

TIJDSCHRIFT VOOR ZEEGESCHIEDENIS

Jaargang 34 | 2015 | 2



Amsterdam
University
Press

V132



Tijdschrift voor Zeegeschiedenis 2015, Vol. 34, No. 2

www.zeegeschiedenis.nl

Amsterdam University Press

Inhoud

	Ten geleide	1
A7958	'Een schilderije van de Slach van Heemskerck' <i>Cornelis Claesz. van Wieringen en de opdracht voor een zeestuk van de slag bij Gibraltar nader bekeken</i> RON BRAND	3
A8421	Naar de Noorse fjorden! <i>Nederlandse cruisereizen naar Noorwegen en de reisbeleving van haar passagiers in het Interbellum</i> IRIS VAN DER ZANDE	23
A8422	Rituelen op reis <i>Culturele vormgeving aan boord van Nederlandse trans-Atlantische passagiersschepen, 1840-1960</i> HANS KRABBENDAM	41
A8423	Een vergeefse strijd tegen zelfverrijking bij de WIC <i>De mislukte missie van Abraham Houtman, 1722-1723</i> GERHARD DE KOK	60
A8424	Vissen onder Oostenrijkse vlag <i>Middelharnis tijdens de Vierde Engelse Oorlog (1780-1784)</i> MARLIES JONGEJAN	77
A8425	Anekdote Een ghemeene Olifantstandt op zee? DIRK TANG	96
A8426	Website	98
	Boekbesprekingen	102
	Signalementen	146
	Agenda	150

Ten geleide

Op de voorkant van deze aflevering van het *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* prijkt een schilderij van Claes Claesz. van Wieringen, getiteld 'Het ontploffen van het Spaanse admiraalsschip tijdens de Slag bij Gibraltar'. Ron Brand legt in het eerste artikel uit dat wordt aangenomen dat dit schilderij een proefstuk was dat Van Wieringen moest maken voor de admiraliteit van Amsterdam. De Amsterdamse heren wilden een schilderij met als thema de Slag van Gibraltar aanbieden aan Prins Maurits en gingen niet over een nacht ijs bij het verlenen van de opdracht. Brand laat zien hoe dit proces verliep en hoe Van Wieringen zijn netwerk in de strijd gooide om het uiteindelijke schilderij te mogen uitvoeren. In het tweede artikel staat de periode van het Interbellum centraal. Iris van der Zande beschrijft hoe in deze periode voor het eerst Nederlandse cruisereizen naar Noorwegen werden georganiseerd en hoe de passagiers deze vorm van reizen ervoeren. Hans Krabbendam analyseert de culturele betekenis van de zeereis voor Nederlandse emigranten die tussen 1840 en 1960 naar de Verenigde Staten vertrokken. Gerhard Kok laat op beeldende wijze zien hoe de bestuurders van de WIC in 1722 een vergeefse poging deden om de corruptie aan de West-Afrikaanse Goudkust te beteugelen. Marlies Jongejan, tenslotte, neemt ons mee naar het achttiende-eeuwse Middelharnis, waar de vissers als gevolg van de Vierde Engelse Oorlog niet langer in hun broodwinning konden voorzien en onderzoekt op welke wijze dit probleem opgelost werd.

Annette de Wit

'Een schilderij van de Slach van Heemskerck'

Cornelis Claesz. van Wieringen en de opdracht voor een zeestuk van de slag bij Gibraltar nader bekeken¹

Ron Brand

Abstract

In 1621 the Amsterdam Admiralty Board commissioned a painting of the Battle of Gibraltar, which took place in 1607. A suitable candidate was sought for the production of the painting and the choice finally fell on the Haarlem marine painter Cornelis Claesz. van Wieringen (ca. 1575-1633), one of the first artists in the Dutch Republic who made seascapes their specialty. This article is about how Van Wieringen obtained a prestigious commission for the painting of a naval battle and how he executed the subject. The core of the article is the Van Wieringen painting of the battle, now in the collection of Het Scheepvaartmuseum in Amsterdam. The author discusses what is so special about this battle, why Van Wieringen was commissioned to paint this topic and which information he may have used. The specific wishes of the Admiralty Board for the portrayal of the battle are dealt with also and how these can be seen in the result. Finally, it is discussed whether the painting thus fits into a tradition of painted seascapes.

¹ Dit artikel is de weerslag van het onderzoek dat de auteur uitvoerde in het kader van het Dr. Ernst Crone Fellowship van Het Scheepvaartmuseum 2009-2010. De auteur dankt de medewerkers van Het Scheepvaartmuseum in Amsterdam en Maritiem Museum Rotterdam voor hun medewerking tijdens de onderzoeksperiode. De auteur presenteerde onderdelen van dit artikel in een paper tijdens het zesde congres van de International Maritime Economic History Association (IMEHA), gehouden in juli 2012 in Gent. De auteurs dankt Leo Akveld, Yvonne Bleyerveld, Remmelt Daalder, Jeroen Giltaij, Gijs van der Ham en Christi Klinkert voor hun commentaar op een eerdere versie.

Inleiding

Wat zouden de twee rapporteurs hebben gedacht toen zij in 1621 de stad Haarlem verschillende keren met een bezoek vereerden? In opdracht van de Amsterdamse Admiraliteit bezochten zij de ateliers van enkele zeeschilders op zoek naar een geschikte kandidaat voor het vervaardigen van een schilderij van de slag bij Gibraltar, die had plaatsgevonden in 1607. De keuze viel uiteindelijk op Cornelis Claesz. van Wieringen (ca. 1575-1633), een van de eerste kunstenaars in de Republiek die het schilderen van zeestukken tot zijn specialisme maakte. Dit artikel gaat over de vraag hoe een Hollandse zeeschilder een prestigieuze opdracht voor een zeeslag binnenhaalde en tot uitvoering bracht. Kern van het artikel is Van Wieringens schilderij van de zeeslag, dat zich tegenwoordig in de collectie van Het Scheepvaartmuseum in Amsterdam bevindt. Wat is er zo bijzonder aan deze zeeslag en de uitbeeldingen daarvan? Waarom kreeg Van Wieringen de opdracht om dit onderwerp te schilderen en welke informatiebronnen gebruikte hij mogelijk? Had de Admiraliteit specifieke wensen voor de uitbeelding van de zeeslag en kunnen we dat op een bepaalde manier terugzien in het resultaat? Ten slotte wordt besproken of het schilderij daarmee past in een traditie van geschilderde zeestukken.

Belangstelling voor Gibraltar

Hoewel de Tachtigjarige Oorlog bij uitstek een belegeringsoorlog was, vonden er ook verschillende zeeslagen plaats, tussen 1568 en 1648 ongeveer 25 waarbij Nederlandse schepen betrokken waren.

Van verschillende daarvan zijn schilderijen, prenten en tekeningen gemaakt, maar – behalve dan van de Armada uit 1588 – niet zo veel als van de zeeslag bij Gibraltar die op 25 april 1607 plaatsvond. Kort na deze zeeslag verschenen er al beschrijvingen van en ook nieuwsprenten waarop je vanaf een hoog standpunt de situatie van de schepen in de baai goed kunt zien. Ruim tien jaar later, vanaf 1618, ontstond er in de Republiek een hernieuwde belangstelling voor deze zeeslag bij verschillende kunstenaars, maar nu vooral onder zeeschilders.

Overzicht van de zeeslagen tijdens de Tachtigjarige Oorlog waarbij Nederlandse schepen betrokken waren

Datum	Titel	Locatie	Wie vocht tegen wie?
1573-04-17	Slag bij Vlissingen/Rammekens	Zeeland	Spaanse vloot tegen een Geuzenvloot
1573-04-22/23	Slag bij Borsele	Zeeland	Spaanse vloot tegen een Geuzenvloot
1573-05-26	Slag op het Haarlemmermeer	Haarlemmer	Spaanse vloot tegen een Geuzenvloot
1573-10-11	Slag op de Zuiderzee	Zuiderzee	Spaanse vloot tegen een Geuzenvloot
1574-01-27/29	Slag bij Reimerswaal/Bergen	Oosterschelde	Spaanse vloot tegen een Geuzenvloot
1574-05-30	Slag bij Lillo	Antwerpen	Spaanse vloot tegen een Geuzenvloot
1585-05-26	Slag op de Kauwensteinsedijk	Antwerpen	Nederlandse troepen tegen een Spaans leger
1588-07-29	Slag van de Armada	Noordzee	Nederlands/Engelse vloot tegen een Spaanse vloot
1596	Slag bij Cadiz	Cadiz	Nederlands/Engelse vloot tegen een Spaanse vloot
1601	Slag bij Bantam	Molukken	Nederlandse vloot onder Wolfert Harmensz tegen een Portugese vloot
1602-10-03	Slag bij Dover	Dover	Nederlandse vloot tegen een Spaanse vloot
1603-05-26	Slag bij Sluis	Zeeland	Zeeuwse vloot onder Joost de Moor tegen een Spaanse vloot
1607-04-25	Slag bij Gibraltar	Gibraltar	Nederlandse vloot onder Jacob van Heemskerck tegen een Spaanse vloot
1610-04-25	Eerste Slag bij Playa Honda	Filipijnen	Nederlandse vloot onder François Wittert tegen een Spaanse vloot
1615-07-18	Slag bij Callao	Peru	Nederlandse vloot onder Joris van Spilbergen tegen een Spaanse vloot
1617-04-16	Tweede Slag bij Playa Honda	Filipijnen	Nederlandse vloot onder Joris van Spilbergen tegen een Spaanse vloot
1624-07-11	Derde Slag bij Playa Honda	Filipijnen	Nederlandse vloot tegen een Spaanse vloot
1628-09-08	Slag in de Baai van Matanzas	Cuba	Nederlandse kapervloot onder Piet Hein tegen een Spaanse vloot
1631-09-12	Slag op het Slaak	Volkerak	Nederlandse vloot onder Marinus Hollaer van Valckenisse tegen een Spaanse vloot
1639-02-18	Slag bij Duinkerken	Duinkerken	Nederlandse vloot onder Maerten Harpertsz Tromp tegen Duinkerker kapers
1639-10-21	Slag bij Duins	Het Kanaal	Nederlandse vloot onder Maerten Harpertsz Tromp en Witte de With tegen een Spaanse vloot
1641	Slag bij St. Vincent	St. Vincent	Nederlandse vloot tegen een Spaanse vloot
1641	Slag bij Nieuwpoort	Nieuwpoort	Nederlandse vloot onder Witte de With tegen Duinkerker kapers
1647-06-10	Slag bij Puerto de Cavite	Filipijnen	Nederlandse vloot onder Martin Gertzen tegen een Spaanse vloot

Waarom was de zeeslag bij Gibraltar nu zo belangrijk dat deze tien jaar na dato nog werd afgebeeld? Dat heeft te maken met het groeiende zelfbewustzijn in de Republiek. Aan het begin van de zeventiende eeuw woedde de strijd om de onafhankelijkheid tussen Spanje en de Nederlanden al ruim dertig jaar en nog altijd was er geen uitzicht op een overwinning van een van beide. Beide strijdende partijen waren moe van het oorlogsgeweld en besloten tot een periode van rust. Aan het einde van dit Twaalfjarig Bestand (1609-1621) verwachtte men dat de vijandelijkheden met Spanje weer zouden oplaaien. De slag bij Gibraltar lag nog vers in het geheugen. Het was de eerste waarbij een Nederlandse vloot die van de Spanjaarden versloeg in hun eigen wateren.

De vloot onder Jacob van Heemskerck (1567-1607) versloeg in de baai van Gibraltar bijna alle Spaanse schepen, waarbij zo'n vierduizend man omkwamen. Aan Nederlandse kant ging geen enkel schip verloren en slechts honderd man. Een van hen was Van Heemskerck zelf. Het feitelijke resultaat van de zeeslag was betrekkelijk gering, want er werd geen goud of zilver buitgemaakt, maar de betekenis in het vaderland was groot. Het is daarom niet zo vreemd dat de overwinning in de jaren daarna nog niet was vergeten en hopelijk zouden die roemrijke tijden herleven.

Het duurde tot ongeveer 1618 voordat de eerste schilderijen van deze zeeslag verschenen. Daarvoor is wel een verklaring te geven. Zeeslagen werden niet voor de vrije markt geschilderd, maar in opdracht van een admiraliteitscollege of een vlootvoogd die een herinnering aan zijn overwinning wenste. Schilderijen van zeeslagen waren kostbaar en werden dan ook alleen geschilderd als er een duidelijke aanleiding voor was. Bijvoorbeeld als een hoogwaardigheidsbekleder met een cadeau moest worden geëerd. Daarnaast drukte het een roemrijke herinnering aan het verleden uit. Dat geldt ook voor de slag bij Gibraltar.

De opdracht voor een zeestuk

Omdat Prins Maurits een nieuwe vleugel aan het stadhoudelijk hof in Den Haag had laten bouwen, was dat voor de Amsterdamse Admiraliteit een mooie gelegenheid om hem een passend geschenk aan te bieden.² De Admiraliteit van het Noorderkwartier had kort daarvoor een schilderij van de slag op de Zuiderzee, die plaatsvond in 1573, door Abraham de Verwer

² Rijksmuseum, Amsterdam, olieverf op doek, 153 x 340 cm, inventarisnummer SK-A-603. Gesigneerd en gedateerd 1621.

(1585-1650) aan de prins aangeboden. Maurits was admiraal-generaal, dus opperbevelhebber van de zeemacht en voor het onderwerp was de keuze daarom op een zeeslag gevallen: de slag bij Gibraltar, waarin de Amsterdammers een prominente rol hadden gespeeld.³ Aanvankelijk zochten de Amsterdammers voor de belangrijke opdracht toenadering tot de belangrijkste zeeschilder van dat moment, Hendrick Cornelisz. Vroom (1562/63-1640), de grondlegger van het genre en de traditie van het zeestuk in de Noordelijke Nederlanden en op dat moment onbetwist de belangrijkste zeeschilder. Kunstenaarsbiograaf Karel van Mander (1548-1606) schrijft in *Het Schilder-Boeck* uitvoerig hoe Vroom tot het schilderen van zeestukken kwam. Na diverse buitenlandse omzwervingen keerde hij rond 1588 in Haarlem terug om 'stucxkens met Schepen' te gaan maken: 'En t'volck, ghelijck in Hollandt veel Zee-vaert is, begon oock groot bevallen in dese Scheepkens te krijghen'. Dat Vroom van zijn eigen kwaliteiten overtuigd was, blijkt uit wat Van Mander over hem schreef: 'wie wat van hem begeert, die moet het hem betalen'.⁴

Vroom wilde de opdracht van de Admiraliteit wel aanvaarden, maar verlangde er 6.000 gulden voor. De besprekingen over dit astronomische bedrag liepen vast en nadat Vroom de vergadering had verlaten 'gebruyckende insolente propoosten en woorden', werd besloten naast Vroom ook het werk van 'noch een ander goet mr. in deselve konst te besichtigen, welck van beyde 't beste mogt bevonden werden, opdat men zouwde mogen sien bij wien men de voorsz. schilderije zouwde mogen laeten maecken'.⁵

We weten dat de keuze op Van Wieringen viel, maar hij was – naast Vroom – niet de enige zeeschilder in Haarlem op dat moment. In de eerste decennia van de zeventiende eeuw was Haarlem het centrum voor de zeeschilderkunst in Holland. In het kielzog van Vroom specialiseerden zich daar ook andere kunstenaars als zeeschilders, zoals Cornelis Verbeeck (1590-1637) en

³ Zie ook Remmelt Daalder, 'Een zeeslag voor prins Maurits', in: *Maandblad Amstelodamum* 95 (2008) 2, 3-12 waarin het accent gelegd wordt op de slag bij Gibraltar als een Amsterdamse heldendaad. Zie verder ook: Remmelt Daalder, 'Cornelis Claesz van Wieringen en de Zeeslag bij Gibraltar in 1607', in: *Scheepshistorie* (2010) 9, 48-53.

⁴ Karel van Mander, *Het Schilder-Boeck* (Haarlem, 1604) fol. 288v.

⁵ A. Bredius, *Künstler-Inventare. Urkunden zur Geschichte der holländischen Kunst des XVIIten, XVIIIten und XVIIIten Jahrhunderts II* (Den Haag, 1916) 671-679. De bezoeken en opdrachtverlening zijn beschreven door W. Voorbeijtel Cannenburg, 'De Zeeslag bij Gibraltar door Corn. Claesz. v. Wieringen', in: *Jaarverslag Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum te Amsterdam* 12, (1928) 52-60.

Hans Goderis (ca. 1600-vóór 1643).⁶ De exacte reden waarom Van Wieringen werd gekozen, is niet bekend, maar daar is wel een goede verklaring voor te geven.⁷ Van Wieringen kwam uit een zeevarend milieu. Zijn vader komt verschillende keren als schipper voor in de Haarlemse archieven. Karel van Mander schrijft in 1604 in *Het Schilder-Boeck* al lovend over hem. Van Wieringen heeft vroeger zelf gevaren, maar verliet daarna de zeevaart om vervolgens schepen te gaan tekenen en schilderen waarbij hij een 'wonderlijcken gheest en verstandt' vertoont.⁸ Omdat hij de eigenschappen van schepen goed begrijpt, hoeft hij voor niemand onder te doen, aldus Van Mander. Van zijn leertijd en productie is dan nog niets bekend. Van Wieringen werd in 1597 lid van het Sint-Lucasgilde en bekleedde er verschillende functies. Hij was er vinder, een soort keurmeester, in 1611, 1622 en 1632.⁹ Regelmatig tekende hij als getuige bij het opstellen van een testament van een Haarlemse kunstbroeder.

Algemeen wordt aangenomen dat Van Wieringen bij Vroom in de leer is geweest, maar daar bestaat geen enkel bewijs voor. Het is opmerkelijk dat Van Mander, die vanaf 1583 in Haarlem woonde, als kenner van de Haarlemse kunstenaars en een goede bekende van zowel Vroom als Van Wieringen het leerlingchap niet noemt. Als Van Mander dat wist, zou hij het zeker hebben genoemd. De biografieën van beide zeeschilders bevinden zich ook niet vlak bij elkaar in *Het Schilder-Boeck*. Vroom en Van Wieringen kenden elkaar en elkaars werk echter ongetwijfeld; rechtstreeks via Karel van Mander, of anders via schakelfiguren in het Haarlemse kunstmilieu, zoals Hendrick Goltzius (1558-1617) en Cornelis Cornelisz. van Haarlem (1562-1638).

Van Wieringen had niet alleen een goede naam bij Van Mander, maar ook in een aantal lofdichten werd hij geroemd. De schilder, diplomaat en letterkundige Balthasar Gerbiers (1591/93-1663/67) roemde Van Wieringen in 1620 in een weeklacht op het overlijden van Goltzius en noemde hem

6 Zie voor hen o.m. Laurens J. Bol, *Die holländische Marinemalerei des 17. Jahrhunderts* (Braunschweig, 1973) en Jeroen Giltaij, Jan Kelch, *Lof der zeevaart. De Hollandse zeeschilders van de 17^e eeuw* (Rotterdam/Berlijn 1996).

7 Voor biografische gegevens over Van Wieringen, zie: Ron Brand, 'Bedreven in de konst van schepen ende see. De marineschilderkunst van Cornelis Claesz. van Wieringen', *Antiek* 30 (1995) 194-207, Ron Brand, in: Jeroen Giltaij, Jan Kelch, *Lof der zeevaart. De Hollandse zeeschilders van de 17^e eeuw* (Rotterdam/Berlijn 1996) 99-100 en Irene van Thiel-Stroman, in: Neeltje Köhler (ed.), *Painting in Haarlem 1500-1850. The collection of the Frans Hals Museum* (Ghent/Haarlem, 2006) 343-346.

8 Van Mander 1604, fol. 300r.

9 Hessel Miedema, *De archiefbescheiden van het St. Lukasgilde te Haarlem, 1497-1798* (Alphen aan den Rijn, 1980) 1056-1057.

een 'Constrijcken Scheep-schilder tot Haerlem'.¹⁰ De Haarlemse dominee en dichter en historicus Samuel Ampzing (1590-1632) noemde Van Wieringen in zijn lofdicht op de stad Haarlem in 1621. In 1628 nam hij Van Wieringen en diens zoon zelfs op in een gedicht:

Van Wieringen, kom ook alhier tevoorschijn treden.
En laet dij soon by dij sijn plaetze mee bekleden.
Bedreven in de konst van schepen ende see.
'T Is eygentlijk gedaen wat uwe hand oyt dee."



'Van Heemskerck's overwinning op de Spanjaarden bij Gibraltar', schilderij door Cornelis Claesz. van Wieringen, 1619.

Collectie National Maritime Museum, Greenwich, inventarisnummer BHC0265, 182,8 cm x 294,6 cm.

Voor wat betreft het schilderen van een zeeslag had Van Wieringen nog een voordeel: hij had kort voordat hij de opdracht van de Amsterdamse Admiraaliteit kreeg al op groot formaat een schilderij van Van Heemskerck en de Spaanse vloot bij Gibraltar geschilderd. Het grote formaat van het schilderij en het heroïsche onderwerp doen vermoeden dat het schilderij besteld

10 Otto Hirschmann, 'Balthasar Gerbiers eer ende claght-dicht ter eeren van Henricus Goltzius', *Oud Holland* 38 (1920) 104-125, speciaal 110.

11 Samuel Ampzing, *Beschryvinge ende lof der stad Haerlem in Holland* (Haarlem, 1628) fol. 371.

is door de familie van Van Heemskerck als eerbetoon aan de gesneuvelde vlootvoogd.¹²

Niet alleen via zijn netwerk in cultureel Haarlem was Van Wieringen een man van aanzien, maar ook via zijn huwelijk met een vrouw uit een goede familie werd hij een vooraanstaand Haarlemmer. Rond 1600 trouwde hij met Haesge (Hester) van Woerden (overleden in 1613),¹³ dochter van notaris en stadssecretaris Michiel Jansz. van Woerden (begraven 16 mei 1621).¹⁴

Van Wieringen voldeed dus aan alle voorwaarden en nadat met Vroom geen overeenstemming bereikt kon worden, is het niet verwonderlijk dat hij in beeld kwam. Van Wieringen was de enige zeeschilder van formaat die een dergelijke prestigieuze opdracht tot een goed einde kon brengen. Voorwaarde voor de opdracht was wel het maken van een proefstuk, dat zich tegenwoordig in de collectie van het Rijksmuseum in Amsterdam bevindt, en vervolgens een modello, nu in de collectie van Het Scheepvaartmuseum in Amsterdam.

Een proefstuk, modello en de definitieve versie van de slag

Van Wieringen kreeg in juli 1621 de opdracht voor het grote zeestuk, maar eerst moest hij van de Admiraliteit een proefstuk maken om te laten zien dat hij een goed schilder was en de prestigieuze opdracht tot een goed einde zou weten te brengen. Ze lieten hem 'te doen schilderen een stuck lanck acht en hooch vijfj voeten van twee scheepen'.¹⁵ Een maand later al berichtte Van Wieringen dat de 'proef vant groote stuck' klaar was.¹⁶ Algemeen wordt aangenomen dat dit het schilderij is van 'Het ontploffen van

12 National Maritime Museum, Greenwich, olie op doek, 182,8 x 294,6 cm, inventarisnummer BHC0265. Niet gesigneerd, '1619' gedateerd op de vlag van het Spaanse schip rechts. Zie: Ron Brand, in: Jenny Gaschke (ed.), *Turmoil and tranquillity. The sea through the eyes of Dutch and Flemish masters, 1550-1700* (London, 2008) 176.

13 Noord-Hollands Archief, Haarlem (NHA), DTB 69, fol. 254r gedateerd 9 juni 1613: 'een openinge voor Haesgen Woerdens', Grote Kerk, de locatie van het graf is niet aangegeven, de klokken luidden gedurende ½ uur, kosten 7 gulden.

14 NHA, DTB 70, fol. 81r gedateerd 16 mei 1621: Grote Kerk, de locatie van het graf is niet aangegeven, kosten 10 gulden.

15 Voorbeijtel Cannenburg 1928, 58.

16 Voorbeijtel Cannenburg 1928, 58.

het Spaanse admiraalsschip tijdens de slag bij Gibraltar' in het Rijksmuseum in Amsterdam.¹⁷

De inventaris van het Stadhoudelijk Kwartier en het Huis in het Noordeinde (Oude Hof) van 1632 noemt in 'de groote benedensael' onder nummer 491 'Een schilderije van Claesz Cornelisz. van Wieringen daerin twee groote schepen met noch verscheyde andere schepen in 't verschiet'.¹⁸ Hoogstwaarschijnlijk gaat het hier om het in opdracht van de Amsterdamse Admiraliteit gemaakte proefstuk.

In de notulen van de Admiraliteit staat dat de rapporteurs het resultaat aan prins Maurits lieten zien en dat die zich er tevreden over toonde. Nu spraken ze af met Van Wieringen dat 'hij zal maecken een modelle van de schilderije'. Hij zou op een klein formaat laten zien hoe de compositie voor de definitieve compositie eruit zou komen te zien. Ook ging Van Wieringen akkoord met een bedrag dat vier neutrale personen voor het schilderij bepaalden.¹⁹ Het is niet bekend wanneer dit modello klaar was, maar vermoedelijk tussen augustus 1621 en april 1622.²⁰



'De slag bij Gibraltar', modello door Cornelis Claesz. van Wieringen, ca. 1621-22. Collectie Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam, inventarisnummer 2008.0106, 48 x 115 cm.

17 Dit schilderij is op de voorzijde van deze aflevering van het *Tijdschrift voor Zeegegeschiedenis* afgebeeld. Rijksmuseum, Amsterdam, olieverf op doek, 136,8 x 187 cm, inventarisnummer SK-A-2163. Niet gesigneerd, niet gedateerd. Zie ook: Ron Brand, in: Giltaij/Kelch 1996, 105-107. Tot circa 1983 stond het schilderij bekend als een werk van Hendrick Vroom. De toeschrijving aan Van Wieringen dateert van daarna. Zie: M. Russell, *Visions of the sea. Hendrick C. Vroom and the origins of Dutch marine painting* (Leiden, 1983) 175, 202 (noot 2).

18 S.W.A. Drossaers, Th.H. Lunsingh Scheurleer, *Inventarissen van de inboedels in de verblijven van de Oranjes en daarmee gelijk te stellen stukken, 1567-1795* ('s-Gravenhage, 1974, I) 202.

19 Voorbeijtel Cannenburg 1928, 59.

20 Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam, olieverf op paneel, 48 x 115 cm, inventarisnummer 2008.0106. Gesigneerd 'fcw', niet gedateerd.

In mei 1622 brachten de rapporteurs verslag uit aan de Admiraliteit dat Van Wieringen 'zijnde besich mette schilderij van de Slach van Heemskerck' en dat hij er wel 3.000 gulden voor wilde hebben, maar tevreden zou zijn met een bedrag naar het oordeel van vier neutrale personen, twee te kiezen door de Admiraliteitsraad en twee door hemzelf.²¹ Van Wieringen wist ongetwijfeld dat Vroom het dubbele bedrag had gevraagd.



'De slag bij Gibraltar', schilderij door Cornelis Claesz. van Wieringen, 1622.
Collectie Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam, inventarisnummer A.0724, 180 x 488 cm.

In december 1622 liet Van Wieringen aan de Admiraliteitsraad weten dat het schilderij 'volmaect ende gereedt is omme geleevert te werden'.²² In januari 1623 bezocht een delegatie Van Wieringen en taxeerde zij het doek op een bedrag van 2.400 gulden. Uiteindelijk ontving hij in maart en mei 1623 het bedrag van in totaal 2.450 gulden en zeven stuivers, zijnde 2.400 gulden voor het schilderij en 50 gulden en zeven stuivers voor de onkosten in het overbrengen van het schilderij naar Den Haag.²³

Enkele beeld- en schriftelijke bronnen

Er is niets bekend over welke bronnen Van Wieringen beschikte op het moment dat hij zijn schilderij vervaardigde, maar hij moet bekend zijn geweest met nieuwsprenten en pamfletten van de slag die kort erna versche-

²¹ Voorbeijtel Cannenburg 1928, 59.

²² Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam, olieverf op doek, inventarisnummer A.0724. Gesigneerd 'CCVWIERINGEN 1622' (CVW ineen). Het was ongeveer vijftien keer zo groot als het modello

²³ Voorbeijtel Cannenburg 1928, 59-60.

nen en ook met prenten van andere zeeslagen. Zijn eigen ervaring met de scheepvaart moet hem ook zeker hebben geholpen. En misschien waren er nog schepen en kende hij bemanningsleden die aan de slag hadden deelgenomen – Haarlem ligt immers dichtbij Amsterdam.

Van Wieringen zal ook kennis hebben genomen van een gedrukt verslag over de slag bij Gibraltar. In 1607 nog verscheen namelijk een ooggetuigenverslag in druk van Joris van Spilbergen (1568-1620), die later naam zou maken vanwege zijn wereldreis in dienst van de VOC. Van Spilbergen diende tijdens de slag als administrateur onder Van Heemskerck en beschreef de gebeurtenissen in een pamflet.²⁴ Hij vertelt daarin dat Van Heemskerck van enkele passerende Franse en Engelse schepen had vernomen:

datter vijfthien Spaensche schepen van orloghe [...] waren geseylt naer de strate van Jubaltar [= Gibraltar], waer onder waren elf Galioens'. De Spaanse vloot bleek inderdaad in de baai van Gibraltar te liggen en de kriegsraad besloot 'die Spaensche Armade, zijnde inde Strate ende Baye van Gibraltar [soo wij vernomen hadden] aen te tasten, hoe wel die laghen in haer eyghen haven ende onder t'geschut vande Stadt ende Casteel.

In het aanvalsplan kreeg elk Nederlands schip opdracht om een bepaald vijandelijk schip aan te vallen en een entergevecht aan te gaan. De Nederlandse admiraal viel de Spaanse admiraal aan, de Nederlandse vice-admiraal de Spaanse vice-admiraal, enzovoorts. Op Van Heemskerck met zijn schip de *Aeolus* rustte de zware taak het veel grotere galjoen van de Spaanse bevelhebber aan te vallen, de *Madre de Dios* van Don Juan Alvarez d'Avila. We weten niet of Van Wieringen over een exemplaar van het pamflet beschikte, maar op zijn schilderij zijn groepjes van elkaar bevechtende schepen goed te zien. Het gaf Van Wieringen de mogelijkheid om er tussendoor kijkjes naar de achtergrond te bieden.

De verrassingsaanval van de Staatse vloot mondde uit in een uiterst bloedig gevecht. 'Daer is seer hert ende grouwelijck gevochten', schreef Van Spilbergen, 'daer by vreeselijck ende wonderlijck om [te] sien het gheweldich branden der Spaensche Galioens: Insonderheydt als het vier aent Buscruyt quam. Het scheen dat hem nieuwe Wolcken ende Blixem uytter Zee tot aen-

²⁴ I.S., *Historie ende generale beschrijvinge van die heerlicke victorie, die God verleent heeft den kloucken ende stouten heldt, Here Jacob van Heemskercke, als admiraal in die baye voor die stadt Gibraltar inde strate, anno 1607* (Z.Pl., 1607). Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam, inventarisnummer A.1778(02).

den Hemel verhieven'. De Hollanders brachten twaalf Spaanse schepen tot zinken, brandden ze af tot op de waterlijn of ze werden 'aent strang [strand] ghedreven'. Dit alles is op van Wieringens schilderij goed te zien.

Van Spilbergen schrijft verder 'De Vlagghen vanden Admiraal ende vice-Admiraal ende de andere Gallioens hebben wy becommen met noch wat vande pilagie (buit) ...'. Van Wieringen laat dit goed zien, want in de masten van twee Spaanse schepen zijn Hollandse matrozen geklommen om de vlaggen neer te halen. Het is bekend dat Van Heemskerck een beloning had uitgelooft voor het neerhalen van vijandelijke vlaggen, een teken van vernedering.

Misschien kende Van Wieringen topografische tekeningen van de baai van Gibraltar of gebruikte hij tekeningen van eigen hand. Als zeeman had hij de baai van Gibraltar wellicht bezocht. Er is echter geen tekening van hem bekend met een voorstelling van de baai.²⁵ Vrij kort na de zeeslag verschenen de eerste nieuwsprenten ervan. Een voorbeeld van een nieuwsprent die bekend was, is opgenomen in *Den Nassauschen Lauren-crans* uit 1610 door Jan Jansz. Orlers (1570-1646) en Henrick van Haestens (ca. 1556-ca. 1629), waarin de successen van het Staatse leger onder Maurits staan beschreven.²⁶ Het verhaal van de strijd, zoals opgetekend door Orlers en Van Haestens, beschrijft echter geen episode waarin een Nederlands schip een Spaans schip in de flank raakte waardoor het in brand vloog en explodeerde, zoals te zien is op Van Wieringens schilderij. Het verhaal en het verloop van de gebeurtenissen waren in zijn algemeenheid ongetwijfeld bekend en daarom moet Van Wieringen bewust hiervan voor het proefstuk hebben afgeweken, om een spectaculaire voorstelling te maken die de delegatie zou verrassen en imponeren, zodat hij de opdracht voor het uiteindelijke schilderij zou krijgen.

Ook de bijgevoegde prent van de slag, die wordt toegeschreven aan Bartholomeus Willemsz. Dolendo toont deze scène niet. Op de prent zien we van-

²⁵ George S. Keyes, 'Cornelis Claesz. van Wieringen', *Oud Holland* 93 (1979) 1-46.

²⁶ J.J. Orlers, *Den Nassauschen Lauren-Crans: Beschrijvinghe ende af-beeldinge van alle de victorien ... die Godt Almachtich de ... Staten der Vereenichde Nederlanden verleent heeft, deur het wijs ende clouck beleyt des Hooch-ghebooren Fursts Maurits van Nassau*, J.J. Orlers en H. van Haestens (Leiden, 1610). De tekst van het Gibraltarverhaal luidt *Waerachtigh verhael van den Scheeps-strijdt op de Reede voor Gibraltar. Tusschen de Armade des machtigen Conincx van Hispanien ter eender zijden: ende de Schepen van oorloghen der Edel Hoogh-mogende Heeren Staten der vereenichde Nederlanden ter ander zijden. Gheschiedt op den 25 April 1607*, fol. 206-212. Hoogstwaarschijnlijk kende Van Wieringen de boekhandelaar en burgemeester van Leiden, Jan Jansz. Orlers, omdat in Orlers' inventaris uit 1640 vier werken door Van Wieringen worden vermeld. Zie hiervoor: M.L. Wurfbain, R.E.O. Ekkert, *Geschildert tot Leyden anno 1626* (Leiden, 1976) 17-18. Orlers en Van Haestens waren als auteur en drukker verantwoordelijk voor verschillende boeken die Maurits roemden. Zie hiervoor: Anna E.C. Simoni, 'Henrick van Haestens from Leiden via 'Cologne'', *Quaerendo* 15 (1985) 3, 186.



'De slag bij Gibraltar', prent toegeschreven aan Bartholomeus Willemsz. Dolendo, 1607. Collectie Maritiem Museum Rotterdam, inventarisnummer BWAE 415, 23 x 34 cm.

uit een hoog perspectief de baai van Gibraltar met de Staatse en Spaanse vloot en rechts de stad en het kasteel van Gibraltar. Bij enkele belangrijke schepen staat de naam van de gezagvoerder erbij.²⁷ Op het schilderij van Van Wieringen is de voorstelling niet van boven, maar van opzij geschilderd, de toeschouwer kijkt tegen de schepen aan.

Vroege zeeschilders kampten met het probleem dat er geen of nog maar weinig geschilderde voorbeelden bekend waren, laat staan conventies. Er waren alleen de series tapijten van de Armada en die van de strijd in de Zeeuwse wateren, allebei naar ontwerpen van Vroom, en enkele prenten.²⁸ Een voorbeeld van een prent van een eerdere zeeslag is die van de slag bij Lepanto, de eerste grote zeeslag van betekenis in de westerse wereld die werkelijk plaatsvond en wel in 1571. Tijdens deze zeeslag vochten de verenigde christelijke vloeden van Paus Pius V, Spanje, Venetië, Genua en Malta tegen een in omvang grotere Ottomaanse vloot. Doel was de beheersing van het oostelijke deel van het Middellandse Zeegebied. De slag werd verschillende keren uitgebeeld in prent- en schilderkunst, meestal anoniem.²⁹

²⁷ Orlers 1610, fol. 206-207.

²⁸ Remmelt Daalder, 'Naval battles to order. Dutch history in marine paintings', in: Jenny Gaschke (ed.), *Turmoil and tranquility. The sea through the eyes of Dutch and Flemish masters, 1550-1700* (Greenwich, 2008) 11-23.

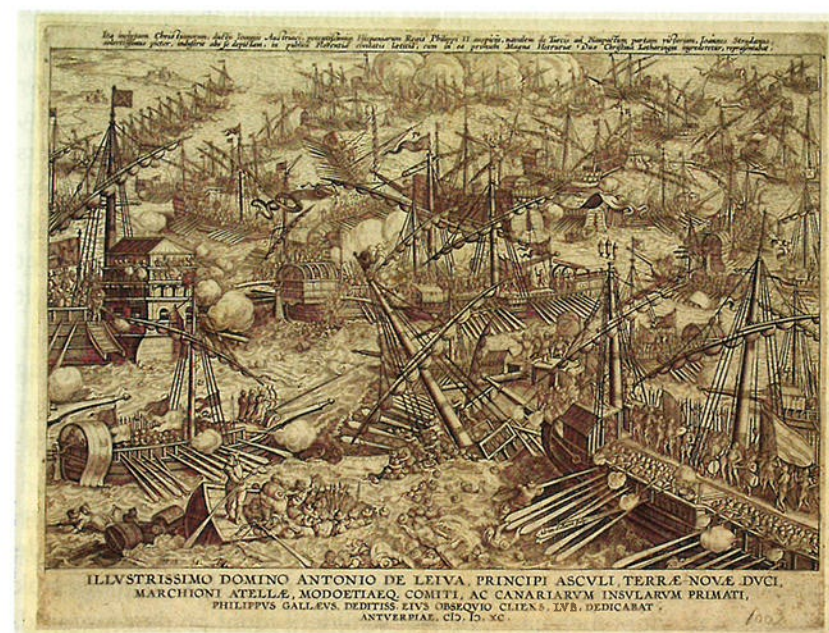
²⁹ Een anoniem schilderij van de slag bij Lepanto bevindt zich in de collectie van het National Maritime Museum in Greenwich (inv.nr. BHC0261).



'Paus Pius V en de slag bij Lepanto', anonieme prent, 1571.

Collectie Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam, inventarisnummer S.0938 [nr 0002], 52 x 38 cm.

Paus Pius V is onder de zeeslag afgebeeld. Nemen we alleen het deel met de zeeslag in ogenschouw, dan blijkt dat de horizon gelijk ligt met de bovenrand van de prent. Hierdoor is het beeldvlak groot genoeg om de veelheid aan schepen af te kunnen beelden. Zichtbaar zijn de vele galeien met hun roeiriemen die kriskras door elkaar steken. De massaliteit van de zeeslag wordt hiermee goed gedemonstreerd. Er is weinig orde, iets dat overeenkomst met de informatie die wij over de zeeslag hebben. Zeeslagen werden in die tijd nog niet volgens een bepaalde strategie uitgevochten. Er was alleen de afspraak dat de admiraal van de ene vloot de admiraal van de tegenpartij bevocht. De schepen zijn stereotypen en niet individueel herkenbaar. Hooguit door de vlaggen zijn de strijdende partijen te herkennen.



'De slag bij Lepanto', prent door Adriaen Collaert naar Johannes Stradanus, 1590.

Collectie Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam, inventarisnummer A.0145(027)410], 24 x 32 cm.

Hetzelfde is te zien op de prent van de slag bij Lepanto door Adriaen Collaert naar Johannes Stradanus. Een zeeslag brengt enorme chaos met zich mee. Masten, ra's en roeiriemen zijn over het gehele beeldvlak verspreid. Rechtsonder steekt een galei half het beeldvlak in, centraal is een half zinkend schip afgebeeld en overal drijven manschappen in het water die het vege lijf proberen te redden. Deze elementen die de ogen van de toeschouwer het beeldvlak inleiden of die diepte in de voorstelling aanbrengen zien we terug in meer prenten en schilderijen van zeeslagen.

Beide prenten drukken uit dat het er flink aan toeging tijdens deze zeeslag, dat het een chaos was en dat schepen en mensenlevens maar weinig voorstelden.

Wensen van de opdrachtgever

Het schilderij van de slag bij Gibraltar was bedoeld als geschenk voor prins Maurits en moest derhalve voldoen aan de wensen van het Amsterdamse Admiraliteitscollege. Deze heren hadden ongetwijfeld een bepaalde bedoe-

ling met het schilderij. Het moest groot zijn omdat het bestemd was voor de privévertrekken van Maurits. Het zou daar dan de functie van propaganda voor zowel Maurits als bevelhebber over de vloot als de Amsterdamse Admiraliteit hebben, omdat het alleen door gasten kon worden gezien, voornamelijk hoogwaardigheidsbekleders, zoals staatslieden, bestuurders en militairen. Het overzicht van de zeeslag en de vele details moesten ervoor zorgen dat personen met een geoefend oog het schilderij met de bijzondere gebeurtenis goed zouden kunnen 'lezen'. En natuurlijk moest het schilderij op een positieve manier aandacht vragen voor de Admiraliteit van Amsterdam.³⁰

Van Wieringen was dus hoogstwaarschijnlijk niet vrij in de uitbeelding van de zeeslag. Er is hierover niets bekend, maar toch kan er wel iets worden gezegd over een eventuele invloed van de opdrachtgever op het resultaat.

In 1607 was prins Maurits stadhouder en legeraanvoerder van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden. Hij stond ook aan het hoofd van de vloot. Als stadhouder ging hij mee met het leger, maar als vlootvoogd trok hij niet met de vloot mee naar zee. Het schilderij toont op de voorgrond, links van het midden, een klein paviljoenjacht dat op de bovenspiegel het wapen van prins Maurits en daaronder dat van Amsterdam en de Admiraliteit voert. Mogelijk is het een dankbetuiging en eerbetoon van Van Wieringen vanwege de verkregen opdracht. Het is dan wel een 'fout' eerbetoon, omdat het wapen dat is afgebeeld nog niet door Maurits werd gevoerd in 1607, maar pas in 1618.³¹ Het kan dus zijn dat de admiraliteit wilde dat Maurits als vlootvoogd zelf als het ware deelnemer aan de zeeslag werd; in ieder geval alsof hij er zelf bij aanwezig was. Van Wieringen bracht dit goed in beeld. Helemaal zeker weten we niet of dit de opdrachtgever dit detail waardeerde of dat deze het juist verlangde.³²

Behalve het kleine jacht is aan de rechterkant ook een pink met de vlag van de Staten-Generaal afgebeeld, een gele vlag met een rode leeuw. Ook dat lijkt een toevoeging te zijn die door de opdrachtgevers verlangd werd. Deze pink was evenmin aanwezig bij de slag en is ook een verwijzing naar het oppergezag over de vloot.

Een derde opmerkelijk detail is het grote Zeeuwse schip dat zo prominent op de voorgrond in beeld is gebracht. Het is de *Roode Leeuw*, het grote

schip van kapitein Alteras, dat de Spaanse vice-admiraal voorbij was gevaaren en het dus gemist had. Kapitein Adriaen Roest merkte dit op en klampte daarom samen met de schepen van Symon Jansen en Cornelis Madder de Spaanse vice-admiraal *Nostra Senora de la Vega* aan. Gedrieën vielen ze het Spaanse schip zo hevig aan dat het na een half uur in brand stond.

De foutieve manoeuvre van Alteras en het gevolg hiervan is in de bronnen beschreven, maar het is niet bekend waarom Van Wieringen deze scène zo nadrukkelijk heeft geschilderd. Misschien was het een eerbetoon aan de Zeeuwse Admiraliteit, afgezien van die verkeerde manoeuvre, maar aannemelijker is dat dit een wens van de Admiraliteit was om te benadrukken dat juist de Amsterdamse schepen zich hier zo heldhaftig hadden gedragen. De schepen van Roest, Madder en Jansen kwamen alle uit Amsterdam. Onder de vijf admiraliteitscolleges in de Republiek die in 1597 waren opgericht, heerste in de beginjaren misschien enige onderlinge concurrentie. Opmerkelijk is wel dat Van Wieringen op de galerij van juist het Zeeuwse schip zijn signatuur plaatste.

Opvallend ook is dat in de voorstelling een belangrijke scène naar de achtergrond is verplaatst. Zo is het treffen tussen de twee admiraalsschepen geen prominent detail, maar bevinden deze schepen zich in de achtergrond. Mogelijk deed Van Wieringen dit om de klinkende overwinning te benadrukken en niet het sneuvelen van de vlootvoogd, het enige Hollandse dieptepunt van de operatie. Van Wieringen beeldde groepjes met schepen af en liet daarmee zien dat hij kennis had van de tactiek van die dagen. Andere opmerkelijke details zijn de afgebeelde molen en de langs het strand paraderende soldaten en ruiters.³³ De stroom militairen wordt in de verslagen genoemd. Omdat de Spaanse vloot verslagen was, dachten velen dat de Hollanders daarna de stad zouden innemen. Dat was geenszins hun intentie, maar de Spaanse troepen verlieten desondanks de stad.

Past Van Wieringens zeeslag in een traditie?

Omdat Van Wieringen vooral een concurrent van Vroom was, is een vergelijking met een van diens geschilderde zeeslagen hier op zijn plaats.

30 Zie ook: George Keyes, 'Dutch marine art as propaganda', *The European Art Fair handboek* ('s-Hertogenbosch 1991) 26-33.

31 Voorbeijtel Cannenburg 1928, 56.

32 Met dank aan Peter Sigmond waarmee ik over deze hypothese van gedachten wisselde.

33 Er stond langs de baai een molen, want ook op topografische tekeningen zien we dit bouwwerk terug.



*'De slag bij Sluis', schilderij toegeschreven aan Hendrick Cornelisz. Vroom, 1603.
Collectie Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam, inventarisnummer 1990.0746, 132,5 x 240 cm.*

Een zeeslag die kort voor die bij Gibraltar plaatsvond, was de slag bij Sluis in 1603. Tijdens deze zeeslag voor de Zeeuwse kust vocht een Zeeuwse vloot tegen een Spaanse vloot. Het was een van de laatste zeeslagen waarin galeien werden ingezet.

Het Scheepvaartmuseum is in het bezit van een schilderij waarop deze zeeslag te zien is.³⁴ Het schilderij laat verschillende scènes in één beeld zien. Van Mander schreef over Vrooms schilderijen: '... Vroom is te desen deele een uytnemende Meester, oock niet alleen de Schepen, goet maecksel, touwen en takelinge, wint-streken, seylagien, en anders des aengaende wel verstaende ...'. Wind kan niet worden geschilderd, maar Vroom wist hoe hij de aanwezigheid ervan moest aangeven door de verenigde beweging van wolken, zeilen, vlaggen en golven. Hij was de eerste die zich hier serieus mee bezighield. Vóór hem bekommerde men zich er niet om.

34 Het Scheepvaartmuseum schrijft het schilderij toe aan Vroom, maar bij aankoop in 1990 stond het te boek als een werk van Aert Anthonisz. Het draagt echter geen enkel monogram of signatuur. Na onderzoek door met name Ronald Prud'homme van Reine kon niet anders worden geconcludeerd dan dat het wel door Vroom geschilderd moest zijn. Vreemd genoeg richtte het onderzoek zich toen niet op Zeeuwse archieven en bronnen, maar helaas blijkt er in het Zeeuws Archief te Middelburg geen enkel document te bestaan dat wijst op een opdracht aan Vroom. In het Zeeuws Archief in Middelburg wordt wel een archiefdocument uit 1604 bewaard van een betaling van tien Vlaamse ponden (ongeveer zestig gulden) aan Hans Rem voor het vervaardigen van een prent van de slag bij Sluis. Hiervan bevindt zich een exemplaar in de collectie van Het Scheepvaartmuseum. (inv.nr. A.1280 (06)).

Wat Vroom nog wel deed, was het schilderij een hoge horizon geven waardoor van boven op de voorstelling wordt neergekeken. In het begin van de zeventiende eeuw was dat nog gebruikelijk. Ook de kriskras door elkaar liggende schepen herinneren aan de voorstellingen van de slag bij Lepanto.

Geschilderde zeeslagen in de eerste decennia van de zeventiende eeuw zijn per definitie indrukwekkende composities die prestige, moed en overwinning uitdrukken. Deze schilderijen hingen vaak in (semi-)openbare ruimtes en waren daardoor met name geschikt voor propagandadoeleinden.

Van Wieringen schilderde vijftien jaar na dato de slag bij Gibraltar. Het vele jaren later verbeelden van een historische gebeurtenis gebeurde in die tijd vaker. Dat kwam omdat er vaak pas veel later een reden voor was. Ook zeeschilders hadden die ervaring. Verstand van schepen en scheepvaart hadden zij wel, want de meesten hadden zelf gevaren en kenden het scheepvaartbedrijf vanuit de praktijk. Wat beeldmateriaal betreft, konden ze afgaan op nieuwsprenten, die vaak al kort na de zeeslag in grote aantallen verschenen. Ook verslagen en beschrijvingen van de gebeurtenissen konden helpen bij het bepalen van de compositie. In een enkel geval konden nog bestaande schepen een bron van inspiratie zijn. Of anders misschien zeelieden of ooggetuigen die het gevecht meegemaakt hadden. Al die elementen smeedde de zeeschilder in zijn atelier tot één geheel dat ook nog eens moest voldoen aan de wensen en eisen van de opdrachtgever, want deze bepaalde de uitstraling die het zeestuk moest hebben. Wat dat betreft, voldeden Van Wieringen en zijn zeeslag helemaal aan de toen heersende normen.

Maar met zijn schilderij van de slag bij Gibraltar zette Van Wieringen ook een nieuwe trend in. Hij verlaagde de horizon aanzienlijk, zelfs onder het midden van het doek. Van Wieringen was de eerste die de horizon in het beeldvlak van boven naar beneden bracht en als kunstenaar zo een laag standpunt innam. Het Nederlandse landschap dat van zichzelf laag ligt, heeft dat nu eenmaal in zich. Mogelijk werd dat idee bij Van Wieringen nog versterkt omdat hij een carrière op zee had gehad en op schepen vanaf zeenniveau tegen het landschap had aangekeken.

Hoe dan ook, in het schilderij behield hij ondanks de lage horizon voldoende ruimte om de verschillende gebeurtenissen nauwkeurig en met gevoel voor detail af te beelden. De toeschouwer kijkt nu van voren tegen de voorstelling aan in plaats van er van bovenaf. Het vogelvluchtperspectief is verdwenen waardoor de toeschouwer meer deel uitmaakt van de voorstelling. De geofende kijker zal zich daardoor meer deelgenoot hebben gevoeld. En Maurits' gasten in diens verblijven waren dat ongetwijfeld.

Het jacht met het wapen van Maurits leidde hen het beeldvlak in. De boegspriet van dit scheepje wijst in de richting van de twee admiraalsschepen in de achtergrond, maar tegelijk ook naar rechts, waar het grote Zeeuwse schip een foutieve manoeuvre maakt. En daarmee duidt het ook op Van Wieringen eigen signatuur als een teken van persoonlijke promotie.

Ten slotte

De vraag die aan het begin van dit artikel werd gesteld of de Amsterdamse Admiraliteit uiteindelijk tevreden was over het resultaat, kan bevestigend worden beantwoord. De voorstelling was duidelijk herkenbaar en er werden voor alle partijen belangrijke elementen in verwerkt. Voor de Admiraliteit was dat het benadrukken van de eigen heldendaden. Bovendien was het schilderij dat de Amsterdamse Admiraliteit aan Maurits aanbood veel groter dan dat van het Noorderkwartier.³⁵ Door het jacht met het wapen van de afwezige vlootvoogd Maurits af te beelden, werd benadrukt dat hij er als het ware toch zelf bij was. Van Wieringen bereikte er een persoonlijke promotie mee, die hem geen windeieren zou leggen. Naar de rol van opdrachtgevers voor zeestukken is nog geen diepgaand onderzoek verricht.³⁶ De opdracht voor het schilderij van de slag bij Gibraltar laat echter zien dat Van Wieringen niet alleen zijn kennis en kunde, maar ook zijn netwerk en contacten in de strijd moest gooien om deze opdracht binnen te halen.

Over de auteur

Ron Brand (1960) studeerde bibliotheekwetenschappen in Den Haag en kunstgeschiedenis in Leiden. Hij werkt sinds 1983 in verschillende functies in het Maritiem Museum Rotterdam, tegenwoordig als conservator/registrator. Hij publiceert met enige regelmaat over maritiem-historische en kunsthistorische onderwerpen. Tussen 2003 en 2012 was hij redactielid van het *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* en samensteller van de rubriek 'Nieuwe boeken en artikelen'. Hij bereidt een proefschrift voor over de Haarlemse zeeschilder Cornelis Claesz. van Wieringen (ca. 1575-1633).

³⁵ Het oppervlak was bijna 60 % groter.

³⁶ Remmelt Daalder, 'Zeegeschiedenis op schilderijen, marines als historische bron', in: Giltaij/Kelch 1996, 39.

Naar de Noorse fjorden!

Nederlandse cruisereizen naar Noorwegen en de reisbeleving van haar passagiers in het Interbellum

Iris van der Zande

Abstract

This article aims to provide a new perspective on the history of Dutch cruise shipping focusing on the passengers on board instead of the technical improvements of the ships. Maritime historians have been less concerned with the maritime aspects of tourism. Especially early cruise shipping at the start of the twentieth century has had little attention. In the 1920s and 1930s tourism in general increased. In this period Dutch shipping companies set up less expensive cruise tours to attract new tourists: the lower middle class and the youth. Norway became a popular destination. In contrast to other articles on the Dutch cruise this article uses travelogues, scrapbooks, travel guides and leaflets issued by shipping companies as main sources. By comparing these sources, it can be concluded that the ship played a major role in the perception of the tourist. The touristic perception on board and ashore was also influenced by media like film and photography.

Inleiding

In zijn recente artikel uitte historicus John Walton zijn verwondering dat er zo weinig wetenschappelijke artikelen zijn geschreven waarin het verband tussen de geschiedenis van het toerisme en de maritieme geschiedenis duidelijk naar voren komt. De zee als transportmedium, bestemming en basis voor plezierreizen, is volgens Walton immers één van de oorzaken voor de explosieve groei van het toerisme sinds de achttiende eeuw. Dit toerisme leidde onder andere tot economische en stedelijke groei aan wal en had grote invloed op het milieu en de natuurlijke omgeving.¹

¹ John K. Walton, 'Tourism and maritime history', *The international journal of maritime history* 26, 1, (2014) 110.

Kijkend naar de Nederlandse maritieme geschiedenis krijgt het maritieme toerisme weinig aandacht. Vooral het cruisetoerisme lijkt een ondergeschoven kindje te zijn. Het aantal artikelen over de Nederlandse cruisevaart is schaars. Vaak betreffen deze artikelen de (technische) ontwikkeling van de schepen, of het onderzoek blijft beperkt tot kleinere casestudies over reizen, zoals Jan van Zijverden's artikel over jeugdreizen van de Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN) en de Rotterdamse Lloyd (RL) naar Noorwegen. De bestudering van het toerisme en van de toeristische beleving is echter van belang omdat het toerisme een belangrijke culturele factor vormt binnen de samenleving, zowel in onze huidige maatschappij als in het verleden.²

Volgens Ferry de Goey groeiden in het Interbellum alleen Duitsland en Engeland uit tot belangrijke markten voor de cruisevaart. Hoewel dit voor Nederland niet het geval was, is volgens hem in deze periode wel de basis gelegd voor de cruise-industrie zoals deze zich na de Tweede Wereldoorlog ontwikkelde. Nederlandse rederijen organiseerden in het Interbellum vakantiereizen voor nieuwe doelgroepen en zij gingen samenwerking aan met buitenlandse rederijen, nationale en internationale reisbureaus. Vóór het Interbellum waren emigranten een belangrijke doelgroep voor de rederijen. Het aantal emigranten nam na de Eerste Wereldoorlog echter sterk af, waardoor rederijen zich meer concentreerden op toeristen. De omschakeling van emigratie naar toerisme was mogelijk door de algemene toename van het toerisme in de jaren twintig. Aan deze groei kwam eind jaren dertig een einde als gevolg van de economische crisis en de toenemende oorlogsdreiging.³

Met zijn artikel 'De Holland Amerika Lijn, Carnival Cruises en de cruise-industrie in de twintigste eeuw' uit 2007 vroeg De Goey meer aandacht voor deze interessante sector binnen de maritieme- en bedrijfsgeschiedenis.⁴ De passagiers die aan boord van de vakantieschepen stapten komen bij De Goey echter nauwelijks aan bod.

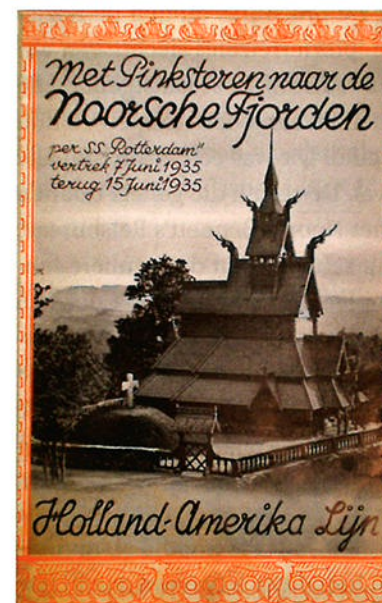
In dit artikel staat de reisbeleving van de passagiers juist centraal. Het is mogelijk om hier uitspraken over te doen op basis van reisverslagen in manuscriptvorm en gedrukte reisgidsen en –brochures van rederijen en reisverenigingen uit de periode 1920-1939. Het hier gepresenteerde onderzoek,

² Ferry de Goey, 'De Holland Amerika Lijn, Carnival Cruises en de cruise-industrie in de twintigste eeuw', *Tijdschrift voor zeegegeschiedenis*, 26, 1 (2007) 17; Jan van Zijverden, 'Havermout met sperziebonen, havermout met mokkapunt! Jeugdreizen met schepen van de Stoomvaart Maatschappij Nederland en de Rotterdamse Lloyd 1935-1962'; Henk Dessens, Lucas Veeger en Jan van Zijverden (ed.) *Verhalen van het water: scheepvaart en mensen in de twintigste eeuw*, Jaarboek (Amsterdam 1997) 80-85; De Goey, *De Holland Amerika Lijn*, 21, 22, 25.

³ Ibidem, 21, 22, 25, 33.

⁴ Ibidem.

dat verricht is in het kader van mijn bachelor scriptie over de reisbeleving van Nederlandse toeristen naar Noorwegen in de periode 1920-1939, bestaat uit twee delen. In het eerste gedeelte staan de in het Interbellum georganiseerde vakantiereizen naar Noorwegen centraal. Als er in het Interbellum cruisereizen georganiseerd werden voor nieuwe doelgroepen, wie waren deze doelgroepen dan? Het tweede gedeelte richt zich op de vraag: Wat kunnen we, aan de hand van reisverslagen en –brochures zeggen over de wijze waarop de toeristen hun reis per schip ervoeren? Tezamen geven de antwoorden op deze vragen een beeld van de vakantiereizen per schip naar Noorwegen, gezien door de ogen van Nederlandse passagiers.



Op het voorzijde van deze door de HAL uitgegeven brochure uit 1935 is de staafkerk van Lom te zien. In de omranding van de foto zijn Vikingschepen afgebeeld. Deze Vikingschepen komen ook terug in brochures van de KHL en de RL.

Collectie Het Scheepvaartmuseum.

Cruisevaart?

De reisgidsen en –brochures tonen aan dat de termen 'cruisevaart' of 'cruisereis' en 'cruiseschip' problematisch zijn voor de periode 1920-1939. De Nederlandse rederijen beschikten in het Interbellum niet over schepen die zij voltijds konden inzetten als cruiseschip, laat staan dat er speciaal schepen voor de cruisevaart werden gebouwd, zoals de Noorse rederij DBD met haar

Stella Polaris (1927) dat wel deed.⁵ In plaats daarvan zetten de Nederlandse rederijen voor de plezierreizen schepen in die normaal gesproken voeren op lijndiensten, zowel (omgebouwde) vrachtschepen als passagiersschepen. In 1935 zette de Holland Amerika Lijn (HAL) de *Rotterdam*, die speciaal gebouwd was voor de passagiersdienst over de Atlantische Oceaan, in als vakantieschip naar de Noorse fjorden. Hetzelfde gold voor de *Flandria* van de KHL die in 1924 haar eerste vakantiereis naar Noorwegen maakte. Ook het passagiersschip *Gelria*, tevens van de KHL, werd in 1926 voor drie reizen naar Noorwegen ingezet.⁶

In de brochures van de rederijen uit de periode 1920-1939 komen de termen 'cruiseschip' en 'cruisereis' niet voor. De brochures duiden de reizen aan als 'zomerreizen',⁷ 'vacantie-reizen'⁸ en 'plezierreizen',⁹ slechts een enkele gids kondigt de reizen aan als 'weekend cruises'.¹⁰ Deze laatstgenoemde cruises hielden in dat de passagiers alle nachten aan boord sliepen en hun nachten niet doorbrachten in hotels aan land. Dit was echter niet bij alle vakantie-, zomer- en plezierreizen het geval. De reizen die geheel door de reisbureaus werden georganiseerd, zoals het Noorse Bennett's Reisbureau, reserveerden voor haar reizigers hutten op schepen van de reguliere lijndienst naar Noorwegen of zij huurden complete schepen af. Cato Cool, een gegoede vrouw van middelbare leeftijd die een groot deel van haar volwassen leven in Haarlem woonde, maakte in 1932 en 1933 twee, door het reisbureau georganiseerde, reizen naar Noorwegen. In 1933 voer Cato met de *Brabant* van de Fred Olsen Line naar Noorwegen. Na haar vakantie in Noorwegen voer zij terug met de *Biarritz*, het passagiersschip van de Southern Railway Company. In 1932 voer zij heen en weer met de *Ariadne* van Det

5 Det Bergenske Dampskibsselskab (DBD) wordt tegenwoordig aangeduid als Bergen Line. Ik heb er echter voor gekozen de voormalige naam van de rederij te hanteren, zoals deze was in de jaren twintig en dertig.

6 Het Scheepvaartmuseum (vanaf nu afgekort als HS), inv.nr. 1992.0836, documentnummer 0754, 'Met Pinksteren naar de Noorsche Fjorden: per s.s. "Rotterdam" vertrek 7 juni 1935 terug 15 juni 1935'; HS, inv.nr. 1989.0251, 'Koninklijke Hollandsche Lloyd s.s. "Flandria": eerste reis naar de Noorsche fjorden'; Maritiem Museum Rotterdam (vanaf nu afgekort als MMR), inv.nr. DB6539, 'Noorsche vacantiereizen in juni, juli & augustus per s.s. Gelria, Koninklijke Hollandsche Lloyd, Amsterdam'.

7 HS, inv.nr. 1994.0824, 'KNSM zomer reizen 1935: Naar Noorwegen en de Oostzee: Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij'; HS, inv.nr. S.6584-09, 'Noorwegen-reis: D.M.S. "Baloeran": 3 - 10 augustus 1935'.

8 HS, inv.nr. 1995.6445, 'Naar de Sognefjord, Oslo en Kopenhagen: 1 - 8 juli 1933 : Stoomvaart Maatschappij Nederland'.

9 MMR, inv.nr. DB4393, 'Plezierreises voor meisjes naar de Hardangerfjord 1935'.

10 MMR, inv.nr. DB0598-08, 'Weekendcruises naar Stockholm (Baloeran) en Noorwegen (Dempo)'.

Bergenske Dampskibsselskab (DBD). Ze sliep tijdens haar reis in verschillende Noorse hotels en bezocht de fjorden per auto en motorboot.¹¹ Bennett werkte echter ook samen met Nederlandse rederijen en deze samenwerking toverde de passagiersschepen *Tjerimai* van de RL en de *Flandria* van de Koninklijke Hollandsche Lloyd (KHL) voor even om tot een vakantieschip naar Noorwegen.¹²

Ondanks dat de cruise-industrie pas tot bloei kwam vanaf de tweede helft van de jaren zeventig is in dit artikel er voor gekozen de termen 'cruisevaart' en 'cruiseschip' toch te hanteren. De vakantie-reizen, die af en toe ook aangeduid werden als 'cruisereizen', onderscheidde zich namelijk van de reguliere passagiersvaart. Hoewel de schepen in het Interbellum geen voltijdige cruiseschepen waren, bood het inzetten van deze schepen voor de rederijen wel de mogelijkheid om ervaring op te doen met de vakantievaart en de eisen die toeristen stelden aan het schip en de reis. Daarom kan deze periode gezien worden als voorloper van de Nederlandse cruise-industrie die na de Tweede Wereldoorlog opkwam.

Vakantietochten naar Noorwegen

Vakantie-reizen naar Noorwegen besloegen vaak één tot twee weken, maar er werden ook weekendtochten georganiseerd, zoals in het pinksterweekend. Om het gezelschap aan boord te vermaken organiseerden de rederijen iedere dag activiteiten, zoals dekspele, bioscoopavonden, dansavonden en muziek-, theater- en cabaretoptredens. Ook konden de passagiers een boek lezen in de bibliotheek. Bovendien hadden verschillende schepen een turnzaal of een zwembad aan boord en op sommige schepen konden passagiers onder leiding van een bemanningslid een rondleiding krijgen over het schip. Om de fotograferende passagier in zijn behoeften te kunnen voorzien, was op verschillende schepen een fotograaf aan boord. Bij hem waren ook artikelen die men nodig had voor het fotograferen, tegen vaste prijzen, verkrijgbaar.

11 MMR, inv.nr. H644, 'Plakboek van Mej. C. Cool gemaakt naar aanleiding van haar reizen in de jaren 1930 - 1936'.

12 MMR, inv.nr. DB6547, 'Landuitstapjes verbonden aan de vacantiereizen s.s. "Gelria" Koninklijke Hollandsche Lloyd'; HS, inv.nr. 1989.0251, 'Koninklijke Hollandsche Lloyd s.s. "Flandria": eerste reis naar de Noorsche fjorden'; MMR, inv.nr. DB6539, 'Noorsche vacantiereizen in juni, juli & augustus per s.s. "Gelria", Koninklijke Hollandsche Lloyd, Amsterdam'; HS, inv.nr. 1989.0248, 'Naar de Noordsche fjorden en Spitsbergen met het moderne, luxueus ingerichte dubbel-schroef stoomschip "Tjerimai" van den Rotterdamschen Lloyd, van 25 juli tot 16 augustus 1925'.

Daarnaast was er een donkere kamer aan boord waar de passagiers hun foto's zelf konden afdrukken of dit konden laten doen door de fotograaf.¹³

De tochten werden zo georganiseerd dat het schip verschillende, voor toeristen, interessante plaatsen aandeed. Wanneer dit niet mogelijk was, brachten motorbootjes of sloepen de passagiers naar de kant. Eenmaal aan land konden de passagiers op eigen houtje rondkijken, of de passagiers gingen mee op de landtochtjes. Landtochten waren excursies die vaak door een externe reisorganisatie werden georganiseerd. Een van de reisbureaus die veel landtochtjes in Noorwegen organiseerde was Bennett's Reisbureau, dat nauw samenwerkte met de Noorse, Nederlandse en Duitse rederijen.¹⁴

De kosten van de landuitstapjes waren niet bij de vakantiereizen inbegrepen en kostten in de jaren twintig en dertig zo'n drie tot tien gulden per excursie. Het was gebruikelijk dat de passagiers zich voor het complete programma inschreven. Voor de afzonderlijke tochten kon men zich alleen bij het bureau van de reisorganisatie, dat zich op het schip bevond, aanmelden. Dit bureau verstreekte tevens inlichtingen omtrent de plaatsen die de passagiers konden bezoeken. Zowel bij de vakantiereizen van de KHL als de reizen van de RL had Bennett's Reisbureau een kantoortje aan boord.¹⁵

Uit de reisbrochures blijkt dat het vervoer in Noorwegen tijdens de vakantiereizen in de jaren twintig en dertig op een dusdanige manier geregeld was dat de reisorganisaties bij de landuitstapjes ervoor zorgden dat de auto's of stolkjaerres (Noorse koetsjes) al op de kade gereed stonden, zodat de passagiers zo van het schip in een ander vervoermiddel plaats konden nemen.¹⁶ De organisatie beperkte zich niet tot de landuitstapjes alleen: ook de Amsterdamse taxicentrale werd op de hoogte gebracht wanneer een schip van de

13 HS, inv.nr. S.6584-09, 'Noorwegen-reis: D.M.S. "Baloeran": 3-10 augustus 1935'; HS, inv.nr. 2000.0142, 'Vacantiereis naar Fjaerland-Oslo-Kopenhagen met het ms. 'Johan van Oldenbarnevelt'; HS, inv.nr. 1994.0824, 'KNSM zomer reizen 1935: Naar Noorwegen en de Oostzee: Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij'; HSA., inv.nr. S.6584-09, 'Noorwegen-reis: D.M.S. "Baloeran": 3 - 10 augustus 1935'.

14 MMR, inv.nr. DB6547, 'Landuitstapjes verbonden aan de vacantiereizen s.s. "Gelria" Koninklijke Hollandsche Lloyd'.

15 MMR, inv.nr. DB6547, 'Landuitstapjes verbonden aan de vacantiereizen s.s. "Gelria" Koninklijke Hollandsche Lloyd'; HS, inv.nr. 1989.0251, 'Koninklijke Hollandsche Lloyd s.s. "Flandria": eerste reis naar de Noorsche fjorden'; MMR, inv.nr. DB6539, 'Noorsche vacantiereizen in juni, juli & augustus per s.s. Gelria, Koninklijke Hollandsche Lloyd, Amsterdam'; HS, inv.nr. 1989.0248, 'Naar de Noordsche fjorden en Spitsbergen met het moderne, luxueus ingerichte dubbelschroef stoomschip "Tjerimai" van den Rotterdamschen Lloyd, van 25 juli tot 16 augustus 1925'.

16 HS, inv.nr. 1992.0836, 'Met Pinksteren naar de Noorsche Fjorden: per s.s. "Rotterdam" vertrek 7 juni 1935 terug 15 juni 1935'.

SMN weer aanmeerde te Amsterdam zodat de passagiers veilig en wel naar het treinstation konden worden gebracht en weer huiswaarts konden keren.¹⁷

Nieuwe doelgroepen

In de jaren twintig en dertig boden de rederijen goedkopere vakantiereizen aan in de hoop dat arbeiders en personen uit de lage middenklasse per schip op vakantie zouden gaan. De rederijen boden deze reizen veelal aan in samenwerking met een reisorganisatie of -vereniging. Eén van deze organisaties was de in 1906 opgerichte Nederlandsche Reisvereniging (NRV). De vakantiebestemmingen van de NRV varieerden sterk. Zo organiseerde de reisvereniging niet alleen tochten naar de Noorse fjorden en de Noordkaap, maar ook stedentrips naar Parijs en reizen naar het Duitse Boppard. Het doel van de vereniging was het organiseren van goedkope vakantiereizen voor arbeiders en kleine middenstanders. De vereniging hoopte arbeiders en middenstanders weg te houden van alcoholmisbruik, gokken en andere vormen van laag-vermaak door hen enthousiast te maken voor het reizen.¹⁸

Onder de reizigers bevonden zich ook ongehuwde vrouwen die op eigen initiatief op reis gingen, zoals de onderwijzeres Lena Spijkman. In haar reisverslag schreef zij:

Wie, die van reizen houdt en nooit Noorwegen bezocht, heeft niet den wensch gekoesterd, daar ook nog eens heen te trekken (...). Ook mij werd na het zien der schilderachtige, soms fantastische platen die lust te sterk en ik besloot, mij op te geven als passagier van het s.s. 'Gelria' der Kon. Holl. Lloyd, dat den 23en Juli van Amsterdam zou vertrekken voor eene achttien-daagsche plezierreis naar de fjorden en de Noordkaap.¹⁹

De reizen zouden de culturele en intellectuele ontwikkeling van de leden moeten bevorderen en daarnaast de banden tussen de vakantielanden en Nederland dienen te verbeteren. In de reisgids van 1927 beweert de NRV dat de reizen van dat jaar, niet alleen voor de NRV maar voor geheel Nederland,

17 MMR, inv.nr. DB4395-09, 'Mededeeling aan passagiers van de s.s. "Jan Pieterszoon Coen" naar Noorwegen 1937'.

18 Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis (IISG), archief Nederlandsche Reisvereniging, inv.nr. 15, 'Stukken betreffende de oprichting en de organisatie 1906, 'Eenige inlichtingen over de Nederlandsche Reisvereniging 1946'.

19 IISG, Archief Nederlandse Reisvereniging ('s-Gravenhage), inv.nr. 32, 'Plakboek met het verslag van een reis naar Noorwegen. 1926'.

de eerste reizen zijn die Nederlanders in zulke grote aantallen naar Noorwegen zullen voeren om er hun vakantie door te brengen. 'Met deze reizen zullen wij dus aldaar een indruk vestigen omtrent onszelf, waarnaar onze landaard straks zal worden afgemeten. Aan onze deelnemers de taak om ervoor te zorgen, dat deze indruk een volstrekt goede is'.²⁰

Het bestuur van de vereniging werkte op vrijwillige basis. Er mocht geen winst gemaakt worden, zodat de reiskosten voor de arbeiders zo laag mogelijk gehouden konden worden. In 1923 betaalde een lid bij toetreding 50 cent met een contributie van minimaal 2,50 gulden per jaar. Iedereen kon lid worden van de vereniging, ongeacht godsdienst of politieke overtuiging, ongeacht rang of stand. De leden konden voor groepen vanaf tien personen reductie krijgen op reises of meegaan met een van de door de NRV georganiseerde reizen.²¹

Tijdens het Interbellum was de NRV vooral een interessante vereniging voor de lage middenklasse, die in grote aantallen gebruik maakte van de verenigingsreizen, zoals de eerder genoemde onderwijzeres Lena Spijckman.²² Van 1906 tot 1911 organiseerde de vereniging minder dan twintig reizen per jaar. In het jaar 1921 werden er zo'n honderd reizen georganiseerd, met bijna vierduizend deelnemers. De aantallen bleven de daaropvolgende jaren stijgen. In 1938 bereikte de vereniging een recordjaar met 711 reizen en 21.000 deelnemers.²³ Wegens het succes van de vereniging werd in 1922, in navolging van de NRV, vanuit de protestants-christelijke zuil de Nederlandse Christelijke Reisvereniging (NCRV) opgericht.²⁴

Zoals in de inleiding al naar voren kwam liep het aantal emigranten tijdens het Interbellum terug. Om het afnemende aantal passagiers op te vangen richtten de rederijen zich op vakantie reizen voor nieuwe doelgroepen. Zo organiseerden de NRV niet alleen goedkopere verenigingsreizen voor haar leden, maar organiseerden de rederijen zelf ook goedkopere reizen voor een nieuwe doelgroep: de jongeren. Voor jongens organiseerde SMN reizen naar Noorwegen met de *Tarakan*, een vrachtschip dat speciaal was omgebouwd tot kampeerschip. Jongens van middelbare scholen, zowel de

HBS als de MULO, konden zich in groepen met een begeleider opgeven voor de reis. De begeleiders mochten gratis mee en voor de jongens kostte de reis 25 gulden. Dit was in het Interbellum een tamelijk hoog bedrag. Zo verdiende een wever in een textielfabriek in Hengelo in 1934 tussen de 21 en 26 gulden per week.²⁵ De reizen van de *Tarakan* waren dus meer gericht op jongens uit de middenklasse, dan op jongens uit arbeidersgezinnen. Met de *Tarakan* konden zo'n vijfhonderd jongens mee. De dagelijkse activiteiten bestonden uit spelletjes doen, boeken lezen en liederen zingen. Overdag werd er veel gewandeld in de natuur. Na de oorlog probeerden de rederijen de Tarakanreizen weer te laten plaatsvinden. Dit gebeurde in 1962. Deze reis was echter door de terugnemende belangstelling verliesgevend voor de rederij, waardoor deze niet langer werd aangeboden.²⁶

In de jaren dertig organiseerde de RL, in navolging van de Tarakanreizen, ook enkele reizen voor meisjes. Een brochure duidde deze reizen aan als 'plezierreises voor meisjes'.²⁷ In 1935 vertrokken honderden meisjes richting de Hardangerfjord met de *Slamat*.²⁸ De reizen waren bedoeld voor meisjes van dertien tot twintig jaar en speciaal voor leerlingen van de Nederlandse middelbare scholen, het gymnasium, de HBS en de MULO. De totale kosten voor de reis varieerden van dertig tot vijftig gulden. Het onderscheid in deze prijzen had te maken met de slaapgelegenheid voor de meisjes. 'Behalve dit verschil in slaapgelegenheid wordt er geen onderscheid gemaakt', aldus een gids uit 1935. Verschil met de reis van de jongens is dat de meisjes minder corveediensten hadden en dat deze reizen geen kampeerreizen waren. Wie zich opgaf als leidster kon gratis mee. De voorkeur werd gegeven aan leraressen, afgestudeerden en zij die enige ervaring hadden met jeugdwerk.³⁰

Na het succes van de reis in 1935 organiseerde de RL in 1937 nog een meisjesreis naar Dartmouth. Meer dan driehonderd meisjes van verschillende onderwijsinstellingen gaven zich hiervoor op. De krant van Dartmouth, de *Dartmouth and South Hams Chronicle*, berichtte op 30 juli 1937 over de meisjes: 'it was felt that the interchange of companionship between them [de Nederlandse meisjes] and the young women of England could do

20 MMR, inv.nr. 16358, 'Generale Vereenigingsreizen 1927 per motorschip "Monte Olivia" naar de Westnoorsche fjorden'.

21 IISG, archief Nederlandsche Reisvereniging, inv.nr. 15, Stukken betreffende de oprichting en de organisatie 1906, 'Statuten'.

22 IISG, archief Nederlandsche Reisvereniging, inv.nr. 15, Stukken betreffende de oprichting en de organisatie 1906, 'Circulatie: Aan allen, die hun vacantie aangenaam en nuttig willen doorbrengen'.

23 IISG, archief Nederlandsche Reisvereniging, inv.nr. 15, Stukken betreffende de oprichting en de organisatie 1906, 'Eenige inlichtingen over de Nederlandsche Reisvereniging 1946'.

24 <http://www.ncrvreizen.nl/over-ncrv/geschiedenis> (21-12-2014).

25 Gerardus C.J. Kuys, *De vrees voor wat niet kwam: Nieuwe arbeidsverhoudingen in Nederland 1935-1945, aan het voorbeeld van de Twentse textielindustrie* (Amsterdam UvA proefschriften 2010) 94.

26 Van Zijverden, 'Havermout met sperziebonen', 80-85.

27 MMR, inv.nr. DB4393, 'Plezierreises voor meisjes naar de Hardangerfjord 1935'.

28 MMR, inv.nr. DB4391, 'Passagierslijst van het s.s. "Slamat" van de Rotterdamsche Lloyd 1935'.

29 MMR, inv.nr. DB4393, 'Plezierreises voor meisjes naar de Hardangerfjord 1935'.

30 Ibidem.

so much for international peace – far more than the League of Nations'.³¹ Na de oorlog organiseerde de RL opnieuw reizen voor meisjes, dit keer met de *Borneo*, omdat de *Slamat* in 1941 door een aanval van Duitse bommenwerpers was gezonken. Ook deze reizen werden na één jaar niet meer voortgezet wegens de afnemende belangstelling.³²

Reisbeleving in het Interbellum: de invloed van media

Wat kunnen we zeggen over de toeristische ervaring in het Interbellum? In reisverslagen en plakboeken, zoals het plakboek van Cato Cool zijn naast beschrijvingen ook velerlei prentbriefkaarten en foto's toegevoegd. Volgens etnoloog en cultureel antropoloog Orvar Löfgren biedt het gebruik van dit beeldmateriaal een invalshoek voor de bestudering van de toeristische beleving. Hij beweert dat we tegenwoordig het pittoreske zien als een beeld, een fotoplaatje, maar in de achttiende eeuw was het een gebeurtenis, een focus waarbij mensen niet alleen hun ogen, maar al hun zintuigen gebruikten. Door nieuwe technologieën, zoals de camera en het product hiervan; de fotobriefkaart, vond volgens Löfgren in de negentiende eeuw een verandering plaats in de toeristische ervaring en werd het mogelijk het pittoreske in een beeld te vangen.³³

In het Interbellum werd het fotograferen voor steeds meer mensen toegankelijk. Gedurende de late negentiende eeuw werden de kosten voor het produceren van afbeeldingen goedkoper door ontwikkelingen in de fotografie, papierindustrie en het afdrukken. Hierdoor nam de populariteit van de fotografie toe. Speciale tijdschrift- en krantenartikelen informeerden hun lezers hoe zij mooie foto's konden maken. In een artikel uit *Het Algemeen Handelsblad* uit 1935 staat beschreven hoe men tijdens een vakantie naar Noorwegen het beste foto's kon maken. Zo dient men goed te letten op de belichting: 'Het groen van de dennen en beuken eet als het ware het licht op',³⁴ aldus het artikel. Ook worden in hetzelfde artikel onderwerpen opgesomd die gefoto-

31 HS, inv.nr. 1990.0613, 'Dutch girls' visit to Dartmouth: week of walking tours and sightseeing: Mayor on Young Women's Part as Peacemakers'.

32 HS, inv.nr. 1997.0647, *Algemeen Handelsblad* van vrijdag 10 augustus 1962 'Voor u mevrouw: de levendige lading van de Borneo (journaal van een meisjesreis)'.

33 Löfgren, *On holiday*, 75, 76.

34 HS, inv.nr. 2002.0526-03, 'Documenten betreffende kampeerreizen in 1935 en 1936 met het m.s. "Tarakan" gemaakt door G. Jansen, 14 stuks, Pagina's uit het *Handelsblad* over de voorgenomen reis en een fotowedstrijd daaromtrent'.

grafeerd kunnen worden, zoals de afvaart, een voorbijvarend schip, de ondergaande zon, de bezigheden aan dek, de landtochtjes en het landschap.³⁵

Volgens Löfgren hebben nieuwe technologieën invloed op de toeristische ervaring. De komst van de fotografie en het populaire gebruik van de camera in het Interbellum, maakten dat mensen hun ervaring konden vangen in een beeld. Het idee dat één afbeelding, de complete ervaring van een omgeving kan weergeven, komt naar voren in de volgende opmerking die Cato Cool noteerde bij een foto in haar plakboek: 'Wat een typische photo van Ulvik's omgeving'.³⁶ De foto toont een bebost berglandschap. Een landschap dat Cato Cool omschreef als 'typisch Ulviks'. Voor menig ander, die nooit in Noorwegen is geweest, roept het beeld misschien andere herinneringen op, bijvoorbeeld aan Zwitserland, Tsjechië, Kroatië, of een ander land met bergen en bossen. Het interessante aan de opmerking van Cato is, dat deze foto overal ter wereld gemaakt zou kunnen zijn, maar dat zij dit uitgerekend bestempeld als kenmerkend voor de omgeving van Ulvik. Hieruit blijkt de 'macht' van de fotografie, waarbij één beeld de ervaring van een grotere omgeving representeert.

Een andere manier waarop de invloed van media op de toeristische ervaring te ontdekken is, is te kijken naar de vergelijkingen die reizigers maken met deze technologieën in hun reisverslagen. Een voorbeeld hiervan is de film. Lena Spijkman vergeleek in 1926 het reizen per schip met het kijken naar een film:

Heerlijk zonnig was het. Alle mensen, tenminste vele, klommen naar het hoogste dek en koesterden zich daar eenige uren in de zon. Onafgebroken als een film, die afrolt, gleden blauwe, groene of grijsgetinte bergen voorbij, vele met besneeuwde hellingen en toppen, kleine groene laagvlakten aan den voet, waarin aardig de peuterig kleine heldergeverfde huisjes afstaken. Veel sparreboschen op de berghellingen; lager hing gras te drogen, in deze streken niet op den grond uitgespreid, maar over hekjes van twijgen hangend.³⁷

Ook Carel Vosmaer, die met zijn oom Willem Vosmaer in augustus 1926 een vakantiereis naar Noorwegen maakte met de *Gelria* van de KHL, noteerde

35 Ibidem.

36 MMR, inv.nr. H644, 'Plakboek van Mej. C. Cool gemaakt naar aanleiding van haar reizen in de jaren 1930-1936' (1932) 18.

37 IISG, Archief Nederlandse Reisvereniging ('s-Gravenhage), inv.nr. 32, 'Plakboek met het verslag van een reis naar Noorwegen. 1926'.

dat hij 'tot kwart voor tien genoten [heeft] van het voorbij glijdende als een film landschap'.³⁸

Tarakanner Arnoud Bakker benoemde de vele aanblikken die hij tijdens de tocht door de Sognefjord opdeed als het kijken naar een film:

Het is mooi weer en je hebt er een prachtig uitzicht. Allemaal rotsen die stijf uit het water oprijzen. Alles is met dennen bebost. Hier en daar weiland met een huisje. Heb al sneeuw gezien. Verscheidene beekjes met huisjes erlangs, die in zee uitmonden. Varen een prachtig gedeelte voorbij met dennen dicht begroeid, daartussen en aan de zee weiland. Daartussen een weiland met een huis van steen. Als de zon erop schijnt, en dat doet hij, is het prachtig. De toppen zijn noch in wolken gehuld.³⁹

Het schip en de toeristische beleving

Het schip bood de reizigers een ander uitzicht dan zij gewend waren: 'Scheveningen, vanaf de boot, was schitterend om te zien',⁴⁰ schrijft Cato Cool over haar eerste reis. Ook de HBS-er Koopmans ervaart dat het schip hem een andere blik biedt op wat hij al kent: 'In de verte zijn de vuren van de hoogovens te IJmuiden al te zien. Boven Noord-Holland is juist een onweersbui. Dit is vanuit zee een schitterend gezicht'.⁴¹ Vooral het uitzicht vanaf het dek werd bejubeld: 'Jo en ik gaan op 't achterdek van onze *Ariadne* zitten en maken een zonsondergang mee, zooals 'k tot nog toe nooit had beleefd. Bepaald indrukwekkend', schrijft Cato Cool.⁴²

In het reisverslag van de Tarakanner Koopmans komt naar voren dat niet alle gezichtspunten vanaf het schip, zoals het dek, een gelijk uitzicht bieden. Hij schrijft dat de eerste ochtend, rond half vijf bij zonsopkomst, allemaal jongens op het dek verschijnen om de zee te bekijken. Al gauw werden de jongens, Koopmans inclusief, echter door de leiders naar bene-

38 NA, Archief Vosmaer, 2.21.271, inv.nr. 820, 'Dagboek van een reis in Frankrijk, gemaakt door Carel J.J.G. Vosmaer, 1924, alsmede stukken betreffende een door hem met zijn oom Willem Vosmaer gemaakte reis naar Noorwegen, Zweden en Denemarken, 1926'.

39 HS, inv.nr. 1994.0836, 'Reisjournaal: ms. Tarakan'.

40 MMR, inv.nr. H644, 'Plakboek van Mej. C. Cool gemaakt naar aanleiding van haar reizen in de jaren 1930 - 1936' (1932) 3.

41 HS, inv.nr. 1994.0876, 'Tarakan-dagboek: 1935, 1936 en 1939' (1936).

42 MMR, inv.nr. H644, 'Plakboek van Mej. C. Cool gemaakt naar aanleiding van haar reizen in de jaren 1930-1936' (1932) 5.

den gestuurd. 'We kunnen nu wel door de patrijspoorten kijken', schrijft hij, 'waar het uitzicht natuurlijk min of meer beperkt is'.⁴³

Naast het beschrijven van het andere uitzicht dat het reizen per schip voor de reizigers biedt, besteden de passagiers in hun reisverslagen uitgebreid aandacht aan het gevolg dat een schommelend schip te weeg kan brengen. Als er in de reisverslagen een beschrijving opduikt van de woestheid van het water, volgt vaak een beschrijving over het zeeziek-zijn. De Tarakanners Arnoud Bakker en HBS-er Koopmans noteren bijvoorbeeld de deining van het water in hun dagboeken: 'Goede nacht gehad. Staan op. Zeer kalme zee, spiegelglad water',⁴⁴ schrijft de veertienjarige Arnoud in zijn reisverslag. 'De zee was wel minder rustig als op de heenreis, maar zeezieken waren er nog niet', schrijft Koopmans op de terugreis van zijn eerste reis.⁴⁵ Tijdens zijn eerste en tweede reis was de HBS-er niet zeeziek. Helaas gold dat niet voor zijn derde en laatste reis:

's Middags was de zee zeer woelig en genoten we van het schitterende gezicht op de vrij hoge golven. Het genot was echter van korten duur want de een na de ander sloop naar de reeling en luchtte zijn 'offer aan Neptunes', zoals de gebruikelijke uitdrukking daar voor is. Ik heb het vrij lang kunnen uithouden, maar toen werd het toch ook mijn beurt. 'k ben in mijn krib gekropen (...) en de slaap deed de bewegingen van schip en maag spoedig vergeten'.⁴⁶

Tijdens de reis van Carel Vosmaer en zijn oom waren er zelfs passagiers die de reis wilden opgeven en bij Grinsby in Zweden aan wal wilden gaan, maar 'waarvan ze teruggehouden zijn', schrijft Carel in zijn reisverslag.⁴⁷ Ook Lena Spijkman is niet bestand tegen het wild deinende water:

[Omdat er] een flinke bries stond en het de laatste dagen ook reeds vrij hard gewaaid had, was het water eenigszins roerig en begonnen vele reizigers hiervan de minder aangename gevolgen te ondervinden. Ook ik voelde eene allervreemdste duizeling in het hoofd en haalde gauw uit mijne hut het middel tegen de zeeziekte, welke

43 HS, inv.nr. 1994.0876, 'Tarakan-dagboek: 1935, 1936 en 1939' (1935) 2.

44 HS, inv.nr. 1994.0836, 'Reisjournaal: ms. Tarakan'.

45 HS, inv.nr. 1994.0876, 'Tarakan-dagboek: 1935, 1936 en 1939' (1935) 7.

46 HS, inv.nr. 1994.0876, 'Tarakan-dagboek: 1935, 1936 en 1939' (1939).

47 NA, Archief Vosmaer, 2.21.271, inv.nr. 820, 'Dagboek van een reis in Frankrijk, gemaakt door Carel J.J.G. Vosmaer, 1924, alsmede stukken betreffende een door hem met zijn oom Willem Vosmaer gemaakte reis naar Noorwegen, Zweden en Denemarken, 1926'.

wandeling naar de onderzeesche gewelven ik niet volbracht, zonder in de gangen ettelijke malen tegen de leuning te zijn gebotst. Ik was blij, weer in de frissche lucht te komen en bleef een uurtje kalm zitten, waarna ik me weer beter gevoelde. Velen waren echter naar de hut gegaan, om dien avond niet weer 'boven water' te komen, zoodat er aan het diner weinig menschen verschenen. Gelukkig hield mijne maag zich goed en liet ik mij het eerste diner uitstekend smaken, gedachtig aan den raad, dat 't beter is met eene volle dan met een leege maag in zee te gaan.⁴⁸

Cato Cool beschrijft uitgebreid haar ervaring met het schommelende schip:

Zondag 30 Juli, een droevig begin van onze reis. Eigenlijk alleen zeeziek. Frans H. F. houdt 't eigenlijk den heelen dag alleen maar uit. Schommelend word er 's ochtends al toilet gemaakt. 't voorspelde niet veel goeds. Op de trap naar de eetzaal loopend, zegt Land me nog goedenmorgen. 'k dacht nog, hoe je en zo vlug nog kan lopen. Maar later bleek 't dat hij er vlugger 't bijltje bij neerlegde dan ik en ook dien dag niet meer verscheen. Ondertusschen liep 'k de eetzaal maar voorbij en was dankbaar dat 'k een stoel vond op 't bovendeck. 'k kreeg 't koud zonder mantel en plaid, maar gelukkig kwam Frans opdagen die me alle gewenschte dingen bracht, die me den verderen dag (...) voor verdere zeeziekte bewaarden. Van half tien tot 's avonds half elf heb 'k maar doodstil op twee stoelen gelegen en tenminste van de buitenlucht kunnen genieten. Prachtige zonsondergang en magnifiekue luchten, die zeker wel anderhalf uur fleuren.⁴⁹

Ook tijdens de terugreis in 1933, schommelde het schip erg. 'Al is 't dan niet zoo erg als den vorigen keer',⁵⁰ schrijft Cato.

Ondanks dat zeeziek-zijn echt geen pretje is, klaagden de reizigers niet over het schip als vervoersmiddel en ook schrijft geen van de reizigers dat hij of zij nooit meer een reis per schip zou willen maken. De woordgrapjes die Lena verwerkt in haar verslag, zoals 'het niet meer boven water komen' en 'het is beter met een volle dan met een lege maag in zee te gaan', hebben

48 IISG, Archief Nederlandse Reisvereniging ('s-Gravenhage), inv.nr. 32, 'Plakboek met het verslag van een reis naar Noorwegen. 1926'.

49 MMR, inv.nr. H644, 'Plakboek van Mej. C. Cool gemaakt naar aanleiding van haar reizen in de jaren 1930-1936' (1933) 2,3.

50 Ibidem, 38, 39.

iets komisch. De reizigers zijn het er over eens dat zeeziek-zijn niet leuk is, maar ze lijken het te accepteren en proberen er op dat moment het beste van te maken.

Als een Vorst, met de hoofdletter 'V'

Hoewel zeeziek-zijn in de reisverslagen wel beschreven wordt, gaat de meeste aandacht uit naar het comfort en de luxe die het reizen per schip biedt. Dit beeld komt ook naar voren in de reisgidsen en brochures uit de jaren twintig en dertig. Deze brochures en gidsen presenteren het schip als vervoersmiddel bij uitstek. Het schip is in alle brochures prominent aanwezig, vaak afgebeeld op de voorzijde. De rederijen voorzagen de brochure soms van een dekplan zodat de aankomende passagiers een goed beeld konden vormen van het schip en van de hut die ze willen boeken. Veel brochures tonen daarnaast foto's waarop het interieur van de openbare ruimten van het schip te zien zijn, zoals de vestibule, het promenadedek en de eetzaal. Veel voorkomende afbeeldingen zijn de *social hall* en de rookkamer. 'Geen sociëteit is zoo gezellig als onze knusse rookkamer',⁵¹ vermeldt een gids van de Koninklijke Nederlandsche Stoomvaart Maatschappij (KNSM). De foto's presenteren tezamen een beeld van luxe en comfort aan boord van het schip.

De gids van de KHL uit 1924 schilderde het schip af als het betere alternatief voor het reizen per trein:

Hier niet de gedachte aan volle treinen en stoffige coupés, de last van pasvisa, geen onaangename intermezzo's op douanestations, geen zorgen voor bagage of angst voor vergeefsche pogingen om tijdig hotelkamers machtig te worden, geen eindeloos uit- en inpakken van koffers. Eenmaal te Amsterdam of IJmuiden aan boord van de *Flandria* heeft men de rustige zekerheid, dat 15 dagen van zorgeloos genieten staan te wachten.⁵²

Twee jaar later gebruikt de KHL dezelfde tekst in haar brochure 'Noorsche Vacantiereizen' met de *Gelria*.⁵³ De gids van de SMN presenteert het reizen

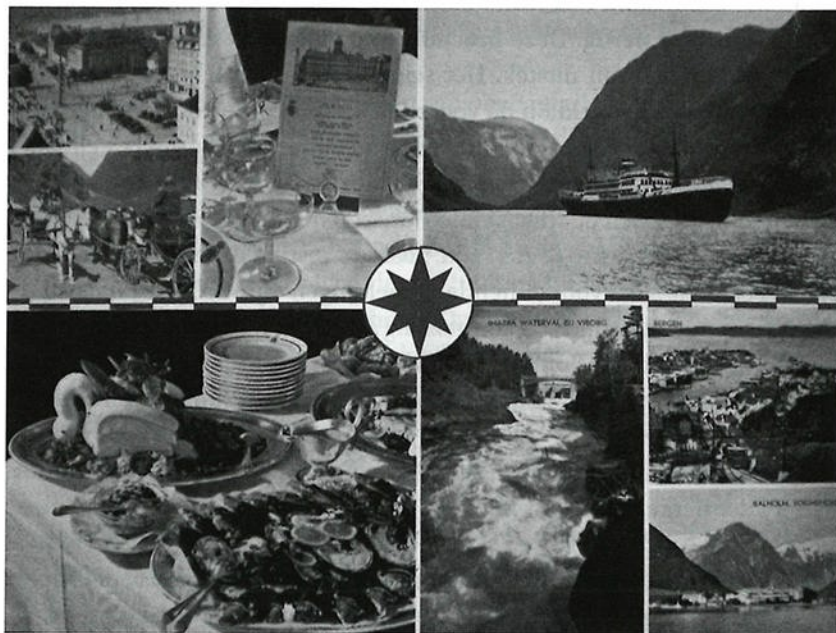
51 MMR, inv.nr. DB6527, 'Zomerreizen KNSM: 1934: Naar fjorden en blanke zomernachten'.

52 Ibidem.

53 MMR, inv.nr. DB6539, 'Noorsche vacantiereizen in juni, juli & augustus per s.s. Gelria, Koninklijke Hollandsche Lloyd, Amsterdam'.

met een schip op een andere manier en ziet geen noodzaak om het met een ander vervoermiddel te vergelijken:

Een zeereis zelf aan boord van onze passagiersschepen mag in zoover bekend worden verondersteld, dat wij meenen daaraan geen speciaal woord meer behoeven te wijden, om U de overtuiging te schenken, dat zij alle zorgen doet vergeten en in het algemeen aan het 'varen' op onze gerieflijke schepen dezelfde betekenis mag worden toegekend als aan 'genieten'.⁵⁴



Een afbeelding in een brochure over zomerreizen naar Noorwegen van de KNSM uit 1934.

Collectie Maritiem Museum Rotterdam.

De reizigers beamen dit beeld in hun reisverslagen. De ongehuwde Lena Spijckman maakte op 36-jarige leeftijd, via de NRV, in juli 1926 haar eerste vakantie-reis naar Noorwegen met de ss *Gelria* van de KHL.⁵⁵ Lena beschreef

54 HS, inv.nr. 1995-6445, 'Naar de Sognefjord, Oslo en Kopenhagen: 1-8 juli 1933: Stoomvaart Maatschappij Nederland'.

55 Centraal Bureau voor de Genealogie, 'Persoonskaart Lena Krina Kommerina Klaartje, geb. 06-04-1890, overl. 28-05-1975'.

haar eerste momenten op het schip alsof zij op een drijvend paleis was beland:

Ik liet mij mijne hut wijzen, waar mijne koffers reeds stonden en stapte toen weer naar het dek, om de gezellige drukte bij het inschepen gade te slaan. Het vertrek was bepaald op twaalf uur. Precies op tijd werd de brug opgeheeschen, de stoomfluit liet driemaal een zwaar gebrul hooren, de machine begon te werken en langzaam, eerst bijna onzichtbaar verwijderde de *Gelria* zich van den wal onder het geroep en gewuif van eene talrijke menschenmassa aan den wal. Eene ongekend heerlijke gewaarwording voor mij, die nooit tevoren op zulk een geweldig groot zeekasteel had gevaren, was het, toen het schip sneller begon te varen en ik mij hoog boven de golven voelde weggelijken. Het was gewoon een vorstelijk gevoel, dat mij eene zekere ontroering gaf, een oogenblik, dat ik nooit zal vergeten.⁵⁶

Deze ervaring van het 'vorstelijke gevoel' beschreef ook oud-militair Willem Vosmaer in een brief aan zijn neef Carel Vosmaer: 'Je zult je gevoelen als een rijke Vorst, een echte luxe leventje, vermoeienis geene, eten heel veel, bij terugkomst 10 kg. in gewicht toegenomen. Als je een smoking hebt neem die dan mee, dat doe ik ook, er zal wel veel toilet gemaakt worden (...)'.⁵⁷ Verder nam Willem zelf drie witte overhemden en een korte broek mee, omdat hij dat op reis een 'aangename dracht' vond. 'Een pet aan boord en een hoed aan de wal',⁵⁸ aldus Willem.

Besluit

De in dit artikel besproken reisverslagen en gedrukte reisgidsen en -brochures van rederijen en reisverenigingen uit het Interbellum bevestigen het beeld van comfortabel en luxueus reizen dat een vakantie per schip biedt. Uit de bronnen komt naar voren dat er niet getwijfeld kan worden aan de heerlijkheid van het varen met een vakantieschip. Hoe zeeziek de passagiers ook werden, niets lijkt het vorstelijke gevoel, dat het reizen per

56 IISG, Archief Nederlandse Reisvereniging ('s-Gravenhage), inv.nr. 32, 'Plakboek met het verslag van een reis naar Noorwegen. 1926'.

57 Nationaal Archief (NA), Archief Vosmaer, 2.21.271, inv.nr. 820, 'Dagboek van een reis in Frankrijk, gemaakt door Carel J.J.G. Vosmaer, 1924, alsmede stukken betreffende een door hem met zijn oom Willem Vosmaer gemaakte reis naar Noorwegen, Zweden en Denemarken, 1926'.

58 Ibidem.

schip in de jaren twintig en dertig met zich meebracht, aan te tasten. Naast de ervaring van het reizen per schip *an sich* speelden media, zoals fotografie en film, een grote rol in de toeristische ervaring. De fotografie had in tegenstelling tot de film een directe invloed op de ervaring. De passagiers gebruikten de fotocamera om hun reis vast te leggen. Het medium beïnvloedde de manier van kijken en de ervaring van de passagiers. Hoewel er door de passagiers niet aan boord werd gefilmd, speelde de film echter wel een rol in de manier hoe de passagiers hun ervaring beschreven. Daarom beïnvloedde de film de toeristische ervaring indirect.

Dit artikel heeft gepoogd de reiservaring van personen uit de 'nieuwe doelgroepen' te schetsen, zoals de onderwijzeres Lena Spijkman en de Tarakanners Koopmans en Bakker. Ongeacht of de passagiers de gehele reis met 'hun' schip door de Noorse fjorden voeren of dat zij een geheel verzorgde vakantie hadden geboekt waarbij enkel hutten op reguliere lijndiensten werden afgehuurd, het verblijf op het schip en het varen speelden een grote rol in reisverslagen van de passagiers, zowel in tekst als in beeld. Door de analyse van handgeschreven reisverslagen, toeristische brochures en reisgidsen is het mogelijk de reisbeleving te onderzoeken van Nederlandse passagiers naar Noorwegen. Reisverslagen in manuscriptvorm bieden een zeldzame inkijk in de belevingswereld van de passagier. Op deze manier geeft dit artikel meer inzicht in één van de sectoren van het maritieme toerisme in de jaren twintig en dertig en is daarmee een aanvulling op de geschiedenis van de Nederlandse cruise- en pleziervaart.

Over de auteur

Iris van der Zande voltooide in juni 2014 haar bachelor Geschiedenis aan de Erasmus Universiteit Rotterdam. Gedurende haar bachelor is ze geïnteresseerd geraakt in egodocumenten als bron. Ze heeft zich naast reisverslagen ook verdiept in brieven van Amsterdamse en Rotterdamse zeemannsvrouwen uit de zeventiende eeuw en poëziealbums uit de negentiende eeuw. Momenteel volgt zij een tweejarige onderzoeksmaster aan de Universiteit van Amsterdam die zij in juni 2017 hoopt af te ronden.

Rituelen op reis

Culturele vormgeving aan boord van Nederlandse trans-Atlantische passagiersschepen, 1840-1960

Hans Krabbendam

Abstract

The central question of this article is whether migrants in the nineteenth and early twentieth centuries marked their transatlantic passage with rituals. Did they and other facilitators attribute symbolic meaning to this phase of movement and did these rituals change over time as a result of the modernization of transport? The essay confirms the ritual importance of the trip and the changes in the transition from sail to steam. For most passengers the ocean crossing was a once in a life-time event, yet they turned to rituals to assuage their anxieties or mark their decision to move. Crossing the Atlantic changed from an adventure to a regular (and luxurious) ferry service, which encouraged corporations to invent new rites of passage. The conclusions are based on research data from Dutch immigrants traveling to the US between 1840-1930. The findings can be applied to further investigation of the connection between type of rituals and mode of transportation, destination, class, age, nationality, and gender. Rituals and other cultural expressions mirrored the composition of the passenger groups.

In de film *Titanic* pendelen Leonardo DiCaprio en Kate Winslett tussen de verschillende dekken en klassen en verkiezen een spontaan feest onderdeks boven een gespannen diner in de eerste klasse. Hoewel deze film niet speciaal over emigratie gaat, vertolkt de film de romantiek van de emigratie-ervaring. De vrolijke momenten aan boord, soms spontaan, soms zorgvuldig gepland, compenseerden de spanning en ontbering. Waren deze feesten onderdeel van een breder patroon van rituelen tijdens de emigratie? En maakten ook andere culturele uitingen zoals religie deel uit van dat patroon en van scheiding en binding tussen verschillende doelgroepen? Deze vragen passen in de recente belangstelling voor de culturele kant van het maritieme verleden. De aandacht voor culturele uitingen aan boord en

de betekenis daarvan voor de betrokkenen levert een bijdrage aan de vraag in hoeverre de wereld aan boord een (voor)afspiegeling was van de samenlevingen verbonden door de passagiersvaart.¹ In dit kader zoekt dit artikel naar culturele handelingen aan boord die de eigen identiteit bevestigen of aanpassen, handelingen die tonen dat de reis een speciale betekenis krijgt en de plaats van godsdienstige plechtigheden en zienswijzen die de oceaanreis zin geven.

Als beginpunt voor het onderzoek naar rituelen aan boord richt dit artikel zich op Nederlandse immigranten. In de historiografie over de Nederlandse emigratie in de negentiende en twintigste eeuw is de aandacht voor de reis als apart onderdeel van de emigratie-ervaring nog weinig bestudeerd. Twee toonaangevende Amerikaanse historici van Nederlandse afkomst, Herbert Brinks en Robert Swierenga, trokken de conclusie dat de oceaanreis weliswaar een diepe indruk maakte op de landverhuizers, maar dat de overtocht relatief makkelijk verliep en daarom haast niet werd beschreven in de bewaard gebleven brieven. Slechts 14 procent van de brieven tussen 1856 en 1920 vermeldde de overtocht en maar anderhalf procent noemden de New Yorkse immigratiestations Castle Garden en Ellis Island bij naam. Dit gegeven laat zich makkelijk verklaren door de gestroomlijnde overtocht met de Holland-Amerika Lijn en de gunstige uitgangspositie van veel Nederlandse immigranten, die goed geïnformeerd waren, een weloverwogen beslissing hadden genomen, vaak wisten waar ze naar op weg waren en, vergeleken bij velen elders in Europa, dicht bij de vertrekhaven woonden. Het belangrijkste doel van deze brieven was om een veilige aankomst te melden.

Memoires corrigeerden het beeld van een probleemloze reis. De 43 levensbeschrijvingen van Nederlandse immigranten die tussen 1846 en 1856 aankwamen en die in 1947 werden gepubliceerd door Henry S. Lucas, vermeldde wel allerlei details over de reis. Al deze mannen (vrouwenverhalen werden niet opgenomen) wilden een compleet verhaal vertellen, waarin de overtocht een onmisbare schakel was. De combinatie van beide bronnen roept de vraag op of de 'passage' culturele betekenis in zichzelf had, of slechts als kort moment van fysieke verplaatsing een rol speelde.

¹ Zie de collectie artikelen onder redactie van Sjoerd de Meer en Joost Schokkenbroek, *Hoogtij. Maritieme identiteit in feesten, tradities en vermaak* (Zutphen 2013); Tricia Cusack, red., *Framing the Ocean, 1700 to the Present. Envisaging the seas as social space* (Farnham 2014) en Ricardo Rodríguez-Martos Dauer, *The Merchant Vessel: A Sociological Analysis* (Barcelona 2009).

Dit artikel is een nadere uitwerking van mijn publicatie 'Rituals of Travel in the Transition from Sail to Steam: The Dutch Immigrant Experience, 1840-1940' in Margriet Bruyn Lacy, red., *From De Halve Maen to KLM: 400 Years of Dutch-American Exchange* (Münster 2008) 269-287.

De memoires suggereren het eerste, de brieven het tweede.² Wat valt er over de culturele betekenis van de reis voor immigranten te zeggen? En wat voegt onderzoek naar de reis toe aan migratieonderzoek?

Transporthistorici hebben de wederkerigheid en de dynamiek van de trans-Atlantische uitwisseling aan de orde gesteld, waardoor de klemtoon steeds meer op verbindingen in plaats van op de scheiding die water maakte is komen te liggen.³ Tegenover het aansprekende, maar al te sentimentele beeld van de arme immigrant die als slachtoffer van geldlustige kapiteins en agenten de vernederingen van de reis moet doorstaan, karakteriseert een nieuwe golf publicaties de immigrant als een bewuste consument die in een markt van aanbieders en bemiddelaars een rationele keuze maakt. Daarnaast is het belang van de reis ook onderkend in het onderzoek naar transnationale contacten. Veel immigranten wilden hun invloed in het land van herkomst behouden en hadden zowel belangen in de zendende als in de ontvangende culturen. De overtocht werd zodoende een scharnierpunt dat beide kanten op kon bewegen.⁴

Deze nieuwe functie werd mogelijk door de professionalisering van de passagiersvaart die de markt met de bijbehorende bedrijfsrisico's vergrootte. Snellere en frequentere afvaarten vereisten diepte-investeringen die efficiënt gebruik van de schepen noodzakelijk maakten, zeker tijdens economische fluctuaties. De concurrentie werd feller en vanwege de verantwoordelijkheden van de overheden, die de belangen van hun onderdanen moesten beschermen, kreeg de bedrijfstak steeds meer regels opgelegd.

² Henry S. Lucas, red., *Dutch Immigrant Memoirs and Related Writings* (2nd ed.; Grand Rapids, MI 1996) noemde 43 oversteekverhalen, bijna exclusief per zeilschip in de periode 1846-1850 en in de herinnering van vrijgezelle jongemannen, 25-60 jaar na de reis. Robert P. Swierenga, 'The Journey Across: Dutch Transatlantic Emigrant Passage to the United States, 1820-1880' in Rosemarijn Hoeft en Johanna Kardux, red., *Connecting Cultures: The Netherlands in Five Centuries of Transatlantic Exchange* (Amsterdam 1994) 101-133, vooral 126; H.J. Brinks, 'Ocean Voyage Accounts 1856-1920' in *Origins* 8.1 (1990) 2-3. Veertien van de 23 collecties van immigrantenbrieven noemden de overtocht, maar opgemerkt moet worden dat de brievenverzamelingen waarin een beschrijving van de overtocht ontbrak, incompleet waren. Het is bijna niet voor te stellen dat degenen die net in Amerika waren gearriveerd dat niet aan hun verwanten melden. Beschrijvingen van de omstandigheden aan boord van zeilschepen geven P.R.D. Stokvis, *De Nederlandse trek naar Amerika 1846-1847* (Leiden 1977) 172-194 en Cees Zevenbergen, *Toen zij uit Rotterdam vertrokken. Emigratie via Rotterdam door de eeuwen heen* (Zwolle 1990).

³ Melanie Perreault, 'Waterways in the Atlantic World: Contact and Cultural Negotiation Across a Liquid Landscape' in Heide Slettedahl Macpherson en Will Kaufman, red., *New Perspectives in Transatlantic Studies* (Lanham, NY 2002) 1-14.

⁴ Donna R. Gabaccia, *Foreign Relations: American Immigration in Global Perspective* (Princeton 2012) en Michael Boyden, Hans Krabbendam, Liselotte Vandenbussche red., *Tales of Transit: Narrative Migrant Spaces in Atlantic Perspective, 1850-1950* (Amsterdam 2013).

De scheepvaartmaatschappijen kampten met het gebrek aan evenwicht tussen vervoersaantallen naar en van New York: de behoefte aan ruimte voor de reis naar het westen veroorzaakte een overcapaciteit voor de reis terug naar Europa. Bedrijven gingen zich steeds meer toeleggen op reclame om hun producten aan de man te brengen en bouwden bewust aan een imago om klanten te binden. Ze investeerden veel in culturele instrumenten.⁵

De hoofdvraag van dit artikel is of de primaire klanten, de landverhuizers, een rituele markering aan de overtocht gaven, waardoor deze een symbolische plaats kreeg en of die rol veranderde in de loop van de negentiende en twintigste eeuw. Door te letten op momenten van ritualisering, bijvoorbeeld door het uitvoeren van bijzondere, symbolische handelingen, komt de onderzoeker dicht bij het besef van het oversteken van fysieke en culturele grenzen. Tegelijk komt het onderzoek zo op het spoor van vorm- en betekenisverandering in tijd (de overgang van zeil naar stoom) en tussen klassen, seksen en nationaliteiten.

Vorbereiding van de reiziger

De meeste trans-Atlantische reizigers zagen enorm tegen de reis op omdat de zee grillig en onveilig was. De Nederlandse rederijen deden hun best om de gevaren te relativeren en de reiziger voor te bereiden. Zij kopieerden eerst buitenlandse voorbeelden vanwege het bescheiden volume in wederzijdse handel en verkeer tussen Amerika en Nederland in het midden van de negentiende eeuw. Zo waren de eerste brochures voor de Nederlandse markt bewerkte vertalingen van Duitse en Engelse reisgidsen. Deze publicaties gaven de klanten een eerste blik op de Amerikaanse samenleving en boden reisadviezen. Deze 'professionele' voorlichting vormde positieve verwachtingen in aanvulling en soms als correctie op persoonlijke informatiebronnen als brieven en gesprekken.

Naarmate de eeuw vorderde, werden de bureaucratische maatregelen sterker. De zorg van de reizigers verschoof van fysieke omstandigheden (eten, drinken, koken en slapen) naar juridische regels, die de toegang tot het land aangaven. Al in deze vroege periode gaven de brochures de fysie-

ke ongemakken een symbolische betekenis mee: zeeziekte en overgeven schoonden het lichaam en bereidden de immigrant voor op het nieuwe bestaan in Amerika.⁶ Het is onwaarschijnlijk dat deze redenering werd overgenomen door de misselijke reizigers of dat dit hen hielp in de overgang naar een nieuw bestaan. Wel toonde deze voorstellingen aan dat de reis uitnodigde tot het bedenken van nieuwe betekenissen.

De brochures dienden als voorbereiding en troost voor de mogelijke onthutsende situaties, zoals stormen, een commanderende kapitein en klagende medereizigers. Ze stelden de gespannen reizigers gerust met sussende woorden over het geringe aantal schepen dat schipbreuk leed en de hoge kwalificaties van de schippers. Ze verhoogden de positieve verwachtingen bij de lezers en beloofden hun zoveel veiligheid aan boord, dat immigranten daar nog wel eens naar terug konden verlangen als zij op drift waren geraakt in de Nieuwe Wereld.

Het belangrijkste doel van de vervoersbedrijven was door deze informatie het gedrag aan boord te sturen, de klassenscheiding te bewaren en de bemanning af te schermen tegen vragen van de lagere klassen, die maar weinig informatie over de voortgang van de reis kregen. Ook schreven de brochures voor dat reizigers de officieren en eersteklaspassagiers met beleefdheid moesten benaderen. Deze regels golden als de wetten van een nieuw land en voor vertrek las de kapitein ze voor aan de reizigers.⁷

Zodoende bleef de orde op zee gehandhaafd, misschien nog meer dan op het vasteland. En de disciplinerende werkte. Gertrude Braat uit Amsterdam die in een gezelschap van 30 redelijk gegoede stadsgenoten in 1867 naar het Amerikaanse Westen emigreerde, voelde zich bevoorrecht gezien de Spartaanse omstandigheden van de tussendekspassagiers, die het niet waagden zich met de anderen te mengen. In datzelfde jaar maakte de Gelderse boer Bloemendaal mee dat lotgenoten uit Drenthe met getrokken

6 De meest gedrukte Nederlandse vertaling van een Duitse brochure was Moritz Beyer, *Het boek der landverhuizers; of Gids en raadsman bij de verhuizing naar Noord-Amerika, ten opzichte van den overtocht, de aankomst en de vestiging aldaar; ...* (Amsterdam 1846); de inhoud werd overgenomen in *Wegwijzer en raadgever voor landverhuizers naar Noord-Amerika, inzonderheid naar de westelijke staten: Ohio, Michigan, Indiana, Illinois, Missouri, Wisconsin en Iowa* (Zwijndrecht 1846); *De Vereenigde Staten van Noord-Amerika en de landverhuizing derwaarts* (Tiel 1846); M.D. Teenstra, *Mentor, de getrouwe leidsman en raadgever voor landverhuizers, die naar Noord-Amerika willen vertrekken* (Groningen 1855); *Nederlandsch Amerikaansche Stoomvaart-Maatschappij, opgericht 1872: geregelde vaart tusschen Rotterdam/Amsterdam New York/Baltimore met de koninklijke poststoomschepen Maasdam ... Schiedam* (Rotterdam: Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij, 1888/1892). Aan deze brochure waren praktijklessen in het Engels toegevoegd.

7 Johan Stellingwerff en Robert P. Swierenga, red., *Iowa Letters: Dutch Immigrants on the American Frontier* (Grand Rapids 2004) 329.

5 Drew Keeling, 'The Business of Transatlantic Migration between Europe and the USA, 1900-1914,' (Dissertatie University of California, Berkeley, 2004). Voor een beschrijving van het leven tussendecks in 1908: U.S. Immigration Commission, *Reports of the Immigration Commission* vol. 4: *Emigration Conditions in Europe* (Washington 1911) en vol. 37: *Steering Conditions* 1-50.

messen een betere behandeling eisten.⁸ Te veel ongelijkheid aan boord bracht de orde in gevaar.

Het gaat misschien te ver om aan deze brochures een rituele inhoud toe te schrijven, maar deze voorstelling van zaken had gevolgen voor de rituelen aan boord, vooral bij religieuze uitingen. Sommige kapiteins stonden godsdienstoefeningen niet toe en schrikten de vrome landverhuizers af door onophoudelijk te vloeken als er een storm uitbrak, terwijl de landverhuizers bij elkaar kropen om te bidden om genade. Andere hadden geen bezwaar tegen kerkdiensten of gingen zelfs voor. Veel passagiers namen deze uitnodiging graag aan omdat een dienst de routine doorbrak en troost bood op de eindeloze zee en een onzekere toekomst.⁹

Predikanten aan boord konden hun diensten intensiveren. De afgescheiden dominee Hubertus Budding belegde elke ochtend en avond gebedsdiensten tijdens de zes weken op zee in 1848. Bijbellezing en gezang wisselden elkaar af. Op woensdag kregen de kinderen catechisatie, hij had de lesboeken meegenomen. Hij vierde de veilige aankomst met een onderdekse dankdienst. Nu was Budding wel een uitzonderlijke man, maar soortgelijke gezelschappen deden hetzelfde met predikanten of ouderlingen als voorgangers. Vooral Psalm 84 was populair omdat die uiting gaf aan geloofsvertrouwen en het verlangen om dichtbij God te zijn, blijkens de volgende verzen:

3. Mijne ziel is begeerig, en bezwijkt ook van verlangen, naar de voorhoven des HEEREN; mijn hart en mijn vleesch roepen uit tot den levenden God.

6. Welgelukzalig is de mensch, wiens sterkte in U is, in welker hart de gebaande wegen zijn.

8. Zij gaan van kracht tot kracht; een iegelijk van hen zal verschijnen voor God in Zion.

12. Want God, de HEERE, is eene zon en schild; Hij zal het goede niet onthouden dengenen, die in opregtheid wandelen.¹⁰

13. 'HEERE der heirscharen! welgelukzalig is de mensch, die op U vertrouwt.'

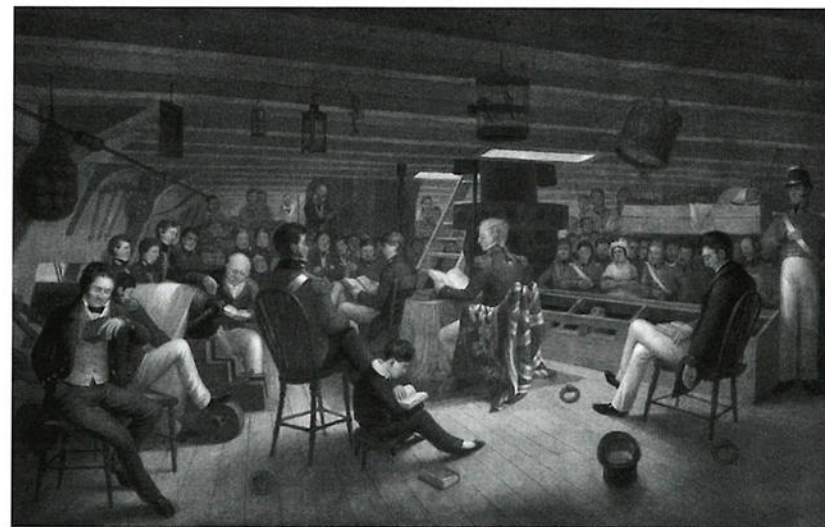
8 Gertrude Braat Vandergon, *Our Pioneer Days in Minnesota* (Holland 1949) 10. E.J. G. Bloemendaal, *Naar Amerika* (Arnhem 1911) 10-11.

9 Stellingwerff, *Iowa Letters* 59-60.

10 Jacob H. Dunnink aan de familie van Harm Dunnink, Beaverdam, Michigan, naar Rouveen, Overijssel, september 1848, Herbert J. Brinks, red., *Dutch American Voices: Letters from the United States, 1850-1930* (Ithaca, NY 1995) 30; Stokvis, *Nederlandse trek*, 183.

Adriaan Zwemer, een Nederlandse predikant die in 1847 was geëmigreerd en in 1880 zijn vaderland weer bezocht om zijn geloofsgenoten gerust te stellen dat zijn kerkgenootschap nog even orthodox was, trok een parallel tussen het dagregister aan boord, waarop de voortgang van de reis was gepland en de levensgang van de mens: 'Zaterdag, 30 Aug. [1880], afstand van kaap Lizzard 236 Eng. Mijlen, afgelegd in 27 uren. N.B. 49° 53'; W.L. 11° 25'' Hij voegde hier aan toe:

Zulk een dagregister was gereed gemaakt tot Woensdag 10 Sept. – Oningevuld; want het is eene nog onvervulde profetie, van een vaart van 14 dagen. Zoo is ook het dagregister van ons leven; de lijst bepaalt 70 of 80 of eenige meer jaren als den langsten tijd voor de levensreis, en wat iedere dag brengen zal, daar weten wij niets van.¹¹



Kerkdienst aan boord van een Engels fregat. Olieverf door Augustus Earle (1793). Collectie National Maritime Museum Greenwich.

Georganiseerde katholieke gezelschappen waren zeldzamer en moesten zich vaker koest houden vanwege antipaapse sentimenten. Katholieke gelovigen hadden een groter gebedsrepertoire dan hun protestantse medepassagiers. Angela Heck, een Duitse emigrante die van Antwerpen naar New York in het voorjaar van 1854 in een verschrikkelijke storm verzeild

11 A. Zwemer, *Reisbeschrijving door den WelEERw. Heer Ds. A. Zwemer, te Graafschap, (Michigan Noord-Amerika.) alsmede eenige kerkelijke rapporten over vrijmetselarij* (Middelburg 1880) 73.

raakte, hoorde alle driehonderd schepelingen hardop bidden en de rozenkrans opzeggen. Iedereen die niet mee kon bidden moest het maar leren. Ze riepen alle heiligen in de hemel aan, God zelf, de heilige moeder Gods, en Sint Nicolaas, maar het weer werd alleen maar slechter. Ze werden zo bang dat ze zelfs ophielden met bidden. Ze biechtten hun zonden op en waren bereid te sterven, maar bleven elke ochtend en avond hun rozenkrans drie keer bidden. In zulke situaties waren rituelen onmisbaar en onvervangbaar.¹²

Te midden van protestanten waren rooms-katholieke immigranten op hun hoede en waagden ze het niet om een kruisteken te slaan. Dat onderzocht de 32-jarige priester Adrianus van de Braak, die in de eerste klas van Le Havre naar New York toog aan het einde van de zomer van 1852 op een zeilschip met 500 tussendeckpassagiers, waaronder 150 Joden en vele Duitse katholieken. Hij verborg zijn professie en hield alleen de vrijdagse vasten in ere. De weerstand tegen zijn geloof viel echter mee. Vrij snel raadden zijn medepassagiers zijn godsdienstige achtergrond vanwege zijn regelmatige lezing van zijn brevier, maar ze vielen hem niet lastig. Hierdoor aangemoedigd verlegde hij zijn grenzen omdat hij een rolmodel was geworden. Hij liet een stervende vrouw een kruisje kussen en een medaillon van Maria. Hij legde directe verbanden tussen de ups en downs en zijn geestelijk leven. Zeeziekte vatte hij op als aansporing om boete te doen en een gunstige wind was gebedsverhoring van de eerste Amerikaanse heilige, Rosa van Lima. Deze ervaringen maakten hem zelfverzekerd toen zijn schip aanlegde. Ook katholieke rituelen bleken waardevol tijdens de reis.¹³

Deze rituelen kunnen gezien worden als voortzettingen van het leven aan land en zijn niet nieuw, maar krijgen door de locatie nieuwe betekenis. Aangezien ze wel op de heen- en niet op de terugreis werden uitgevoerd, waren ze tekenen van continuïteit. De terugreis werd haast nooit per groep gemaakt, dus er waren minder vaak collectieve kerkdiensten van de eigen gezindte.

Nieuwe elementen verschenen bij de rituelen bij leven en dood. Statistisch gezien overleed gemiddeld één procent van de passagiers (twee personen) op zee tussen 1836 en 1853. Als de matrozen het stoffelijk overschot in een zak of ruwe kist, verzwaard met stenen of zand over boord zetten

na het opzeggen van het Onze Vader en een paar Bijbelverzen, verdwenen alle godsdienstige scheidslijnen. Welke overtuiging men ook had en welke plaats aan boord men ook innam, allen luisterden naar de lezing en waren getuigen van de laatste zet. Derk en Louise Arnaud zagen in september 1846 drie kinderen een zeemansgraf krijgen na het lezen van Psalm 24 en het Onze Vader. Twintig jaar later ervoer de achtjarige Gertrude Braat dat een begrafenis op zee altijd de zorgen deed oplaaien over de kwetsbaarheid van de zwaksten aan boord. Ze had meegemaakt dat een vrouw in een zwarte zak in de oceaan was neergelaten, een man en twee dochtertjes in tranen achterlatend. Ook zij voelde zich beroofd. Het was niet alleen het gemis, maar de gedachte dat de overledene alleen achterbleef terwijl het schip doorvoer. Deze ervaring verhevigde haar zorgen over hun moeder, die het zwakste gestel van het gezin had.¹⁴

De ernst van het leven, of liever de dood, kwam vaker in de verslagen voor dan de vrolijke gebeurtenissen, maar ook het laatste had rituele elementen. Kinderen stierven, maar werden ook geboren. Of ze ook gedoopt werden is onwaarschijnlijk, wel ontvingen de *zeebaby's* de naam van het schip, zoals in de zomer van 1847 toen een boreling de naam *Albatros*, kreeg.¹⁵ Rituelen rond verjaardagen kwamen vaker voor. Toen een Duitse emigrant de leeftijd van 25 bereikte op de vooravond van Sint Jan (23 juni) in 1854, werd de verjaardag aangegrepen om een midzomerfeest te vieren. De jarige kreeg een fles wijn en symbolische geschenken: een palmtak, een stuk worst, een limoen en wat gedroogde pruimen. Bemanning en schepelingen dronken hem samen gezondheid toe. Mogelijk namen de Amerikaanse eigenaars en bemanning het initiatief voor deze dronken, want ze vierden ook 4 juli, Onafhankelijkheidsdag, op deze wijze. Iets van dit enthousiasme sloeg over op de passagiers, want na aankomst in New York namen de schepelingen de kapitein op hun schouders en gaven hem een ovatie.¹⁶ Het is aannemelijk dat dit soort ontladingen meer aan de Amerikaanse dan aan de Europese kant van de reis geschiedden.¹⁷

12 Walter D. Kamphoefner, Wolfgang Helbich, and Ulrike Sommer, red., *News from the Land of Freedom: German Immigrants Write Home* (Ithaca, NY 1991) 371-372.

13 Dagboek aantekeningen 22 en 23 augustus, 1 en 15 september 1852. 'Dagboek en brieven van Adrianus van de Braak, augustus 1852-augustus 1853', Doos 21, folder 136, H. van Stekelenburg Collectie, Roosevelt Study Center, Middelburg. Nederlandse katholieken verkozen havens in België, Frankrijk en Duitsland boven Nederlandse en Duitse havens. Swierenga, *Connecting Cultures*, 111.

14 Gertrude Braat Vandergon, *Our Pioneer Days in Minnesota* (Holland 1949) 12.

15 Het Albatrosverhaal werd verteld door Hendrik Dam in Lucas, *Dutch Immigrant Memoirs*, 1: 309. Vaker ontving het kind de scheepsnaam als tweede naam, *New York Times*, 1 januari 1884: de geboorte van Lena Edam Robenheim; Raymond L. Cohn, 'Mortality on Immigrant Voyages to New York, 1836-1853' *Journal of Economic History* 44 (1984) 289-300. Ik vond geen aanwijzingen voor huwelijksluitingen of doopplechtigheden aan boord.

16 Johannes Remeus in Lucas, *Dutch Immigrant Memoirs* 2, 97-101.

17 David Fitzpatrick's uitstekende collectie *Oceans of Consolation: Personal Accounts of Irish Migration to Australia* (Ithaca, NY 1994) vermeldt ook geen ceremonie als de evenaar overgestoken wordt.

De strenge regels aan boord van zeilschepen ontnamen passagiers en immigranten niet alle ruimte voor eigen inbreng. Ze kookten hun eigen eten en maakten hun eigen hutten schoon en waren zelf verantwoordelijk voor vermaak. De Friese Johannes van Dijk noteerde in 1881 zijn observaties over het vermaak dat de passagiers zelf verzorgden: 'Hier speelt en danst men, daar zingt men psalmen en liederen, verder maakt men gijmnastiek of vertoont men kunsten, gindsch vermaakt zich een troepje met de kaart of dominospel, verderop ziet men eenigen lezen, anderen staan samen te vertellen en hun pijpje te rooken.'¹⁸ De Enkhuizer boer Melchior Siebe Bakker kon overal de humor wel van inzien en vermaakte zich tijdens zijn reis in 1871 kostelijk om de ruwe Ieren, die vrolijk geworden door de drank, hun harmonica's meenamen naar de slaapzalen en met dans en gezang de andere passagiers uit hun slaap hielden. Als de hofmeester hen naar hun bed had gejaagd, herhaalde het spektakel zich totdat iedereen uitgeput was.¹⁹

Sommige landverhuizers werden ter plekke aangeworven als personeel. Dat was een uitkomst voor passagiers die geen geld genoeg hadden voor de overtocht, zoals Evert Zagers uit Drenthe die in 1847 de reis maakte:

Ik werd op het schip aangesteld om kok te zijn en mijne vrouw moest oude en jonge vrouwen en kinderen helpen, en zou dan in de week 30 stuivers verdienen. Dit gaf ons goeden moed, dat alles wel terecht zou komen.²⁰

De overgang van zeil naar stoom moderniseerde de reis en maakte die ook onpersoonlijker, met minder traditionele rites en meer nieuw-bedachte. Dat moest ook wel aangezien het aantal passagiers per schip in zestig jaar tijd vertienvoudigde van een gemiddelde van 132 in 1847 tot 1372 in 1907. De dood werd minder zichtbaar, want nog geen tiende van een procent van de passagiers overleed en de begrafenisseren werden geen publieke schouwspelen.

¹⁸ Johannes van Dijk, 'Zes maanden in Amerika', manuscript Calvin College, Grand Rapids, Michigan, USA, Immigrant letter collection, 15.

¹⁹ Siebe Baker, 'My voyage to America', Enkhuizen, februari 1872. Calvin College, Grand Rapids, Michigan, USA, Immigrant letter collection, 7.

²⁰ Lucas, *Dutch Immigrant Memoirs* 1:73. L.A. van der Valk, 'Landverhuizers via Rotterdam in de negentiende eeuw' in *Economisch en Sociaal-Historisch jaarboek* 39 (Amsterdam 1976) 167. In 1873 vertrok het laatste zeilschip met landverhuizers uit Hamburg; Guenter Moltmann, 'Steamship Transport of Emigrants From Europe to the United States, 1850-1914: Social, Commercial and Legislative Aspects' in Klaus Friedland, red., *Maritime Aspects of Migration* (Koeln 1989) 311, in Noorwegen gebeurde dat in 1874 en in Rotterdam *Verslag van den toestand er gemeente Rotterdam over het jaar 1873* (Rotterdam 1874) 217.

len.²¹ De kortere reis stroomlijnde het leven aan boord. De overtocht kreeg het karakter van een veerdienst.²² De scheepvaartmaatschappijen bedachten nieuwe routines voor aan boord gaan, vertrek, afscheid, installering en omgang aan boord en aankomst.

Veranderingen

De oprichting van de Nederlands Amerikaanse Stoomvaart Maatschappij (NASM) of de Holland-Amerika Lijn (HAL) in 1873 gaf Rotterdam haar rol als emigratiehaven, die zij in de achttiende eeuw had ingenomen, terug. De Nederlandse markt was echter niet groot genoeg voor deze kapitaalintensieve bedrijfstak. De HAL kon niet voorop lopen en maakte het beste van haar tweederangs status door Hollandse waarden als degelijkheid, properheid en persoonlijke aandacht aan te bieden als aantrekkelijk alternatief voor de steriliteit van de Britten, de knoflookgeur van de Italianen en Grieken, de Franse nonchalance of elegantie en de Duitse overdrevenheid. Betrouwbaarheid en rust waren de *unique selling points* van deze tijd.²³

De voorschriften van de zeilvaart maakten plaats voor de verordeningen van de stoommaatschappijen. Het vertrek werd scherp gemarkeerd door drie uithalen van de scheepshoorn. Emotiemanagement deed zijn intrede en perkte het aantal afscheidsnemers aan boord in. Het wuiven van de zakdoeken nam de plaats in van het persoonlijke afscheid aan boord. Vanaf 1904 huurde de HAL-directie een bandje om afleiding te bieden voor het hartzeer van het vertrek. De betaalde musici die de salons opvrolijkten

²¹ A. van Malsen, *Achtal brieven mijner kinderen uit de kolonie Holland in Amerika* (Zwijndrecht 1848); A. Brummelkamp, *Stemmen uit Noord-Amerika* (Amsterdam 1847) 28-32; Stokvis, *Nederlandse trek*, 181 en Stadsarchief Rotterdam, inv. 318.04, Holland-Amerika Lijn, Passage A 159 Westbound, 1907.

²² Robert Russell, *North America: Its Agriculture and Climate* (Edinburgh 1857) 1.

²³ Voor het belang van nationale scheepslijnen voor de eigen identiteit zie: Bard Kolltveit, 'Scandinavian and Baltic Transatlantic Passenger Lines' in Friedland, red., *Maritime Aspects* 133-143; Edward P. de Groot, *Per Mailboot naar Amerika. Vijftig jaar Noordatlantische passagiersvaart onder Nederlandse vlag* (Bussum 1980) 26-27; Johan de Vries en Leo Webers red., *Limperg's dagboek van zijn studiereis naar de Verenigde Staten in 1929* (Leiden 1979) 3; A.D. Wentholt, *Brug over de oceaan. Een eeuw geschiedenis van de Holland Amerika Lijn* (Rotterdam 1973) 170. Stadsarchief Rotterdam, HAL directie, inv. 318.02, rapport van Mr. W.H. van den Toorn, 16 augustus 1885 dat beweerde dat properheid belangrijker was dan schoonheid in het aantrekken van passagiers.

hadden hun tussendekse pendant in de spontane jamsessies van de massa's.²⁴

De schaalvergroting noodzaakte nieuwe procedures om de passagiersstromen te beheersen. Hieronder vielen minimeisen aan beschikbare ruimte, scheiding van de seksen en hygiënische handelingen om uitbraak van ziekten te voorkomen die de reputatie en daarmee de continuïteit van de onderneming bedreigden. Ook de bemanningsleden moest zich aanpassen en kregen strengere instructies waar ze mochten komen, roken en hoe ze zich moesten kleden. Het toezicht nam toe, zowel door de maatschappijen zelf als door striktere regels door de overheid.²⁵ Amerika als ontvangende partij had daar meer belang bij dan Nederland omdat het land van aankomst de gevolgen van ontsparingen moest dragen.

Het rituele element was zichtbaar in de voorbereiding van de passagiers op de reis. Het landverhuizershotel leek in zijn inrichting op de scheepskwartieren en de landverhuizers kregen daar alvast eetgerei en een deken voor aan boord.²⁶ De nieuwe klassenindeling definieerde alle derdeklaspasagiers als emigranten die zich aan een nauwkeurig fysiek onderzoek moesten onderwerpen bij vertrek en aankomst. Zo ontvingen ze het stempel van mogelijke bedreiging voor de volksgezondheid.²⁷ De inspectieprocedures die Amerika aan de consulaten opdroeg moesten in heel Europa gelijk zijn om de concurrentie niet te verstoren en geen lekken in het systeem te laten

24 Een beschrijving van de gevoelens rond het vertrek geeft Thadema, 'Bij het afgaan van de Amerikaansche boot' in *De Wereldburger* (25 juli 1890) 154-157; Brinks, *Dutch American Voices* 306 (1904). Zie de verslagen, vooral over muziek in de Dutch Immigrant Papers, Heritage Hall, Calvin College, Grand Rapids, Michigan: Martin Hulst, *Rijndam*, 23 september 1903; Klaas Hoeksema, *Rijndam*, 21 april 1905; J.A.W. Op de Woerd, 17 april 1914; James Blok, *Rijndam*, 1920 beschrijft hoe iedereen uit volle borst 'Wien Neerlands bloed' meezingt; Cornelis van der Stelt, *Nieuw Amsterdam*, 1 februari 1921. Zie ook de brief van Louis van Koert aan Ferdinand Domela Nieuwenhuis te Chicago 3 mei 1893: 'Wij hadden de eerste drie dagen mooi weer, en dan was alles aan dek, daar zag je een groepje Hollanders psalmen zingen en wien neerlands bloed, en elders waren de vreemdelingen aan het muziek maken en dansen...' Domela Nieuwenhuis Collectie, IISG, Amsterdam.

25 Stadsarchief Rotterdam, HAL directie, inv. 318.02, ingang V 112, rapporten van Mr. W.H. van den Toorn, 11 september 1886 en 26 april 1887.

26 'Naar Amerika,' *Rotterdamsch Nieuwsblad*, 10 juli 1893; Verslagen in de Dutch Immigrant Papers op Calvin College: Sierd Veenstra, 10-25 april 1887, *Zaandam*; Cornelis J. Koster, 9-24 april 1892.

27 'Powderly Report, European Investigation, 1906-1907' July 1906. Microfilm U.S. Immigration Service, Bureau of Immigration Records, rol 1, 20-22; *Reports of the Immigration Commission*. Vol 4. *Emigration Conditions in Europe* (Washington, DC 1911) III. Tussen 1 januari 1904 en 4 september 1908 werd aan 2.523 emigranten de overtocht geweigerd, maar het aantal nam geleidelijk af van 800 naar 200 per jaar.

ontstaan. Die taak was echter te groot en soms werden de regels alleen voor de schijn toegepast. Zo kregen veel reizigers een prik zonder inhoud als vervulling van de vaccinatieplicht of alleen maar een stempeltje op hun vaccinatiekaart. Ook over de aankomst was nagedacht. Sommige bedrijven gaven vrouwen wat snoepgoed en mannen een pijp met tabak om de herinnering aan de reis positief te 'framen'.²⁸ Versnaperingen speelden een dubieuze rol in de scheiding van de klassen aan boord. De bovendek-passagiers gunden de andere passagiers soms wat van hun overvloed, maar vaker vermaakten ze zich door snoep, sigaren of kleingeld tussen de tussendekse reizigers te gooien om hen te zien knokken voor de buit.

Het gebrek aan een zichtbare grens weerhield emigranten er niet van om hun verhuizing met een ritueel te markeren. De vijftienvintigjarige Daniël Koppenol trok in 1910 precies halverwege zijn reis naar New York zijn ondergoed uit, nam een bad en trok Amerikaanse kleren aan.²⁹ Hij was niet de enige die van kleren wisselde. Voor het aanleggen in New York was er een verkleedpartij. Sommige historici denken dat immigranten zich uit nationale trots hulden in hun beste kleren of klederdracht, maar het is aannemelijker dat ze een goede indruk op de autoriteiten wilden maken en advies van voorgangers volgden. In een paar gevallen weten we dat zeker, een Nederlandse vrouw legde de zoom uit haar dochters jurk om haar loopbeugel te maskeren.³⁰

Verschillen in nationaliteit, geloofstraditie, klasse, tijdperiode en reisgezelschap bepaalden het al of niet rituele karakter van de reis. De schaarste aan bronnen over symbolische handelingen onder Nederlandse emigranten was een gevolg van het feit dat ze zich aan boord van de HAL thuis voelden, ook de derdeklaspasagiers. Grietje Oosterheerdt schreef in 1911: 'Wij Hollanders kunnen zoo merken dat wij meer voorrechten hebben dan de overigen. We worden in alles eenigszins voorgetrokken, precies als de jongste kinderen.'³¹ Ze waren meer passagiers dan emigranten. Hun aanvoerlijnen waren kort, ze mengden pas aan boord met anderen en konden

28 Immigration Commission vol 37: *Steering Conditions*, 38.

29 L.W. Koppenol, red., 'Het reisverslag van een Hoogvlietse emigrant. Een door Daniël Koppenol geschreven verslag van zijn reis naar Amerika in 1910', in: *Historisch jaarboek Hoogvliet* 3 (1997) 78-81; Dagboek 'Naar Amerika,' 19-20 juli 1921. Van Hinte Collectie, Historisch Documentatiecentrum voor het Nederlands Protestantisme aan de Vrije Universiteit Amsterdam.

30 Peter Mesenhöller, red., *Augustus F. Sherman: Ellis Island Portraits, 1905-1920. Historical Essay by Peter Mesenhöller* (New York 2005). Zie artikel 'Naar Amerika' *Rotterdamsch Nieuwsblad*, 12 juli 1893. Interview met Jessie Steinstra Eezmoneit, 23 februari 1993. Ellis Island Oral History Project, New York.

31 Grietje Oosterheerdt, 13 september 1911, 11, Dutch Immigrant Papers, Heritage Hall, Calvin College, Grand Rapids, Michigan, USA.

makkelijk communiceren met de bemanning. Hun economische positie maakte het mogelijk om in de tweede klasse te reizen, zodat ze pas bij aankomst echt met hun nieuwe status als nieuwkomer werden geconfronteerd. Grietje verzuchtte bij aankomst:

Ja heusch, ik gevoeld me hier nog zoo vreemd. De menschen om ons toe kijken ons zoo vreemd aan. De taal is voor ons geheel onverstaaenbaar. De omgeving is geheel verschillend van die in Holland. Daar zoo landelijk hier zoo grootsch. Daar zoo Hollandsch, hier zoo Amerikaansch. Daar zoo rustig, hier zoo gejaagd. Alles om er hoofdpijn van te krijgen.³²

Een Nederlandse getuige bevestigt Grietjes ervaring: Nicholas Van Andel luisterde met verbazing tijdens zijn overtocht in 1910 naar een groep van veertig meisjes die een treurig lied aanhieven. Ook de andere passagiers bleven luisteren. Later ontdekte hij dat ze Joodse gebeden zongen.³³ Egbert Plet uit Sexbierum zag als tweedeklaspassagier ook de Russische Joden aan boord ijerig hun gebeden opzeggen:

als ik 's morgens 6 uur of halfzeven aan 't dek kwam liepen er al met hun gezicht naar het Oosten gekeerd, hun morgengebeden te prevelen. Des daags zongen ze hun godsdienstige en vaderlandsche liederen.³⁴

Bij aankomst speelde een Amerikaanse band wel wat vrolijke muziek, maar dat was niet voldoende om de angstgevoelens te verdrijven die de lagere klassen hadden voor het selectieproces op Ellis Island. Achteraf gezien had dit moment van aankomst misschien wel de meest rituele inhoud voor de derdeklas passagiers. De behandeling op Ellis Island, waar volgens het gerucht alles slecht was behalve het eten, bleek in 1992, bijna vier decennia

32 Oosterheerdt, 13 september 1911, 12B-13. In de jaren 1870 vervoerde Rotterdam meer Nederlandse dan buitenlandse emigranten. Na 1877 waren de buitenlanders in de meerderheid. In 1921 reisde 51 procent van alle passagiers uit Rotterdam in de derde klasse, maar slechts 39 procent van de Nederlandse emigranten. Hun aandeel steeg in 1923 tot 43 procent. *Verslag toestand gemeente Rotterdam 1921 en 1923*, 319 en Stadsarchief Rotterdam, inv. 318.04, Holland-Amerika Lijn, Passage A 159 Westbound, 1921. Voor alternatieve verhalen over emigranten die maanden onderweg waren door Europa zie Bram Beelaert red., *Red Star Line Antwerpen, 1873-1934* (Leuven 2013).

33 Geciteerd in Brinks, 'Ocean Voyage Accounts 1856-1920' *Origins* 8.1 (1990) 28-29; origineel in de Nicholas Van Andel Collection, Heritage Hall, Calvin College, Grand Rapids, Michigan, USA.

34 Egbert Plet, *Noordam*, 30 mei 1913, 4; Dutch Immigrant Papers, Heritage Hall, Calvin College, Grand Rapids, Michigan, USA.

nadat deze faciliteit was gesloten, een eenheid brengende ervaring voor Europese immigranten te zijn geworden. Hier maakten gestrande tussendeckspassagiers kennis met moderne rituelen. De dertienjarige Martin Koopal herinnerde zich over 1923 dat de behandeling een eigen ritueel kende: het plotseling luiden van bellen deed mensen gaan naar rijen mysterieuze deuren die in verbinding stonden met andere ruimtes. Het dagelijks hoogtepunt was de poging van een omvangrijke Afro-Amerikaanse ambtenaar om de namen uit te spreken van degenen die mochten vertrekken.³⁵ Hoe enerverender de overtocht, hoe meer waarde er aan de rituelen werden gehecht. Per klasse was er een gedeelde ervaring, die een culturele betekenis aan de reis verleende. Kathy van Til zag in 1916 een emigrant zijn laatste centen neerleggen op de hoek van een straat in Hoboken en verklaren dat hij niets meer had en dus een nieuw begin van zijn leven in Amerika ging maken.³⁶

Invloed van het toerisme

Door het groeiende toerisme naar Europa kwamen er nieuwe culturele rituelen bij. Het is verleidelijk om bij voorbaat de rituele inhoud van de immigrantenervaring hoger aan te slaan dan die van toeristen omdat angstgevoelens sterker zijn dan een vakantiegevoel. Toch had toerisme ook een ritueel aspect. Recente studies over Amerikaanse toeristen stelden hen voor als ontdekkingsreizigers die werden ingewijd in de Europese wereld, die ze leerden waarderen zonder hun eigen land te denigreren. In de jaren 1920 ging het om jaarlijks een kwart miljoen verwachtingsvolle reizigers die hoopten op positieve ervaringen en alternatieven voor hun voorspelbare Amerikaanse bestaan. Deze toeristen voelden zich bevoorrecht en bewaarden hun herinneringen. Vooral studenten trokken erop uit en voldeden misschien wel het meest letterlijk aan de term *rite de passage*.³⁷ De schaalvergroting en uitbreiding van doelgroepen vereiste aanpassingen in het culturele aanbod op zee. De concurrentie met en tussen Britse en Duit-

35 J.H. van der Boom, ed., 'Verslag van een ooggetuige. Een interview met Martin Koopal die in 1923 met zijn ouders, broers en zuster naar de Verenigde Staten emigreerde' in *In den Vreemde* 5.1 (maart 1994) 39-45.

36 Kathy van Til, 'We van Tils have come a long way.' Unpublished term paper, Calvin College, 1980, Heritage hall, Immigrant Genealogies, 2.

37 Mark Rennella, 'Planned Serendipity: American Travelers and the Transatlantic Voyage in the Nineteenth and Twentieth Centuries', in: *Journal of Social History* 38 (2004) 365-383; Christopher Endy, 'Travel and World Power: Americans in Europe, 1890-1917', in: *Diplomatic History* 22 (1998) 565-594.

se schepen om de snelste overtocht maakte de reizigers onderdeel van een race. De ontwerpers deden hun best om de schepen op hotels of kastelen te laten lijken en dus een specifieke ervaring aan te bieden.³⁸

De aantallen eersteklaspassagiers waren het meest voorspelbaar, wie vertrok, kwam ook weer terug. Maar het aandeel in het totaal aantal mensen aan boord verschilde sterk. De eerste klas nam 12 procent van de passagiers voor zijn rekening op de tocht naar New York en 21 procent naar Europa. Het percentage tweedeklaspassagiers was bijna gelijk in beide richtingen, maar op de route van Rotterdam naar New York waren er meer dan twee keer zoveel als op de terugreis.³⁹

Tabel 1: Aantallen en percentages passagiers per klasse uit Rotterdam en New York aan boord van de HAL schepen, 1901-1922.

Klasse	Afvaart Rotterdam		Afvaart New York	
Eerste	97.125	11,8	86.634	21,1
Tweede	184.373	22,5	84.537	20,6
Derde	539.049	65,7	239.326	58,3
Totaal	820.547	100%	410.497	100%

De sfeer tussendeaks was vaak tegengesteld aan die in de andere twee klassen: landverhuizers daar waren onzeker, angstig en in afwachting van een permanente verandering, de reizigers in andere klassen waren zelfbewust, vol verwachting en wisten dat hun tocht van tijdelijke aard was. Aanvankelijk kregen de derdeklaspasagiers de schuld van de slechte omstandigheden aan boord, maar na 1880 kregen de autoriteiten in de gaten dat zij daar niet veel aan de condities konden veranderen. In 1910 hielden zij de scheepvaartmaatschappijen verantwoordelijk voor de kwaliteit van het verblijf aan boord. De immigratieautoriteiten realiseerden zich dat de ervaringen tijdens de reis uit Europa een belangrijke factor waren die de kans van slagen van de immigrant in het land van aankomst beïnvloedden. Hoe slechter de behandeling aan boord was, hoe kritischer ze op de Amerikaanse samenleving werden, waardoor de kans toenam dat ze niet assimileerden. Voor de landverhuizers werd de westwaartse reis zelf als overgangsrutueel beleefd. Vroeger of later tijdens de reis merkten de landverhuizers dat ze van status veranderden, van Europeaan naar een proto-Amerikaan. Voor de

38 Stephen Fox, *The Ocean Railway: Isambard Kingdom Brunel, Samuel Cunard, and the Revolutionary World of the Great Atlantic Steamships* (London 2003) 168-225 en 310-335.

39 Stadsarchief Rotterdam, inv. 318.04, Holland-Amerika Lijn, Passage A 159, Westbound and Eastbound, 1901-1922.

vermogender klassen werd de oostwaartse reis een overgangsrutueel waardoor ze de status van kosmopolitische Amerikaan konden bereiken omdat ze op een Europese ervaring konden bogen.

De samenstelling van de passagiers aan boord schiep de conditie voor het repertoire aan rituelen. Dat werd duidelijk in de grootschalige Nederlandse emigratiegolf na de Tweede Wereldoorlog. De massale uittocht van 'overbodige' landgenoten met gecharterde Nederlandse schepen naar Noord-Amerika en Australië verhoogde de nationale homogeniteit onder de passagiers. Deze eigenschap versterkte het religieuze ritueel aan boord, omdat de populatie hoofdzakelijk uit Nederlanders bestond. Religie werd geïnstitutionaliseerd in de functie van de boordpredikant. De gecharterde emigratieschepen voor de Nederlanders die vooral naar Canada togen, vielen nu onder een officieel emigratiebeleid. Daarin paste ook de pastorale zorg georganiseerd per zuil. De gereformeerde kerken hadden in 1948 het initiatief genomen om de eerste boordpredikanten op de lijndiensten van de HAL mee te laten varen. Zij gingen voor in kerkdiensten en verleenden pastorale zorg. Spoedig financierde de overheid deze functies. De scheepvaartmaatschappijen boden meereizende geestelijken zelfs korting aan. Het was namelijk in beider belang dat de zielzorg doorgang kon vinden.

De aanwezigheid van geestelijken verzachtte de overgang en hun inzet verlaagde de drempel tot vertrek. Lieder en als 'Scheepke onder Jezus' hede', 't Hijgend hert der jacht ontkomen,' en Psalm 146: 'Zalig hij die in dit leven, Jacobs God ter hulpe heeft' gaven uiting aan de troost van de christelijke traditie. Naast raad en troost en zorg voor de morele orde aan boord, droegen protestantse kerkelijk werkers actief bij aan het informeren van potentiële emigranten. Katholieke geestelijken mochten echter niet teveel propaganda maken. Beide groepen vormden een cruciale factor in de aansluiting bij verwante kerken in het land van vestiging. Door de komst van de luchtvaart 1958 verloren deze rituelen hun functie.⁴⁰

Conclusie

Wat valt er over de culturele betekenis van de reis voor immigranten en passagiers te zeggen en wat voegt dit aspect van de reis toe aan het trans-Atlantische migratieonderzoek? Dit artikel zocht naar antwoorden in bron-

40 Enne Koops, *De dynamiek van een emigratiecultuur. De emigratie van gereformeerden, hervormden en katholieken naar Noord-Amerika in vergelijkend perspectief (1947-1963)* (Hilversum 2010) 231-257.

nen over Nederlandse emigranten die tussen 1840 en 1960 naar de Verenigde Staten trok. Ten eerste bevestigen deze bronnen dat de reis meer was dan enkel een transportmoment. Onder invloed van de massaliteit kreeg de reis zelf steeds meer het karakter van een ritueel. Naast immigranten ontdekten ook scheepvaartmaatschappijen en immigratieautoriteiten de culturele betekenis van de overtocht. Op de westelijke route werden emigranten zich bewust van hun nieuwe status en naar het oosten (van Amerika naar Europa) werden de reizigers ingewijd in een kosmopolitische ervaring. Ten tweede is er een verfijning mogelijk van het type ritueel dat afhangt van tijdvak, soort vervoer, klasse, leeftijd, nationaliteit en gender.⁴¹ Als we ons beperken tot het vervoer, valt op dat de kleinschaliger zeilvaart groepen passagiers meer ruimte bood voor individuele arrangementen met scheepseigenaren. Zij konden aan boord nog een deel van hun levenswijze en rituelen voortzetten. De lengte van de reis in de jaren 1840 van tussen de 30 en 60 dagen had meer het karakter van een pelgrimstocht, gemarkeerd met godsdienstige uitingen. Stoomvaart onderwierp de reizigers aan nieuwe regimes, die minder persoonlijk waren. De schaalvergroting van de bedrijfstak trok nieuwe armere groepen uit verdergelegen Europese landen naar de Nederlandse havens en deed de variatie toenemen en Nederlandse passagiers in status stijgen.

In het verlengde hiervan is, ten derde, een zinvol onderscheid te maken tussen rituelen die de onderneming bedacht en die de klanten uitvoerden. De persoonlijke inbreng van passagiers ging verloren, al bleef die incidenteel bestaan. In plaats daarvan werden ze veel meer in de gaten gehouden. Besef van gezondheidsrisico's en verscherpt toelatingsbeleid waren daar debet aan. Onder invloed van het toerisme werd het culturele aspect aan boord sterker, wat zich vertaalde in het aanbieden van muziek, spelletjes en dinerceremonies. Maar dit was wel voor de bovenlaag. Voor de derde klasse was er minder aanbod, maar meer ruimte voor improvisatie, wat een rijkere kweekvijver voor individuele rituelen opleverde. Het zou interessant zijn om te onderzoeken of daarvan iets terug te vinden is in immigrantenbrieven van andere nationaliteiten, aangevuld met het onderscheid tussen vrouwen en mannen, alleengaanden en gezinnen of groepen. Kortom, hier ligt nog een oceaan van onderzoeksmogelijkheden voor ons.

Tot slot werd duidelijk dat rituelen en culturele uitingen de passagierssamenstelling weerspiegelden. De ruimte en beperkingen aan boord wer-

⁴¹ Gisela Welz, 'The "Grand Narrative" of Immigration: Managing Ethnicity in a Museum Context,' in Regina Bendix en Herman Roodenburg red., *Managing Ethnicity: Perspectives From Folklore Studies History and Anthropology* (Amsterdam 2000) 61-75.

den steeds meer van buitenaf opgelegd, al bleven landverhuizers daaraan hun eigen bijdrage leveren. Maatschappelijke en economische ontwikkelingen waren steeds duidelijker in het leven aan boord terug te vinden.

Over de auteur

Hans Krabbendam is als historicus werkzaam aan het Roosevelt Study Center in Middelburg (www.roosevelt.nl). Hij studeerde geschiedenis aan Kent State University, Ohio, USA en in Leiden waar hij in 1995 promoveerde. Zijn onderzoeksbelangstelling richt zich vooral op de geschiedenis van de Nederlandse emigratie naar de Verenigde Staten waarover hij in 2006 *Vrijheid in het verschiet. Nederlands emigratie naar Amerika, 1840-1940* publiceerde en de Amerikaanse religieuze geschiedenis.

Een vergeefse strijd tegen zelfverrijking bij de WIC

De mislukte missie van Abraham Houtman, 1722-1723

Gerhard de Kok¹

Abstract

Illegal private trade was widespread among servants of the Dutch West India Company (WIC) on the West-African Gold Coast, much to the chagrin of its directors. These directors launched a substantive reorganization plan in 1722. Not only were the highest managers on the Gold Coast replaced by 'incorruptible' men of high status, the terms on which servants could conduct trade with Africans were also altered. The plan looked good on paper, however, in practice it failed to achieve its aims. The 'incorruptible' new managers either died quickly, were incapable or engaged in illegal business themselves. In addition, the new trade rules did not fit the reality of the trade in West-Africa. This article deals with this failed attempt to root out illegal private trade in the Dutch forts and factories on the Gold Coast.

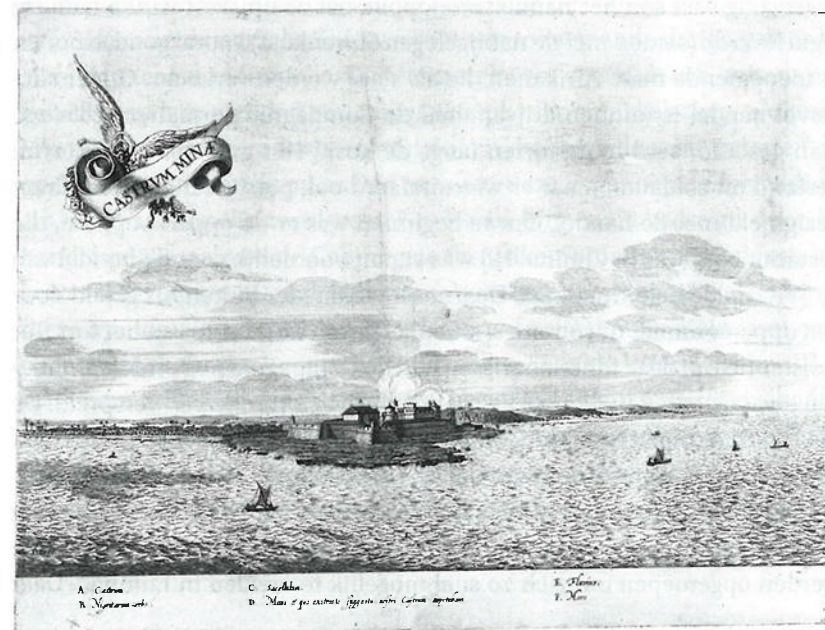
Op 25 september 1722 arriveerde het fregatschip *Nieuwe Faam* op de rede van Elmina, waar het grootste Nederlandse handelsfort op de West-Afrikaanse Goudkust was gevestigd. Aan boord was de ongeveer zestigjarige Abraham Houtman, een voormalige koopman, die van de bewindhebbers van de West-Indische Compagnie (WIC) een bijzondere opdracht had meegekregen.² Samen met de burgemeesterszoon en de domineeszoon die hem vergezelden, moest hij een einde maken aan de 'quaal van particuliere handelinge' die het personeel van de Compagnie massaal had 'geïnfecteert'.³ Volgens de bewindhebbers in Nederland was de situatie

1 Mijn dank gaat uit naar Anita van Dissel en Henk den Heijer voor hun bijdragen aan de totstandkoming van dit artikel.

2 Nationaal Archief (NA), WIC 105, Houtman aan Heren Tien, 10 februari 1723. De geboortedatum van Houtman is niet bekend. Uit een brief geschreven in 1723 valt op te maken dat Houtman toen 62 jaar oud was. Ibidem Houtman aan heren Tien 12 mei 1723.

3 De bewoording is afkomstig van directeur-generaal Willem de la Palma. NA, WIC, 1.05.01.02, inv. nr. 97, De la Palma aan Heren Tien, 26 juni 1702.

op de Goudkust volledig uit de hand gelopen en dienden de bedienden, zoals het personeel wel werd genoemd, vooral hun 'eijgen baatzucht'.⁴ Houtman en zijn twee metgezellen hadden geen enkele ervaring met de Afrikaanse handel, maar dat werd als een voordeel beschouwd: deze heren waren tenminste nog niet gecorrumpeerd door de kwade gewoonten die waren ingeslepen op de Goudkust.⁵ De reorganisatiepoging liep echter uit op een grandioze mislukking. Binnen een jaar waren de drie nieuwkomers begraven op de Nederlandse begraafplaats in Elmina, terwijl de bedienden zich met hand en tand verzetten tegen de nieuwe regels. Enkele jaren later moesten de bewindhebbers erkennen dat ze de plank volledig hadden misgeslagen met de aanstelling van Abraham Houtman. Zijn verhaal vormt een dramatische episode in de geschiedenis van de Nederlandse handel op de Goudkust. Het toont ook aan dat de privéhandel van WIC-bedienden op de Goudkust niet alleen nadelig was voor de Compagnie.



Gezicht op het Fort Elmina ca. 1636-1644. Ets door Jan van Brosterhuyzen, naar Frans Post. Collectie Rijksmuseum.

4 NA, WIC WIC 447, vergadering Kamer Amsterdam 16 juni 1722.

5 NA, WIC 447, Secrete notulen, Kamer Amsterdam aan Kamer Zeeland, donderdag 18 juni 1722.

De WIC op de Goudkust

De eerste handeling van Houtman na aankomst in Elmina, was het ontslaan van directeur-generaal Willem Butler. Butler was een oudgediende van de WIC, die al in 1705 op de Goudkust was aangekomen en langzaam was opgeklommen tot de hoogste functie.⁶ Hij werd door de bewindhebbers klakkeloos opzijgeschoven ten gunste van een nieuweling, omdat hij zich schuldig zou hebben gemaakt aan privéhandel en verwaarlozing van de boekhouding. Nog op de dag van aankomst vond in Elmina een plechtige bijeenkomst plaats waarin de officiële aanstelling van Houtman als directeur-generaal werd voorgelezen, ten overstaan van de aanwezige bedienden. Een stelletje 'luisaarts' en 'dronkaarts', zo zou Houtman hen later beschrijven.⁷ De Goudkust was destijds een belangrijke bezitting van de WIC. De Compagnie had er meer dan tien forten en factorijen en hield angstvallig vast aan het handelsmonopolie dat ze op West-Afrika had. De regio leverde (samen met de nabijgelegen Slavenkust) vooral goud, ivoor en in toenemende mate Afrikanen die als slaaf werden verkocht. Om er succesvol handel te kunnen drijven, had de Compagnie permanent zo'n 250 man gestationeerd in de forten langs de kust.⁸ Het grootste deel hiervan bestond uit soldaten, maar er was uiteraard ook personeel dat zich direct bezighield met de handel. Om te beginnen was er de opperkoopman, die gestationeerd was in Elmina. Hij was verantwoordelijk voor de handel van de WIC op de hele Goudkust. Daarnaast werd ieder buitenfort geleid door een oppercommies of commies, afhankelijk van de grootte van het fort. Ter assistentie van deze functionarissen had de Compagnie nog ondercommiezen en assistenten in dienst, die over de diverse forten waren verspreid. De hoogste functionaris op de Goudkust was de directeur-generaal, die ook eindverantwoording droeg voor de handelsresultaten.⁹

De eerste dagen na zijn installatie was Abraham Houtman druk bezig met het rondzenden van missiven naar de buitenforten; alle commiezen werden opgeroepen om zich zo snel mogelijk te melden in Elmina.¹⁰ Daar

6 Jan Clement, *West-Indische Compagnie op de Goudkust* (bronnenpublicatie op cd-rom) deel I: Butler's bittere jaren. About Willem (William) Butler.

7 NA, WIC 105, Houtman aan Heren Tien, 10 februari 1723.

8 Harvey M. Feinberg, *Africans and Europeans in West-Africa: Elminans and Dutchmen on the Gold Coast during the Eighteenth Century* (Philadelphia 1989) 35.

9 Henk den Heijer, *Goud, ivoor en slaven. Scheepvaart en handel van de Tweede Westindische Compagnie op Afrika, 1674-1740* (Zutphen 1997) 76-77.

10 NA, Nederlandse Bezittingen op de Kust van Guinea (NBKG), 1.05.14, inv. nr. 90, dagregister 26 september 1722.

zouden ze op de hoogte worden gebracht van de grote veranderingen die de Amsterdamse bewindhebbers enkele maanden daarvoor in het West-Indisch Huis in Amsterdam bedacht hadden.

Streng optreden

Voor bewindhebbers van de grote monopolistische handelscompagnieën in de vroegmoderne tijd was het succesvol aansturen en controleren van bedienden in veraf gelegen handelsposten een ingewikkeld probleem. Zo worstelde de Verenigde Oost-Indische Compagnie gedurende haar hele bestaan met vraagstukken rond privéhandel in Azië.¹¹ De WIC kreeg te maken met soortgelijke problematiek. Na de Spaanse Successieoorlog (1702-1713) leidde de Compagnie forse verliezen. In de periode 1713-1722 moest zelfs een recordverlies van f 4 miljoen in de boeken worden geschreven.¹² Eén van de oorzaken hiervoor was de toenemende dreiging voor het West-Afrikaanse monopolie. Die dreiging kwam enerzijds van buitenaf: tegen alle regels in redden particuliere kooplieden smokkelschepen uit naar West-Afrika. De bewindhebbers van de WIC besloten door het inzetten van oorlogsschepen streng op te treden tegen deze zogenoemde lorrendraaiers.¹³ Het monopolie werd echter ook van binnenuit bedreigd door het handelspersoneel van de Compagnie in Afrika. Sommige commiezen bleken er niet voor terug te schrikken om voor eigen rekening handel te drijven met lorrendraaiers, buitenlandse schepen of zelfs met kapiteins van compagnieschepen. Het hoogste bestuurscollege van de WIC, de Heren Tien, was ervan overtuigd dat deze praktijk 'dagelijks' voorkwam.¹⁴ Privéhandel zou echter kunnen leiden tot prijsstijgingen op de kust of tot verwaarlozing van de officiële werkzaamheden en was daarom verboden. Net zoals andere compagnieën, had ook de WIC maatregelen getroffen om privéhandel te

11 Zie bijvoorbeeld Frank Lequin, *Het personeel van de Verenigde Oost-Indische Compagnie in Azië in de 18^e eeuw meer in het bijzonder in de vestiging Bengalen* (Alphen aan den Rijn 2005) 97-101 en Chris Nierstrasz, *In the Shadow of the Company: The VOC (Dutch East India Company) and its servants* (Leiden 2012) 79-87.

12 Henk den Heijer, *De geschiedenis van de WIC* (vierde herziene druk, Zutphen 2013) 177.

13 Zie hiervoor Ruud Paesie, *Lorrendrayen op Africa. De illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika tijdens het achttiende-eeuwse monopolie van de West-Indische Compagnie, 1700-1734* (Amsterdam 2008) 58-61.

14 NA, WIC 55, Heren Tien aan Butler, 31 oktober 1718.

bestrijden.¹⁵ Alle bedienden moesten bij indiensttreding zweren zich verre te houden van 'eenige particuliere handelinge of negotie'.¹⁶ Op de Goudkust was een fiscaal gestationeerd, wiens taak het onder meer was om illegale praktijken op te sporen en te bestraffen. Alle goederentransporten en handelstransacties moesten nauwkeurig worden geadministreerd en overgezonden naar de bewindhebbers in de Republiek. Daarnaast werden de handelsprijzen van alle uit Europa overgezonden koopmanschappen van tevoren vastgesteld in de 'marktbrief', zodat het voor commiezen lastig was om te frauderen met prijzen. Ook probeerden de bewindhebbers de goederen- en informatiestroom tussen West-Afrika en de Republiek volledig te controleren. Ze mochten scheepskisten van opvarenden op WIC-schepen doorzoeken en particuliere correspondentie door bedienden was niet zomaar toegestaan.¹⁷ Ondanks deze maatregelen wisten veel handelsbedienden aan de Goudkust zichzelf toch illegaal te verrijken. Dat blijkt onder meer uit de verdacht hoge nalatenschappen van enkele op de kust overleden functionarissen.¹⁸ Zij hadden dan ook genoeg mogelijkheden om privéhandel buiten het zicht van de bewindhebbers te houden. Zo konden ze goud, handelsgoederen en correspondentie naar de Republiek versturen via buitenlandse schepen en lorrendraaiers. Ook op WIC-schepen werd echter regelmatig illegaal goud verzonden door bedienden, niet zelden met medeweten van de kapitein. Toen de Amsterdamse bewindhebbers in februari 1722 op één van hun schepen een grote hoeveelheid goud onderschepten die toebehoorde aan directeur-generaal Willem Butler was de maat vol. Bewindhebber Nicolaas Sautijn uitte in een vergadering van de Amsterdamse kamer zijn onvrede over het wanbeleid op de Goudkust. De Amsterdamse bewindhebbers besloten dat de tijd rijp was voor grote veranderingen. Niet alleen moest Butler het veld ruimen; er moest ook een Oorlog tegen Privéhandel op poten worden gezet. De andere WIC-kamers

15 Zie voor soortgelijke maatregelen bij Engelse compagnieën onder meer Ann M. Carlos en Stephen Nicholas, 'Agency Problems in Early Chartered Companies: The Case of the Hudson's Bay Company', in: *The Journal of Economic History*, vol. 50, nr. 4 (december 1990) 835-875 en Santhi Hejeebu, 'Contract Enforcement in the English East India Company', in: *The Journal of Economic History*, vol. 65, nr. 2 (juni 2005) 496-523.

16 *Articul-brief van de Generale Nederlandsche Geoctroyeerde West-Indische Compagnie* (1675), artikel 36.

17 Over de scheepskisten: *ibid.* Fiscaal: Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 77. Marktbrief: *ibidem*, 54-55. Administratie: NA, WIC 97, *provisionele instructie voor den ondercommisen*, ongedateerd. Ook bij de VOC was particuliere correspondentie door bedienden aan restricties onderhevig, zie Perry Moree, *Met vriend die God geleide. Het Nederlands-Aziatisch postvervoer ten tijde van de Verenigde Oost-Indische Compagnie* (Zutphen 1998).

18 Feinberg, *Africans and Europeans*, 39-40.

reageerden sceptisch op de wilde plannen van de Amsterdammers, maar de Kamer Amsterdam was machtig genoeg om haar zin door te drukken.¹⁹

Uit eerdere ervaringen konden de Amsterdamse bewindhebbers weten dat het weinig zin had om simpelweg de directeur-generaal te ontslaan en van zijn opvolger te eisen dat deze strenger zou optreden tegen privéhandel. Mannen die werden gepromoveerd tot directeur-generaal hadden doorgaans al jarenlange ervaring op de Goudkust en hadden een netwerk van vertrouwelingen opgebouwd. Die lange ervaring werd voor een zware functie als directeur-generaal noodzakelijk geacht, maar het staat tegelijk buiten kijf dat vrienden op de kust – ver buiten het toezicht van de bewindhebbers – elkaar de hand boven het hoofd hielden bij het overtreden van allerlei regels. Zo lijkt het erop dat directeur-generaal Joan Sevenhuijsen en zijn opperkoopman Willem Bosman elkaar rond 1700 beschermden. Na het aftreden van Sevenhuijsen kwam aan het licht dat het tweetal gezamenlijk 'de vervloekste schelmstukken' had uitgevoerd, waaronder natuurlijk privéhandel.²⁰ Hoewel zijn opvolger, Willem De La Palma, zich bij zijn aanstelling als directeur-generaal in 1702 voordeed als felle tegenstander van particuliere negotie, bleek ook hij er niet vies van. Na zijn overlijden in Elmina, werd ook in zijn nalatenschap verdacht veel goud aangetroffen.²¹

Ditmaal moest het dus anders. De Kamer Amsterdam wilde een betrouwbare buitenstaander naar Elmina sturen, iemand zonder vertrouwensnetwerk op de Goudkust. Daarnaast zou de directeur-generaal minder macht krijgen. Officieel was de hoogste Nederlandse autoriteit aan de Goudkust de Raad van Elmina, die naast de directeur-generaal bestond uit nog een aantal hoge functionarissen. In de praktijk kon de directeur-generaal echter als een dictator heersen over zijn ondergeschikten, wat de kans op wanbeleid en fraude vergrootte. Sautijn en zijn Amsterdamse collega's besloten daarom ook dat het van belang was om de Raad te versterken, om zo te voorkomen dat de nieuwe machthebber 'al te autoritatieff, en het bewindt der saaken al te veel meester' zou zijn.²² Het plan was om de Raad aan

19 NA, WIC 447, vergadering Kamer Amsterdam, 30 juni 1722. De bewindhebbers van de Kamer Maze (Rotterdam) schreven later in een boze brief dat ze zich niet aansprakelijk voelden voor eventuele negatieve gevolgen van deze 'noijtgehoorde veranderinge' die de Amsterdammers hadden voorbereid. *Ibidem* brief Kamer Maze aan Kamer Amsterdam, 10 september 1722.

20 NA, WIC 917, Nuijts aan Heren Tien, 13 november 1705.

21 Henk den Heijer, 'Troebelen op de Kust. Leven en werken van Willem de la Palma in West-Afrika, 1683-1705', in: M.A. Ebben, F.P. Wagenaar (red.), *De cirkel doorbroken. Met nieuwe ideeën terug naar de bronnen* (Leiden 2006) 128.

22 NA, WIC 447, secrete brief Kamer Amsterdam aan Kamer Zeeland, 18 juni 1722.

te vullen met nog twee gegoede lieden uit de Republiek en één betrouwbare functionaris met ervaring op de Goudkust.

Een nieuwe directie

De in Moskou geboren Amsterdammer Abraham Houtman zat in 1722 financieel aan de grond. Net als zijn vader Adolph (1627-1710) was hij lange tijd betrokken geweest bij de handel op Rusland. Zo verscheepte hij onder meer hennep, juchtleer en zijde richting Archangelsk en was hij in Amsterdam benoemd als 'commissaris voor den Archangelschen handel'.²³ Zijn aanvankelijke succes was echter niet blijvend en na 1720 stonden de zaken van Houtman er beroerd voor. Mede door zijn werkzaamheden als commissaris in Amsterdam, zal hij kennis hebben gemaakt met de Amsterdamse WIC-bewindhebber Sautijn. Die zag in de berooide koopman een ideale kandidaat om de hervormingspoging op de Goudkust te leiden. Het kostte weinig moeite om zijn collega-bewindhebbers in Amsterdam daarvan te overtuigen, zoals blijkt uit een enthousiaste brief die de Amsterdamse kamer naar de Zeeuwse kamer stuurde. De Amsterdammers schreven dat ze nauwelijks konden geloven '(...) dat soodanighe man oijt tot het aanvaarden van diergelijke ampt gedisponeert soude hebben kunnen worden, ten waare de ongeluckige tijden hem van een groot gedeelte sijner goederen allenskens berooft, en gelijk als uitgedrooght hadden (...)'.²⁴ Inderdaad was het zeldzaam dat iemand met enige status bereid was om af te reizen naar de Goudkust, een oord dat vanwege de hoge sterftecijfers bekend stond als 'het graf der blanken'.²⁵ Houtman had echter niets te verliezen, ook niet in zijn privésituatie. Zijn tweede vrouw Geertruijda Hovius was al in 1704 overleden en van zijn kinderen had alleen dochter Sebilla de kinderjaren overleefd.²⁶ Met een aanstelling als directeur-generaal hoopte Houtman ongetwijfeld iets van zijn vroegere kapitaal en status te herwinnen. De Amsterdamse bewindhebbers wilden naast een nieuwe directeur-generaal ook een nieuwe opperkoopman en een nieuwe oppercommies aanstellen om

23 Johan E. Elias, *De Vroedschap van Amsterdam, 1578-1795*, II (herdruk 1963) 1036; P. de Buck, 'De Russische uitvoer uit Archangel naar Nederland in het begin van de achttiende eeuw (1703 en 1709)', in: *Economisch- en sociaal-historisch jaarboek*, 51 (1988) 174.

24 NA, WIC 447, secrete brief Kamer Amsterdam aan Kamer Zeeland, 18 juni 1722.

25 *Koloniale jaarboeken, maandschrift tot verspreiding van kennis der Nederlandsche en buitenlandsche overzeesche bezittingen* (Zutphen 1862) 246.

26 Stadsarchief Amsterdam (NL-SAA), begraafregisters voor 1811, 1159976. NL-SAA, doopregisters, 24158229.

de Raad van Elmina te versterken. Voor de eerste positie werd Cornelis van Echten aangesteld, de zoon van een Haarlemse burgemeester. De nieuwe oppercommies werd domineeszoon Anthony Paludanus. Waarschijnlijk betrof het de in 1678 geboren zoon van predikant Theodorus Paludanus uit Nederhorst den Berg.²⁷ Allebei waren het 'lieden, die niet alleen van een fatsoenelike geboorten, maar welkers conduites buyten reprôches syn'.²⁸ Verder moest Houtman bij aankomst in Elmina de commies Pieter van Schaagen aanstellen als lid van de Raad. Van Schaagen was al enige tijd op de Goudkust, waar hij aanvankelijk als kapitein van het garnizoen was gelegerd. Hij had het vertrouwen van de bewindhebbers gewonnen en was overgestapt naar een handelsfunctie.²⁹ De aanstelling van nieuwe leidinggevenden in Elmina moest vergezeld gaan van de introductie van nieuwe handelsregels voor de commiezen. Die nieuwe regels werden opgeschreven in een uitgebreide instructie die Abraham Houtman meekreeg van de Amsterdamse bewindhebbers.

Een plan omtrent de negotie

Het was voor de bewindhebbers van de Compagnie in de Republiek der Verenigde Nederlanden niet eenvoudig om zich een beeld te vormen van de dagelijkse handelspraktijk aan de Goudkust, een probleem waar heden-daagse historici ook mee kampen. Om meer inzicht te krijgen, stuurde de Kamer Amsterdam in juni 1722 een delegatie naar gewezen directeur-generaal Hiëronymus Haring in zijn woonplaats Haarlem.³⁰ Deze ontmoeting moet voor de bewindhebbers erg verhelderend geweest zijn. Hoewel er geen verslag van bewaard is gebleven, is wel duidelijk dat Haring uitgebreid heeft gesproken over de emolumenten die de bedienden op de Goudkust zichzelf toekenden. Een fatale weeffout in de manier waarop deze emolumenten werden geïnd, leidde namelijk tot een groot deel van de gelaakte fraude en privéhandel. Uit diverse bronnen is een aardig beeld te destilleren hoe de handelstransacties tussen de commiezen van de WIC en Afrikaanse handelaren verliepen. Bij afwezigheid van een lokale munteenheid, was de handel op de Goudkust een directe vorm van ruilhandel. In ruil voor

27 <http://stamboom.doevos.nl/getperson.php?personID=I1041531037> [bezocht op 2-7-2015].

28 NA, WIC 447, brief Kamer Amsterdam aan Kamer Maze, 16 juli 1722.

29 Van Schaagen werd in 1721 door de Heren Tien benoemd als oppercommies. NA, WIC 55, Heren Tien aan Butler, 28 april 1722.

30 NA, WIC 447, vergadering Kamer Amsterdam 18 juni 1722.

uit Europa aangevoerde koopmanschappen (met name textiel, wapentuig en alcoholica) leverden Afrikaanse kooplieden vooral goud, ivoor en slaven. In de eerdergenoemde marktbrief stonden de onderlinge ruilverhoudingen van de Europese en Afrikaanse handelswaar. Bij iedere transactie brachten de commiezen echter een extra bedrag in rekening. Bij het inkopen van een mark goud (met een officiële waarde van f 320), brachten ze bijvoorbeeld drie engels goud (f 7,50) in rekening als emolumenten. Ook bij de inkoop van ivoor en slaven brachten ze een extra bedrag in rekening.³¹ Waarschijnlijk gebruikte men voor het berekenen van de hoogte van de emolumenten een speciaal goudgewichtje, het 'agterwigt'. Deze praktijk was op de Goudkust ontstaan zodat de commiezen uit de emolumenten die ze ontvingen geschenken voor Afrikaanse handelaren konden financieren. Dergelijke geschenken of 'vereringen' waren onmisbaar in de Afrikaanse handel. Willem Bosman, de opperkoopman die in 1702 een boek over de Goudkust publiceerde, wist te melden dat commiezen weliswaar geschenken kochten van hun emolumenten, maar dat ze er zelf ook een 'goed stuijvertje' aan over hielden.³² Een probleem met de ontstane praktijk was dat de commiezen in West-Afrika hun emolumenten zelf berekenden en inden, buiten het zicht van de bewindhebbers om. Met de emolumenten werd dan ook regelmatig gefraudeerd, bijvoorbeeld door te rommelen met de goudgewichten. Ook bedragen die legaal waren geïnd als emolumenten konden echter misbruikt worden, doordat ze een goed startkapitaal vormden om privéhandel mee te bedrijven.

Om de problemen het hoofd te bieden, kreeg Abraham Houtman de opdracht mee om bij zijn komst aan alle commiezen mee te delen dat de emolumenten direct werden afgeschaft. In plaats daarvan bedachten de Amsterdamse bewindhebbers een nieuw bonusstelsel waarmee de commiezen hun reguliere loon konden aanvullen.³³ Dit nieuwe stelsel was gebaseerd op de totale opbrengst van de Afrikaanse handel van de Compagnie. Volgens het nieuw opgestelde handelsplan zouden de bewindhebbers 12% van de winst die gemaakt werd op slavenschepen en retourschepen naar Afrika reserveren als extra beloning voor het lokale personeel. Een deel hiervan bestond uit prestatiegerichte emolumenten die waren bedoeld voor commiezen op de vijf best presterende forten. Het nieuwe bonusstelsel loste enkele problemen met de oude emolumenten op. Om te beginnen werden

31 NA, WIC 835, vergadering Heren Tien 20 juli 1693.

32 Willem Bosman, *Nauwkeurige beschrijving van de Guinese Goud- Tand- en Slavekust* (Amsterdam 1737, eerste uitgave: 1704) 90.

33 NA, WIC 771, extract uit register der resolutiën Heren Tien, 9 juli 1722.

de nieuwe emolumenten vastgesteld door de bewindhebbers in de Republiek en konden de commiezen er dus geen fraude meer mee plegen. Bovendien zou de Compagnie de bedragen pas na twee jaar uitbetalen en dan nog alleen bij goed gedrag, 'opdat de compagnie deste geruster magh zijn, op het gedragh, conduites, en directie van alle haare bediendens'.³⁴ Tot slot werden de nieuwe bonussen berekend over de nettowinst. Als de slaven en retourschepen met verliezen thuiskwamen, werden er dus ook geen bonussen uitbetaald, waardoor de emolumenten nooit voor verliezen konden zorgen. De nieuwe bonussen waren volgens de bewindhebbers alsnog 'seer groot en rijkelijk', dus de commiezen zouden niets te klagen hebben.³⁵

Heftige protesten

Gehoor gevend aan de oproep van Abraham Houtman reisden de commiezen van de buitenforten in de dagen na zijn installatie naar Elmina. Daar kregen ze – naast een nieuwe en onbekende baas – ook de nieuwe handelsregels voorgeschoteld. Vanaf het begin werd er veel kritiek op geuit. Volgens de afgezette Willem Butler was er sprake van een 'generale droefheijd' onder de bedienden, maar alle commiezen moesten een eed zweren op de nieuwe regels.³⁶ Enkel van hen gaven daarbij aan dat ze zo snel mogelijk ontslag uit compagniesdienst zouden aanvragen bij de bewindhebbers. Als één van de laatste commiezen kwam Pieter van Schaagen aan in Elmina. Zijn acceptatie van de nieuwe handelsregels was cruciaal: hij was immers door de bewindhebbers gepromoveerd tot lid van de Raad. Van Schaagen was uiteraard ingenomen met deze promotie, maar ook hij had zijn twijfels bij de nieuwe regeling voor de emolumenten. Na enkele dagen bedenktijd besloot hij ermee in te stemmen, maar niet van harte. Zijn kritische houding leverde hem direct ruzie op met Houtman.³⁷ De nieuwe directeur-generaal was echter vastbesloten de regels van de Amsterdamse bewindhebbers te implementeren.

Zoals gebruikelijk bij de aanstelling van een nieuwe directeur-generaal kreeg Houtman in de weken na zijn aanstelling bezoek van Afrikanen uit 'alle de landschappen, niet alleen langs de zeecust, maar ook te landwaards

34 Ibidem.

35 Ibidem.

36 NA, WIC 105, Butler aan Heren Tien, 10 februari 1723.

37 Ibidem.

in.³⁸ Zij kwamen hem feliciteren en verwachtten tevens een verering te krijgen. Houtman maakte van de gelegenheid gebruik om ook hen de nieuwe handelspraktijk uit te leggen en ze ervan te verzekeren dat er voortaan geen 'agterwigt' meer gebruikt zou worden bij de compagniesforten. De stemming onder de commiezen die terugreisden naar hun buitenforten zal niet best zijn geweest. Allen kregen ze een nieuw setje goudgewichten, balansen en schaaltes mee. Om het gebruikt van het 'agterwigt' in de toekomst te voorkomen, moesten ze hun oude gewichten bovendien opzenden naar Elmina. In de maanden die volgden, zouden de commiezen de nieuwe handelsregels in de praktijk gaan brengen.

Abraham Houtman probeerde ondertussen te wennen aan het leven op de Goudkust. De vele werkzaamheden vielen hem zwaar. Bovendien bleken de bewindhebbers in de Republiek niet zo scheutig met het zenden van verse proviand voor zijn directeursstafel, waaraan onder anderen ook de nieuwe opperkoopman Van Echten een plaats had. Ook trad Houtman conform zijn functie op als gastheer voor kapiteins van bezoekende schepen, waardoor hij soms meer dan twaalf tafelenoten had.³⁹ De nieuwe directeur-generaal kwam zo weinig mogelijk buiten het fort, waarschijnlijk om zijn oude lichaam niet teveel bloot te stellen aan de 'swavelagtige en pestilentielle dampen' die volgens velen de oorzaak waren van zoveel dood en verderf onder de Europeanen op de Goudkust.⁴⁰ Butler, die zich tijdens het directeur-generaalschap van Houtman nog op de kust bevond, schreef dat de directeur-generaal 'geene drie maalen het kasteel heeft rond gegaan, noch geen vijfmaal uit zijn logement geweest.'⁴¹ Houtman begon zelf waarschijnlijk ook te twifelen aan de haalbaarheid van de reorganisatiepoging. Zo moest hij na enkele maanden toegeven dat het plan met de nieuwe emolumenten niet zo goed functioneerde als vooraf gehoopt. Er zaten enkele praktische bezwaren aan die de bewindhebbers in hun Amsterdamse raadskamer niet hadden voorzien.

Om te beginnen kwamen veel commiezen in de problemen door de kosten van levensonderhoud op de Goudkust. Hun reguliere loon werd in principe pas na terugkomst in de Republiek uitbetaald, zolang ze in Afrika waren kregen de commiezen maandelijks zo'n f 20 aan kostgeld. Van dat geld moest uiteraard etenswaar worden aangeschaft, maar er waren meer

kostenposten. Zo werden de commiezen geacht enige 'swarte dienaars' in dienst te nemen, die ze zelf moesten financieren. Abraham Houtman was er al snel van overtuigd dat de kostgelden die de commiezen op de Goudkust ontvingen niet toereikend waren voor het in dienst nemen van enkele bedienden. Volgens hem moesten de hoofden van de fortten minstens drie á vier Afrikaanse jongens in dienst hebben, 'om het fatsoen selve van de ed: Comp: op te houden.'⁴² Onder de oude handelsregels konden de commiezen dergelijke kostenposten financieren met behulp van de extra inkomsten uit de emolumenten. De nieuwe emolumenten werden echter eerst na jaren uitbetaald en in principe pas in Nederland. Houtman stelde nog voor om als remedie een deel van het verdiende reguliere loon al op de Goudkust uit te keren, maar de commiezen zagen dat niet zitten: 'wat sullen wij dan hebben als wij eens weeder in't vaderland comen, zullen we dan bedelen gaan?'⁴³

De afschaffing van het 'agterwigt' zorgde er ook voor dat de bedienden niet langer geschenken voor Afrikaanse kooplieden konden financieren, met als gevolg dat deze kooplieden de Nederlandse fortten begonnen te mijden. Bovendien maakte Houtman gewag van een ander fenomeen. De Afrikaanse handelaren die uit het binnenland kwamen, meldten zich meestal niet direct bij de Europese fortten. In plaats daarvan zochten ze eerst lokale, Afrikaanse handelsmakelaars op. De binnenlandse handelaren zouden zo gewend zijn geweest aan het betalen van het 'agterwigt', dat ze na de introductie van het nieuwe handelsplan simpelweg bedrogen werden door de makelaars. Die staken de bonus voortaan in eigen zak. Het is niet na te gaan hoe wijdverspreid deze praktijk was, maar dat de nieuwe regels hun weerslag hadden op de handelsrelatie tussen WIC-personeel en Afrikanen is duidelijk. Overigens bleven de commiezen ook na afschaffing van de oude emolumenten nog wel in beperkte mate vereringen geven, ten koste van de Compagnie. Pieter van Schaagen maakte het kennelijk het bontst. Hij werd in 1723 aangesteld als hoofd van één van de grotere fortten op de Goudkust, waarna de lokale Afrikanen volgens gebruik geschenken verwachtten. Om deze geschenken te kunnen betalen bracht hij de WIC honderden guldens in rekening, tot frustratie van Houtman.⁴⁴

38 Ibidem en NA, NBKG 89, dagregister Houtman, 3 oktober 1722.

39 NA, WIC 105, Houtman aan Heren Tien, 12 mei 1723.

40 NA, WIC 104, Butler aan Heren Tien, 1 mei 1719.

41 Clement, *West-Indische Compagnie op de Goudkust*, deel I. Deductie van Willem Butler (ongedateerd).

42 NA, WIC 105, Houtman aan Heren Tien, 12 mei 1723.

43 Ibidem.

44 Ibidem.

Buitenstaanders op de Goudkust

De bewindhebbers van de Compagnie hadden een groot risico genomen. Houtman, Van Echten en Paludanus waren nieuwkomers op de Goudkust, in tegenstelling tot veel van hun voorgangers. Hun komst betekende dat sommige bedienden die op promotie hadden gehoopt zich gepasseerd voelden. Zijn introductie van het gehate handelsplan maakte Houtman daarnaast niet geliefd, hoewel ook bij zijn gedrag vraagtekens te plaatsen zijn. De nieuwe directeur-generaal regeerde op een zeer autoritaire manier en met de harde hand. Een oppercommies schreef dat 'geen van alle bediendens naar zijn zin iets kunnen doen'.⁴⁵ De eerdergenoemde Van Schaagen meende dat het gedrag van Houtman 'eerder een barbaer als een Cristen mens gelijkt' en schreef dat iedereen onder het nieuwe bewind moest 'zugten en zig beclaegen'.⁴⁶

*Eén van de laatste handtekeningen van Abraham Houtman.
Collectie Nationaal Archief, WIC 105.*

De carrière van Cornelis van Echten en Anthony Paludanus op de Goudkust verliep ook niet rooskleurig. De laatstgenoemde lijkt wel een kundig persoon te zijn geweest. Al na enkele weken in West-Afrika wist hij een voorlopig akkoord te sluiten met een machtige Afrikaanse koopman waar de WIC al jaren een conflict mee had. Toen Paludanus op 3 december 1722 terugkeerde van deze vredesmissie, kreeg hij echter een 'vehemente coorts'. Drie dagen later overleed hij, ruim twee maanden na zijn aankomst op de Goudkust.⁴⁷ Van Echten, de nieuwe opperkoopman, presteerde een stuk minder. In zijn nieuwe functie was hij onder meer verantwoordelijk voor de inventarisatie van de handelsgoederen in het magazijn in Elmina.

⁴⁵ NA, WIC 921, De Crane aan Kamer Zeeland, 10 februari 1723.

⁴⁶ NA, WIC 105, Van Schaagen aan Heren Tien, 7 februari 1723.

⁴⁷ NA, WIC 105, brief Houtman aan Heren Tien, 10 februari 1723.

Daarvan kwam niets terecht, temeer doordat hij half december 1722 ziek en bedlegerig werd. Vóór die tijd had hij zich al afgezonderd van zijn collega's. Het lijkt erop dat Van Echten na het overlijden van Paludanus depressief is geworden. Volgens Houtman hield hij zijn bed 'uijt melancolie, om dat zijn empoij hem te swaar was'.⁴⁸ Elders schreef de directeur-generaal: 'niemand kan soo een siekte begrijpen, die niet doet als te bedde leggen, en echter sonder coorts is'.⁴⁹ Wat de aard van zijn klachten ook was, Van Echten ging eraan te gronde. Op 20 januari 1723 overleed hij in Elmina.

Dat Abraham Houtman als buitenstaander weinig kennis had van de handel op de Goudkust, valt te concluderen uit twee onpraktische hervormingspogingen die hij voorstelde.⁵⁰ Het eerste betrof zijn idee om enkele forten te ruilen met de Engelse Royal African Company (RAC). Daardoor zou men de kust kunnen verdelen in een Engelse en een Nederlandse zone, waardoor beide concurrerende compagnieën niet meer in elkaars vaarwater zouden zitten. De bewindhebbers schoven het plan echter terzijde, waarschijnlijk omdat het van weinig realiteitszin getuigde. De ruil die Houtman voorstelde lijkt bijvoorbeeld geen rekening te hebben gehouden met enkele historische gevoeligheden, zoals de handel rond de kustplaats Cormantijn. Aan het eind van de zeventiende eeuw was die plaats betwist tussen de WIC en de RAC, in het Plan Houtman zou Cormantijn simpelweg in de Nederlandse zone komen te liggen. Ook het idee van de nieuwe directeur-generaal om een eigen WIC-munteenheid te introduceren op de Goudkust verdween in de prullenmand. Deze munteenheid zou een einde moeten maken aan het probleem van vals goud. Het ging meestal om zeer grof goud of kleine 'bergstukjes' die 'kakeraas' werden genoemd. Veel WIC-soldaten werden hiermee opgelicht. Op Afrikaanse markten waar ze hun levenswaar insloegen kregen ze niet zelden 'kakeraas' terug als wisselgeld in plaats van echt goud. Door de introductie van een eigen munt en het maken van afspraken met Afrikanen over de acceptatie hiervan, kon het probleem van de 'kakeraas' de wereld uit worden geholpen. Aan dit plan zaten echter zoveel haken en ogen dat de bewindhebbers van de Compagnie er niets mee hebben gedaan.

Geïsoleerd in zijn ivoren toren, voelde Houtman zich intussen steeds slechter. Mede door zijn beleid had hij 'wijnigh off schier geen goede vrienden' op de kust.⁵¹ Zelf schreef hij over zijn situatie dat hij niet geloofde

⁴⁸ NA, WIC 921, Houtman aan Kamer Amsterdam, 10 februari 1723.

⁴⁹ NA, WIC 105, Houtman aan Heren Tien, 10 februari 1723.

⁵⁰ Ibidem.

⁵¹ 43 NA, WIC 106, onderschepte brief van een neef van Houtman aan Houtman, 8 juni 1723.

'datter ooit [een directeur-]generaal voor mij geweest is soo ongelukkig als ik ben' en al na enkele maanden verzocht hij de bewindhebbers om ontslag.⁵² Alle problemen waar Houtman in zijn eerste maanden tegenaan was gelopen, waren echter nog niet bekend in de Republiek. De bewindhebbers waren vastbesloten om door te gaan met hun reorganisatie en hadden al besloten om nog een nieuweling als oppercommies naar Elmina te sturen. Het betrof Mattheus de Crane, een koopman die tevens stadsvendumeester van Vlissingen was. Halverwege januari 1723 arriveerde De Crane in Elmina, waar hij wegens het overlijden van Van Echten razendsnel gepromoveerd werd tot opperkoopman. Houtman had die promotie nog willen voorkomen. Door schade en schande wijs geworden, schreef hij aan de bewindhebbers dat het opperkoopmanschap 'geen post voor een nieuweling' was.⁵³ Zijn voorkeur ging uit naar het voormalige hoofd van een WIC-factoirij op de Slavenkust, maar die weigerde om onder de nieuwe handelsvoorwaarden opperkoopman te worden. Intussen vertrok Pieter van Schaagen, de oppercommies met wie Houtman in onmin leefde, naar de Republiek wegens ziekte. Ook voormalig directeur-generaal Butler en oud-opperkoopman Van Naarssen repatrieerden begin 1723. Bij terugkomst in de Republiek hadden zij, net als veel andere bedienden, geen goed woord over voor Houtman. De directeur-generaal werd beschuldigd van wanbeleid, fraude, afpersing en ontucht met een minderjarige slavin.⁵⁴ Hij zou echter geen kans meer krijgen om op alle beschuldigingen te reageren. Begin mei 1723 werd Houtman ziek en zijn situatie verslechterde snel. Op maandagavond 17 mei, omstreeks de klok van elf uur, overleed de ongelukkige en gehate directeur-generaal in Elmina.⁵⁵

Business as usual

Abraham Houtman had zich aan de bewindhebbers voorgesteld als 'een getrouw dienaar, en van die character, die zig selven van geen een penning op een onbehoorlijke manier zoekt nog zal verrijken'.⁵⁶ Toch kregen de bewindhebbers van de Compagnie in mei 1723 door dat er iets niet klopte. Rond de tijd dat Houtman overleed, arriveerden twee WIC-schepen uit El-

52 NA, WIC 105, Houtman aan Heren Tien, 10 februari 1723.

53 Ibidem.

54 NA, WIC 106, onderschepde brief van neef aan Houtman, 8 juni 1723.

55 NA, NBKG 89, dagregister 18 mei 1723.

56 NA, WIC 105, Houtman aan Heren Tien, 10 februari 1723.

mina in de Republiek. Op zowel de *Nieuwenhoven* als de *Amsterdam* werden illegale verzendingen van goud, wisselbrieven en private correspondentie van Houtman gevonden. Het ging onder meer om 60 mark goud (tegen de officiële WIC-wisselkoers f 19.200 waard) en een wisselbrief van f 9.600.⁵⁷ Een enorm bedrag dat Houtman nooit legaal verkregen kon hebben. De bewindhebbers zullen teleurgesteld zijn geweest dat hun ideale kandidaat wellicht nog meer had gefraudeerd dan al zijn voorgangers. De ontslagbrief die de bewindhebbers vervolgens op 29 juli schreven, zou Houtman echter niet meer lezen.⁵⁸ Ze konden niet weten dat de directeur-generaal twee maanden daarvoor al was overleden.

Na de dood van Houtman was De Crane provisioneel directeur-generaal geworden. Daarmee waren de zaken niet verbeterd. De nieuwe leidinggevende hield er een excentrieke handelwijze op na en stelde zich agressief op tegenover Afrikaanse kooplieden. Bovendien maakte hij er geen geheim van dat het zijn belangrijkste doel was om zo snel mogelijk een fortuin te maken op de Goudkust. Enkele commiezen stuurden vanuit Elmina een brief naar de Heren Tien om te klagen over zijn wanbeleid.⁵⁹ Toen deze brief het hoogste bestuurscollege bereikte, was het besluit al gevallen om De Crane niet aan te stellen als directeur-generaal. Het lijkt erop dat de bewindhebbers inzagen dat ervaring op de Goudkust toch een noodzakelijke vereiste voor de functie was. Daarom besloten ze Pieter Valkenier aan te stellen, een oud-bediende die eerder in dienst van de Compagnie tot oppercommies was opgeklommen en in 1715 was gerepatrieerd. Het nieuwe handelsplan trokken ze na alle klachten van de commiezen echter niet direct in. In plaats daarvan vergaderde een commissie van de Heren Tien over mogelijke oplossingen voor de klachten.⁶⁰ Uiteindelijk werd besloten dat WIC-bedienden voortaan weer geschenken mochten aanbieden aan Afrikaanse kooplieden, mits ze hiervoor toestemming hadden van de directeur-generaal. De Compagnie zou deze geschenken financieren, voor zover deze kostenpost voor de hele Goudkust jaarlijks niet hoger was dan acht mark goud. Om in hun kosten van levensonderhoud tegemoet te komen, mochten de commiezen voortaan jaarlijks een voorschot op hun emolumenten opnemen. Deze oplossing bleek achteraf niet ideaal, vooral doordat het vaststellen van de emolumenten vaak lange tijd in beslag nam.

57 NA, WIC 447, vergadering Kamer Amsterdam, 21 mei 1723.

58 NA, WIC 56, Heren Tien aan Houtman, 29 juli 1723.

59 NA, WIC 105, brief Van Goch, Van Kemmena en De La Planque aan Heren Tien, [datum niet leesbaar], 1723.

60 NA, WIC 6, vergadering Heren Tien 29 juli 1723.

Commiezen bleven klagen en ook Valkenier schreef dat 'dit waerlijk geen landen sijn om voor niemandal te werken'.⁶¹ Het belangrijkste was wellicht dat de handelsresultaten van de Goudkust niet verbeterden als gevolg van de introductie van de nieuwe regels. In 1729 besloten de Heren Tien daarom het hele handelsplan in te trekken, omdat het niet voldeed aan 'het salutair oogmerk, 't welk aanlijding tot het zelve gegeven heeft'.⁶² Daarmee was de reorganisatiepoging definitief mislukt.

Conclusie

Privéhandel door compagniesbedienden was endemisch op de Goudkust. Ondanks de strijd van de WIC hiertegen, vervulde het echter ook een functie: door voor eigen rekening handel te drijven, konden de commiezen hun karige officiële inkomsten aanvullen en zelf bepaalde lasten dragen. Of het netto-effect voor de WIC positief of negatief was, is lastig te bepalen. Duidelijk is in ieder geval dat de bewindhebbers maar weinig inzicht hadden in de werkelijke gang van zaken op de Goudkust. De tweedelige hervormingspoging van de Kamer Amsterdam, die bestond uit het vervangen van de hoogste leiding in Elmina en het introduceren van nieuwe handelsregels, was op papier een solide poging om privéhandel de kop in te drukken. De vervanging van de top was echter een ramp. Houtman, Van Echten, Paludanus en De Crane leken betrouwbare personen. In de praktijk bleken ze door hun onervarenheid echter totaal ongeschikt, wellicht op Paludanus na. Ook de ontworpen handelsregels werkten in de praktijk niet. Het plan van aanpak, bedacht in een Amsterdamse raadskamer, stond te ver af van de realiteit van West-Afrika.

Over de auteur

Gerhard de Kok is bedrijfseconoom en historicus. Hij verkreeg in 2012 zijn mastertitel Maritieme Geschiedenis (cum laude) aan de Universiteit Leiden. Daarna is hij werkzaam geweest als financieel redacteur bij een vaktijdschrift en als onderzoeksassistent voor het NWO-project *Dutch-Atlantic Connections*. Inmiddels werkt hij op de Universiteit Leiden aan een promotieonderzoek naar de economische effecten van de Nederlandse deelname aan de Trans-Atlantische slavenhandel.

61 NA, WIC 107, Valkenier aan Heren Tien, 30 maart 1726.

62 NA, WIC 56, Heren Tien aan directeur-generaal en raden, 13 oktober 1729.

Vissen onder Oostenrijkse vlag

Middelharnis tijdens de Vierde Engelse Oorlog (1780-1784)

Marlies Jongejan

Abstract

Middelharnis, a fishing village in the south of Holland, had an important fish auction and was a major supplier of turbot to the English market. As a result of the Fourth Anglo-Dutch War, fishing came to a standstill which in turn reduced the village to great poverty in course of 1781. In 1782 the 30 fishing boats were sold to the subjects of the neutral Austrian Netherlands and the shipmates were registered as burghers of Ghent, enabling the fisherman to return to sea. The boats remained based in Middelharnis. Several sources show that the false sales did indeed make it possible to fish at sea once more. Even the turbot-trade with London was resumed. Although all trade with England was strictly forbidden, the ship-owners of Middelharnis claimed the neutralization gave them the authority to do so. After the armistice between France, Spain and England on January 20th 1783, the fishing boats were immediately repurchased by their original owners.

Door de Vierde Engelse Oorlog, die op 20 december 1780 begon, kwam de zeevisserij in de Republiek der Verenigde Nederlanden stil te liggen. Engelse oorlogsbodems die voor de zeegaten patrouilleerden en een grote hoeveelheid Engelse schepen van allerlei aard die als kaperschip de zee opgingen, maakten dat de vissersvloot lange tijd niet uit kon varen. Middelharnis, een vissersdorp in het zuiden van Holland, had een belangrijke visafslag en was een grote leverancier van tarbot voor de Engelse markt. Hiermee onderscheidde het dorp zich van andere vissersplaatsen. De bedrijvigheid kwam door de oorlogsomstandigheden vrijwel stil te liggen. In Middelharnis zaten de honderden vissers in het voorjaar van 1782 al vijftien maanden zonder inkomen. De diaconie kon de ondersteuning van de vissers niet meer financieren met de schamele opbrengst uit de wekelijkse

collecte. Om weer naar zee te kunnen werden de visschuiten¹ aan onderdanen van neutrale mogendheden verkocht. In dit artikel wordt de vraag beantwoord of de neutralisatie van schepen er inderdaad toe leidde dat de vissers weer naar zee konden om in hun levensonderhoud te voorzien en of ook de tarbothandel op Londen, de specialiteit van de schuiten van Middelharnis, weer als vanouds werd bedreven. Waagden ze zich in onder de vlag van de keizer van Oostenrijk, indertijd ook heerser over de Zuidelijke Nederlanden, in het hol van de leeuw?

Middelharnis en de visserij 1750-1800

Het dorp Middelharnis op Goeree-Overflakkee had in de tweede helft van de achttiende eeuw ruim tweeduizend inwoners. Meer dan driehonderd mannen en jongens waren visser van beroep. Van de mannelijke bevolking tussen de 18 en 60 jaar was in 1785 meer dan de helft in de visserij werkzaam.² De ventjagerij³ en de scheepswerven, zeilmakerijen, touwslagerijen en taanderij boden aan tientallen mensen werkgelegenheid en natuurlijk profiteerden ook de winkeliers en ambachtslieden van de bedrijvigheid in de vissershaven.

De visserij van Middelharnis maakte vanaf 1750 een ongekende bloeiperiode door. Het aantal gaffel- en bezaanschuiten nam toe van 21 in 1746 naar 32 in 1795. Een groot model gaffelschuit, met een bun⁴ om de vis levend te vervoeren, was aan het eind van de eeuw het belangrijkste scheepstype. Voor die tijd waren er ook veel bezaanbunschuiten en kleinere gaffelschuiten in de vaart. De beide scheepstypes vertonen veel gelijkenis. Bijna alle schepen van het type gaffelvischuit hadden Middelharnis als thuishaven. In 1795 waren er naast de 32 schuiten van Middelharnis drie schepen die Zwartewaal als thuishaven hadden en vijf schepen van Pernis in de vaart.

1 De gegevens over de scheepstypen zijn ontleend aan: J. Ploeg, *Bezanen en gaffelaars. Schepen van 't Overmaas, visschuiten van de Zuid-Hollandse eilanden uit de jaren 1600 – 1850* (Emmen 2008). Ploeg gebruikt de verzamelnaam visschuiten, deze term is ook in dit artikel aangehouden.

2 U.J. Mijs, *Eenige bladzijden uit de geschiedenis van Middelharnis 1781-1804: verzameld uit het archief der gemeente* (Sommelsdijk 1895) 15 en 72. Volgens een telling van eind 1784 waren er 544 mannen tussen de 18 en 60 jaar waarvan 268 vissers. Aan boord waren altijd een of twee jongens waarmee het aantal vissers rond de driehonderd komt. Het inwoneraantal in 1798 bedroeg 2.349 zielen.

3 Ventjagers zijn snelzeilende schepen met een bun (zie noot 4) die reeds in de zeegaten de vis overnamen van binnenkomende vissers.

4 Een bun is een waterreservoir onderin het schip waar zeewater in stroomt.



Aquarel van een gaffelaar door Gerrit Groenewegen (1754-1826).

Particuliere collectie.

Uit eigendomsgegevens van vijftientig schepen uit het jaar 1783 blijkt dat het eigendom gespreid was over 102 verschillende partenhouders, die scheepsparten variërend van een kwart tot een vierenzestigste deel in bezit hadden. Bijna alle stuurlieden hadden een aandeel in hun eigen schip ter grootte van een achtste tot een zestiende deel.⁵ Namens de partenhouders werd de administratie van de schepen gevoerd door tien boekhouders. De bemanningsleden voeren *op zegen*, dat wil zeggen dat de bezoldiging afhankelijk was van de opbrengst van de vangst.

De vissers van Middelharnis waren versvaarders, ze leverden verse vis aan de Zuidelijke Nederlanden en aan Engeland.⁶ Er werd gevisst met de beug⁷, een vorm van hoekwantvisserij. Het hoofdbedrijf van de visschui-

5 Streekarchief Goeree-Overflakkee (SGO), Rechterlijk Archief Middelharnis (RAM). Inv. nr. 17. Transportakten van schepen en schuiten 1748-1785. Deze gegevens zijn afkomstig uit vijftientig akten van 24 januari 1783.

6 De algemene gegevens over de visserij van Middelharnis in de achttiende eeuw zijn ontleend aan: Marco Kuiper, *Vissers en ventjagers; de visserij van Middelharnis gedurende de achttiende eeuw* (Leiden, 2011) en aan: J. Verseput, 'Enkele grepen uit de geschiedenis van de visserij van Middelharnis in de periode van het bestaan van de visafslag' in: *Mededelingen van de Nederlandse vereniging voor zeegegeschiedenis* 21 (1970) 5-16.

7 De hoekwant (hoek=haak) is een vistuig dat bestaat uit een combinatie van lijnen en haken. De belangrijkste vorm van hoekwantvisserij was die met de beug, een zeer lange lijn van 13 soms wel 18 kilometer lengte. Op bepaalde afstanden zaten korte zijlijntjes, sneuen of stellen genaamd waaraan een haak bevestigd werd. Een kabeljauwbeug had ca. 3600 stellen.

ten bestond uit twee *teelten*: de tarbotvisserij voornamelijk bij de Waddeneilanden in voorjaar en zomer en de visserij op kabeljauw en schelvis in najaar en winter in de omgeving van de Doggersbank. De verse kabeljauw en schelvis werden aangevoerd op de visafslag van Middelharnis en van daaruit door ventjagers naar Zuid-Nederlandse steden vervoerd. De visafslag vond plaats op het Haringvliet waar ventjagers de vis van de stuurlieden overnamen. Op het kantoor van de pachter van de afslag in Middelharnis werd afgerekend. De ventjagers hadden daar een deposito waar de stuurlieden uit betaald kregen. Het afslagrecht gold voor alle verse en gezouten vis die het Goereese Gat passeerde, dus ook voor de vissers uit andere plaatsen als Zwartewaal, Pernis, Delfshaven en Schiedam. Er was regelmatig discussie over de afbakening van het territorium van de visafslag, waarbij lange tijd werd aangenomen dat de betoning van het wrak van het in 1706 vergane linieschip de *Zeven Provinciën* van de Admiraliteit op de Maze de grens vormde. In 1789 werd de dorpel tussen de zee en het Goereese Gat, waar bij laag water drie tot vier vadem water stond, door Middelharnis gemarkeerd.

Behalve de visserij van de eigen visschuiten waren de vishandel en de visafslag belangrijke bronnen van inkomsten. De pacht van de visafslag liep van september tot september en werd jaarlijks door schout en schepenen aan de hoogstbiedende inschrijver gegund. Als regel werd de pacht benut voor het onderhoud van de haven, maar het kwam ook voor dat de inkomsten gebruikt werden om tekorten in de dorpskas aan te vullen.

De tarbotvangst was hoofdzakelijk gericht op de Engelse markt, de tarbot werd buiten de visafslag om rechtstreeks in Londen verkocht. Aan de visafslag werd bij terugkomst in Middelharnis twee gulden per reis naar Londen afgedragen. De gaffelschuiten van Middelharnis fungeerden in de tarbotvisserij tevens als ventjager. De stuurlieden die onder Texel en Terschelling visten brachten de vangst bij elkaar op een schuit en een van hen voer naar Londen om de vis daar levend op de markt te brengen, terwijl de anderen verder visten. Daarnaast werd tarbot van kustvissers gekocht die met hun, van ronde huid voorziene, bomschuiten niet naar Engeland konden varen. De schuiten uit Middelharnis vervoerden ook paling van de vissers uit de Zuiderzee om in Engeland te verhandelen.⁸ Middelharnis had naast de gaffelschuiten ook een aantal speciaal voor het vervoer van tarbot gebouwde zeewaardige ventjagersschuiten in de vaart.⁹

8 H. de Korte, 'Iets over de visserij van Middelharnis, dl 2' in: *Eilanden-nieuws*, 12 juli 1947. Kuiper, *Vissers*, 50.

9 Zie voor de bronvermelding noot 17.

Het begin van de Vierde Engelse oorlog

Op woensdag 20 december 1780 verklaarde Groot-Brittannië de oorlog aan de Republiek na een reeks van geschillen tussen de beide zeemachten in de voorafgaande jaren. Een geheim handelsverdrag van kooplieden uit de Republiek met de rebellen in de opstandige staten in Noord-Amerika die zich van Engeland af wilden scheiden, was uiteindelijk de directe aanleiding tot de oorlogsverklaring.

De oorlogsvloot van de Republiek was niet op sterkte, er waren maar 61 oorlogsschepen waarvoor ook nog onvoldoende bemanning beschikbaar was. Aan de koopvaardijsschepen en aan de vissersvloot kon dus geen bescherming worden geboden. In de maand februari 1781 bereikte het aantal Engelse kapers een hoogtepunt. Er werden 453 koopvaardijsschepen vanuit tachtig havens als kaper uitgerust waar in totaal 19.465 bemanningsleden bij betrokken waren, het hoogste aantal Engelse kapers van de hele achttiende eeuw. Hier tegenover stonden 29 kaperschepen vanuit de Republiek, onvoldoende om de maritieme overmacht van de vijand te bestrijden. De Slag bij de Doggersbank, een kleine zeeslag tussen beide Admiraliteiten op 5 augustus 1781, eindigde onbeslist. Gedurende de oorlog zijn 195 schepen uit de Republiek door de Engelse marine opgebracht en nog eens 129 schepen door Engelse kapers.¹⁰

Onder de opgebrachte schepen in 1780 en 1781 waren ook een aantal vissersschepen zoals de *Juffrouw Johanna* en de *Gunstige Verwachting* uit Maassluis, de *Anna* uit Vlaarding en de kreeftenhaler *Zandvliet* uit Zierikzee met een lading kreeft uit Noorwegen aan boord.¹¹

De wintervisserij op kabeljauw en schelvis was op woensdag 20 december in volle gang. Van de visschuiten uit Middelharnis is niet bekend waar ze zich bevonden toen de oorlog begon en hoe ze gewaarschuwd zijn voor het oorlogsgevaar. Er zijn geen aanwijzingen gevonden dat schuiten van Middelharnis door Engelse kapers genomen zijn.

Ongeveer een maand nadat de oorlog uitbroken was verscheen een plakkaat van de Staten-Generaal waarin alle zeevisserij werd verboden. Engelse oorlogsbodems patrouilleerden voortdurend voor de Zeeuwse

10 Jan van Zijverden, 'The risky alternative: Dutch privateering during the fourth Anglo-Dutch War, 1780-1783', in: David J. Starkey, E.S. van Eyck van Heslinga, J.A. de Moor (eds.), *Pirates and privateers; new perspectives on the war on trade in the eighteenth and nineteenth century* (Exeter 1997) 186-189; David J. Starkey, 'A restless spirit: British privateering enterprise, 1739-1815' in: ibidem 132-133 en E.S. van Eyck van Heslinga, 'De Nederlandse koopvaardij in de Vierde Engelse Oorlog' in: *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 1 (1982) 1, 104-105.

11 <http://www.brievenalsbuit.nl>. Signatuur 32/269-1; 32-346; 32/380-1; 32/448-1, 32/449-2.

en Hollandse zeegaten, de kans om hieraan te ontsnappen was erg klein. Overtreding van het verbod om te vissen zou leiden tot verbeurdverklaring van schepen, goederen, gereedschappen, vistuig, zout etc. en bovendien tot een boete van 20.000 gulden. Het verhuren, verkopen of lenen van schepen aan vreemdelingen werd ook verboden, men vreesde dat de schepen naar vreemde havens zouden uitwijken en zich daar blijvend zouden vestigen.

De reders van Maassluis en Vlaardingen richtten zich aanstonds met een zogenaamd request tot de Staten-Generaal om erop te wijzen dat dit verbod er juist toe zou leiden dat de vissersvloot van neutrale landen uitgebreid zou worden, waardoor afzetmarkten definitief verloren zouden gaan.¹² Bedoeld werd dat vooral de kabeljauwvisserij in de Zuidelijke Nederlanden meer kansen zou krijgen om uit te breiden, een doelstelling die in Oostende en Nieuwpoort al langer werd nagestreefd.¹³ De vertegenwoordigers van Maassluis en Vlaardingen besloten hun request met een dringende oproep om af te spreken dat de Republiek en Engeland de visserij wederzijds zouden ontzien, zoals ook in eerdere oorlogen met Engeland afgesproken was.

Het request uit Middelharnis, maart 1781

De meeste dorpsbestuurders van Middelharnis waren als boekhouder, partenhouder of pachter van de visafslag persoonlijk sterk bij de visserij betrokken. Anders dan in Maassluis en Vlaardingen waar de reders een request opstelden, was het in Middelharnis de plaatselijke overheid die in actie kwam.

Baljuw, schout, leenmannen en schepenen van Middelharnis dienden op 26 maart 1781 een request¹⁴ in bij de Staten-Generaal. Het stuk was namens het dorpsbestuur van Middelharnis geschreven door Matthijs Hendrik van Son, procureur van het Hof van Justitie in Den Haag die zich in

12 Albert Brouwer en Ingena Vellekoop. 'De mazen van het net, Vlaardingse en Maassluisse schepen onder Oostenrijkse vlag tijdens de Vierde Engelse Oorlog', in: *Historisch Jaarboek Vlaardingen* 13(1989) 82.

13 Jan Parmentier, 'Protectionisme en kennisoverdracht, de ontwikkeling van een nationale visserij in de Oostenrijkse Nederlanden tijdens de achttiende eeuw als reactie op de Hollandse en Franse dominantie', in: *Netwerk* 15 (2004) 43 en idem 'In de wereld is niets volmaakt'; de evolutie van de Zuid-Nederlandse visserij in relatie tot de Zeeuwse en Hollandse invoer tijdens de achttiende eeuw', in: *Archief, mededelingen van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen* (2003) 50-55.

14 SGO, Archief voormalige gemeente Middelharnis (AGM) inv.nr. 422. Requeste voor baljuw, schout, leenmannen en schepenen van Middelharnis, 26 maart 1781.

deze materie had gespecialiseerd.¹⁵ Middelharnis sloot zich aan bij het request van Vlaardingen en Maassluis en benadrukte vervolgens de specifieke plaatselijke omstandigheden die afweken van de situatie in de Maassteden, zoals de tarbothandel en de ventjagerij.

Dat de vissers van Middelharnis zig veelal gegeneerd hebbende met versen tarbot te London ter markt te brengen en zig nu door den oorlog daarvan verstookten vinden. En op geen andere wijze in staat zijn kunnen hun brood te winnen, dan door, evenals die van Vlaardingen en Maassluis met hunne gaffelschuiten, welke van weinig minder caliber zijn dan de vischhoekers van die plaatsen, zig op den zouten vischvangst toe te leggen.

Dat het voor het overigen in Middelharnis deeze bijzonderheid boven andere vischdorpen plaats heeft, dat een groot gedeelte der ingezeetenen hun onderhoud vinden in de gaffelschuiten der visschers met andere vaartuigen genaamt ventjagers, wier getal wel circa veertig beloopt, tegemoet te zeilen, den visch van hen over te nemen, ten afslag te brengen en voorts levende in bunnen naar de markten van Antwerpen en Brussel over te voeren en aldaar tot goede prijzen te verkopen, welke tak van inkomsten door het ophouden der visserij dus alsmeede moet cesseeren. En mitsdien de ganschen gemeente van Middelharnis buiten kostwinning stellen en bij onvermijdelijk gevolg wel tot den beklaglijksten staat van armoede en gebrek doen vervallen, waar inne zij niet off immers niet genoegzaam zouden kunnen werden gesoulageerd door de respective Arme fondsen.

Ter voorkoming van 'den totaalen ruïne' van deze plaats wordt aan de Staten-Generaal verzocht om maatregelen te treffen 'door welken de visscherijen in het algemeen off die van Middelharnis in het bijzonder geduurende de oorlog zoo veel mogelijk worden geconserveert'. De requesten uit Vlaardingen, Maassluis en Middelharnis hebben geen effect gehad.

De visserij ligt vrijwel stil

De registers van de Tol van Lillo vormen voor deze jaren een belangrijke bron voor de kennis van het vervoer van gezouten vis van de Hollandse

15 Deze procureur pleitte bij de Staten-Generaal voor inwilliging van alle requesten van reders die onder neutrale vlag wilden varen. Van februari tot midden november 1781 zijn 581 verzoeken van koopvaardischepen ingewilligd. Voor vissersschepen gold deze toestemming nog niet. Van Eyck van Heslinga, 'De Nederlandse koopvaardij', 106 en noot 1.

vissersplaatsen naar de Zuidelijke Nederlanden. In januari 1781 passeerde geen enkele schuit met gezouten vis, in februari passeerden vijf schuiten uit Maassluis, in maart twee, in april geen en in mei twee. Op 2 juni 1781 passeerde als laatste Pieter de Groot uit Maassluis met een last gezouten vis en tien smaltonnen levertraan. De rest van het jaar 1781 werd geen gezouten zeevis meer zuidwaarts vervoerd. Het aantal ladingen gezouten vis in 1781 was 86 procent lager dan in 1780.¹⁶

De hoogte van de pacht van de visafslag van Middelharnis vormt een tweede indicatie voor de aanvoer van vis. Alle schepen die het Goereesche Gat binnenvoeren waren verplicht over de opbrengst van de vis 5% afslagrecht af te dragen aan de pachter van de visafslag van Middelharnis. De pacht werd jaarlijks door het dorpsbestuur gegund aan de hoogste inschrijver. In 1779/80 (september-september) bedroeg de pachtsom 9.650 gulden. Boekhouder Pieter den Baars pachtte de visafslag vanaf september 1780. Op 10 april 1781 werd met hem een bijzondere regeling getroffen; hij hoefde de overeengekomen pachtsom niet te betalen, alleen de gelden die hij geïnd had in de laatste maanden van 1780, een bedrag van 1.797 gulden. Eveneens op 10 april 1781 werd stuurman Teunis de Bloeme aangesteld. Vanwege de ongewisse inkomsten werd hij niet als pachter maar als collecteur aangesteld. Hij kreeg een vast bedrag van drie gulden per week. Teunis de Bloeme inde 1.128 gulden tot september. Het seizoen 1780/1781 bracht voor het dorp dus 2.925 gulden op, zeventig procent minder dan het seizoen 1779/1780.¹⁷

De scheepvaart in het Goereese Gat en op de Maas liep in het jaar 1781 enorm terug. In 1780 was het aantal inkomende schepen 1.612 en het aantal uitgaande schepen ook 1.612. In 1781 kwamen er maar 480 schepen in en gingen er 470 uit, zeventig procent minder.¹⁸

Toen de visserij stil kwam te liggen zaten niet alleen de vissers onmiddellijk zonder inkomsten, ook veel andere inwoners werden direct getroffen. Het jaar 1781 was een rampjaar voor het dorp. In de vergadering van 18 januari 1782 verklaarde de kerkeraad 'in bedroefde omstandigheden te verkeerren, veroorzaakt door den oorlog waarin onze republicq met Engeland is gewikkelt'. De opbrengst van de collectes was ongeveer 23 gulden per zondag, terwijl voor de ondersteuning van de gezinnen 120 gulden no-

¹⁶ <http://www.archieven.nl>. Gids 103 (Zeeuws Archief). Tol van Zeeland, Rekening van de Tol te Lillo, 2.06.08/8591, 1780-1783. Export uit database Zeeuws Archief- Tol van Zeeland voor het jaar 1780 d.d. 13 november 2014. Het aantal vervoerde ladingen in 1780 bedroeg 73.

¹⁷ Ulbo J. Mijs, *De vischafslag van Middelharnis 1597-1856 met de desbetreffende ordonnantiën, keuren, ampliatien, octrooien, contracten enz., verzameld uit het archief der gemeente* (Sommelsdijk 1894) 273-274; Kuiper, *Vissers*, 69 en SGO/AGM, inv. nr. 7, besluit van 10 april 1781.

¹⁸ Van Eyck van Heslinga, 'De Nederlandse koopvaardij', 112.

dig was. In maart 1782 was de situatie verder verergerd. Driehonderd tot vierhonderd vissers zaten volgens de gegevens van de diaconie al vijftien maanden zonder werk. In de andere Flakkeese dorpen werd nu ook voor de diaconie van Middelharnis gecollecteerd.¹⁹

Volgens een besluit van de Staten-Generaal van 19 oktober 1781 werd de visserij, met uitzondering van de haring- en walvisvangst, toegestaan tot 1 april 1782. De kust- en beugvisserij mocht dus hervat worden. Niets wijst er echter op dat de visserij op dat moment weer begon.

De verkoop van de vissersvloot van Middelharnis

De toestand in Middelharnis en in de andere vissersplaatsen werd in de loop van het jaar 1781 steeds nijpender. De noodzaak om brood op de plank te krijgen was zeer groot en varen onder de vlag van neutrale mogendheden was de enige mogelijkheid om de zee op te gaan. Voor de vissersvloot werd overwegend voor Oostenrijk en in mindere mate voor Pruisen gekozen. Sinds de Vrede van Utrecht (1713) vielen de Zuidelijke Nederlanden onder Oostenrijks bestuur. De formaliteiten voor het varen onder neutrale vlag konden dichtbij, in Oostende, Antwerpen of Gent, geregeld worden.

Begin februari 1782 besloten de Staten-Generaal om af te wijken van het besluit van een jaar eerder. Er kon door de Admiraliteit op de Maze toestemming worden gegeven tot de verkoop van vissersschepen aan onderdanen van Jozef II voor de duur van de oorlog met Engeland. Aan deze toestemming was een aantal voorwaarden verbonden. De verkoop werd toegestaan mits aan de Admiraliteit op de Maze een borgstelling werd betaald van duizend gulden per schip om de garantie in te bouwen dat de schepen niet voorgoed naar het buitenland zouden verdwijnen. De tweede voorwaarde was dat voor elk schip een Hollandse stuurman en tien tot elf Hollandse vissers zouden worden ingehuurd. Per man moest driehonderd gulden aan borg betaald worden om te voorkomen dat de bemanningsleden zich buiten de Republiek zouden vestigen. Ondanks deze strenge voorwaarden werden bij de Admiraliteit op de Maze tientallen verzoekschriften ingediend om toestemming voor de verkoop te verkrijgen.²⁰ De permissie

¹⁹ J.L. Braber, *Historie Nederlands hervormde kerk in Middelharnis* (Middelharnis 1977) 48-49.

²⁰ Brouwer en Vellekoop, 'Mazen', 85.

voor de verkoop van de schuiten van Middelharnis werd op 19 februari 1782 verleend.²¹

De Compagnie Van der Jagt & Van der Gronden uit Oostende kocht op 22 februari 1782 veertien gaffelvischschuiten, twaalf bezaanvischschuiten en een ventjagersbezaanbunsschuit van de boekhouders van Middelharnis. Op 16 oktober 1782 zijn nog twee gaffelschuiten aan Jacobus van der Gronden verkocht. Advocaat Bruno d'Hert uit Gent kocht op 19 april de helft van een ventjagersschuit.

In totaal hebben dertig schuiten een Zuid-Nederlandse eigenaar gekregen. De Compagnie Van der Jagt en Van der Gronden kreeg de schuiten in eigendom tegen betaling van 42.575 gulden, ongeveer dertig procent van de werkelijke waarde.

Twee schepen kregen een Pruisische eigenaar. Op 11 juli 1782 werd een bezaanbunsschuit verkocht aan Abraham van Dongen uit Emden, op 11 oktober 1782 gevolgd door een gaffelvischschuit.²²

Stuurlieden uit Middelharnis als poorter van Gent

Vanaf september 1781 werd door Hollandse schippers en kooplieden het burgerschap van Oostende of van Emden gekocht om met koopvaardij-schepen onder neutrale vlag te kunnen varen. Naar het voorbeeld van de neutralisering van de koopvaardijvloot volgden de vissers, spoedig na het besluit van 19 oktober 1781. Op 23 november 1781 werd de Vlaardingse reder Klaas Hoogendijk burger van Antwerpen en begin december 1781 kocht stuurman Govert Visser, die op een schip van Hoogendijk voer, het poorterschap van Gent. Daarna volgde vanaf de tweede week van januari 1782 tot april 1782 een gestadige stroom van inschrijvingen van vissers en boekhouders uit Vlaardingen, Maassluis, Zwartewaal, Pernis en Middelharnis in de poortersboeken van Gent. In totaal zijn ruim 280 vissers en boekhouders in Gent ingeschreven. Op 25 februari 1782, drie dagen nadat de schepen verkocht waren, werden 26 stuurlieden uit Middelharnis ingeschreven.²³

De stad Gent probeerde door het tegemoetkomen van vreemde zeelui meer maritieme activiteiten aan te trekken die geld in het laatje brachten. Gent had onder het bewind van Keizer Jozef II (1741-1790) als transitohaven aan belang ingeboet. Het werd schepen toegestaan om via de binnenwateren rechtstreeks van Oostende en Nieuwpoort naar Antwerpen te varen zonder eerst in Gent of Brugge te lossen.

De praktijken van de Gentenaren met het verlenen van poorterschap en de uitgifte van zeebrieven vielen niet in goede aarde. Op initiatief van de stad Brugge werd de gang van zaken door een comité onderzocht en uit dit onderzoek bleek dat de Hollanders poorterschappen kochten zonder in de stad te wonen. Ze gaven allemaal hetzelfde adres op waar ze een kamer hadden gehuurd. Zo woonden zes vissers uit Zwartewaal die op 18 februari 1782 ingeschreven werden in 'Den Grooten Engel' in 't Prinsenhof. In het geval van de Middelharnisse stuurlieden, een week later, gebeurde zelfs dat niet. Slechts bij een van de namen staat een verblijfplaats in Gent vermeld: Jacob van den Bogaert 'woont op het Groot Meerhem'. Meerhem werd wel vaker als adres opgegeven ook door Vlaardingse vissers. Na Brugge kregen ook Oostende en Nieuwpoort bezwaren. De schepen die Oostenrijkse zeebrieven hadden gekregen kwamen nooit in een Zuid-Nederlandse haven. Het Gentse beleid werd zwaar bekritiseerd, men vond het onbegrijpelijk dat zoveel protestanten tot de burgerstand werden toegelaten.²⁴

De centrale figuur in de handel in poorterschappen was de eerder genoemde Gentse advocaat mr. Bruno d'Hert, advocaat en raadsheer van de Staten van Vlaanderen. Vrienden van hem, Jacobus Puttemans en Gillis Wyme, waren tegen een commissieloon bereid om de grote stroom Hollanders het Gentse poorterschap te bezorgen. De eerste groep werd ondergebracht bij Puttemans en Wyme thuis, later werden bevriende herbergiers ingeschakeld om de nieuwe poorters tijdelijk te huisvesten. Aanvankelijk werden huurcontracten bij de notaris afgesloten om als bewijs van de verblijfplaats te dienen, de notarissen Hacquart en Lucas werkten van harte mee om de contracten een officieel tintje te geven. Later volstond een verklaring van de herbergier. De formaliteiten namen naar schatting een week in beslag. De stuurlieden uit Middelharnis die in Gent bij d'Hert aanklopten kwamen dus in een geolied netwerk terecht. Ze moeten wel de nodige contanten op zak hebben gehad om voor alle diensten van D'Hert en de

²⁴ Brouwer en Vellekoop 'Mazen', 87

²¹ SGO/RAM, inv. nr. 17. De akten van 22 februari 1782 bevatten de formulering 'uit kragte en vermoogens de verkreegen permissie van het Edele Mog. Collegies ter Admiraliteit op de Maze, in data 19^e deeser, aan scheepenen voorn. in originale vertoont'.

²² SGO/RAM, inv. nr. 17. Van zeven schuiten zijn ook parten verhandeld in 1780/81 en 1783/84 waaruit blijkt dat de Compagnie ongeveer dertig procent van de werkelijke waarde betaalde.

²³ *Poorters en buitenpoorters van Gent, 1477-1492, 1542-1796*. (Gent 1986) 263-272. Bronnenpublicatie.

zijn te betalen. Het poorterschap bracht bovendien de verplichting met zich mee om vijftig gulden in de armenkas te storten.²⁵

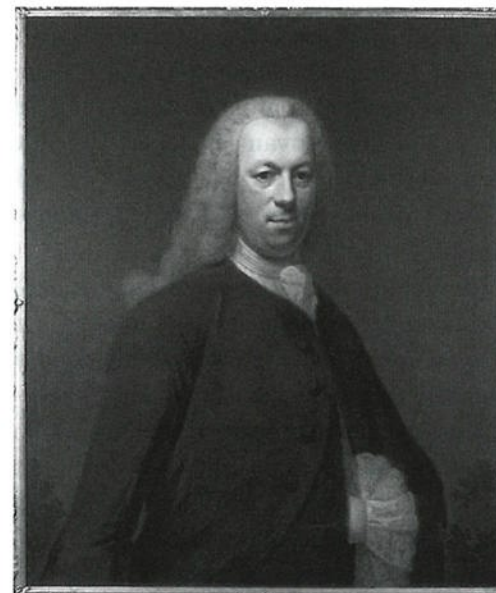
Vanuit Middelharnis gingen er geen boekhouders of gewone vissers naar Gent. Uitsluitend stuurlieden werden in de poortersboeken van Gent ingeschreven met doopdatum, godsdienst en naam van de ouders. Hierdoor weten we dat de stuurlieden van Middelharnis gemiddeld 42 jaar oud waren, de meesten waren tussen de 35 en de 45. Simon Stapel was met 25 jaar de jongste en Cornelis Abeele was de oudste van het gezelschap met 66 jaar. De zesentwintig stuurlieden behoorden tot achttien families die onderling nauw verwant waren.

Betaling van de borgsommen

Zoals we zagen werd de verkoop van vissersschepen aan inwoners van neutrale mogendheden toegestaan mits aan de Admiraliteit duizend gulden borg voor het schip werd betaald en driehonderd gulden borg per man. Voor de neutralisering van de vissersvloot van Middelharnis moest derhalve tienduizenden guldens aan borg worden opgebracht. Uit de akten die hiervoor door schout en schepenen werden opgemaakt blijkt dat Gualtherus Kolff borg heeft gestaan voor de hele operatie van neutralisering. Gualtherus Kolff (1711-1789) was onder andere notaris, baljuw en rentmeester in Middelharnis geweest. Ten tijde van de neutralisering woonde hij in Rotterdam. Tussen 28 februari 1782 en 13 april 1782 werden dertien akten opgemaakt waarin Kolff zich persoonlijk garant stelde om de borgsommen bij de Admiraliteit te voldoen. Hij verklaarde tevens dat de schuit 'op deeze lande zal blijven varen'. Kolff telde het enorme bedrag van 91.900 gulden neer om de vissersvloot van Middelharnis weer in de vaart te krijgen. Om het risico dat Kolff liep af te dekken, stelden de boekhouders van de schuiten van Middelharnis zich op hun beurt namens de partenhouders borg (*contraborge*).²⁶

25 Brouwer en Vellekoop 'Mazen', 87; Jan Parmentier. 'Vlaardingse vissers onder Zuidnederlandse vlag, 1781-1783', in: *Netwerk* 7 (1996) 1, 13.

26 SGO/RAM inv. nr. 29 en 43. Aktes van Guarand en indermiteit, 28 februari-13 april 1782.



Portret van Gualtherus Kolff (1711-1789) door Domenico van der Smitten (1704-1760), 1751.

Particuliere collectie.

De Compagnie Van der Jagt en van der Gronden

Jacobus Gijsbertus van der Gronden kwam oorspronkelijk uit Gelderland. Hij vestigde zich in 1780 in Oostende. In februari 1782 ging hij een vennootschap aan met Adriaan van der Jagt uit Maassluis, zoon van reder Willem van der Jagt. Beide kooplieden waren burger en inwoner van Oostende, deze stad had op 11 juni 1781 van keizer Jozef II de status van vrijhaven gekregen.²⁷

Nadat de Staten-Generaal hadden toegestemd in het verkopen van vissersschepen begon de Compagnie meteen schepen te kopen, te beginnen met een schip van Van der Jagt zelf. De grootste aankoop van de Compagnie waren de 26 schuiten van Middelharnis. Vervolgens werden in Maassluis veertien hoekers gekocht en vier hoekers in Vlaardingen, bij elkaar voor een bedrag van 37.070 gulden. De Compagnie had, inclusief het schip van Van der Jagt, in korte tijd ruim 81.000 gulden uitgegeven aan de aankoop van schepen.²⁸

27 Brouwer en Vellekoop, 'Mazen', 91.

28 Brouwer en Vellekoop, 'Mazen', 86.

In Middelharnis werd de Compagnie vertegenwoordigd door Adriaan van der Jagt die als comparant in de 26 aktes van 22 februari staat genoemd. Van der Jagt nam overigens meer initiatieven om profijt te trekken uit de oorlogsomstandigheden. Hij was ook medereeder van een kaperrederij uit Maassluis. Deze rederij was eigenaar van een van de 29 kaperschepen van de Republiek, het kaperschip *De Vaderlander* met als kapitein Thomas Brown.²⁹

Het poorterschap alleen was niet voldoende om als burger van een neutrale mogendheid naar zee te kunnen. De schepen moesten in het bezit zijn van een Keizerlijke zeebrief, die uiteraard alleen aan Zuid-Nederlandse burgers werd verstrekt. Ondanks het feit dat Adrianus van der Jagt en Jacobus van der Gronden burger van Oostende waren en dat hun Compagnie in deze plaats gevestigd was, ontstonden er toch moeilijkheden over het verkrijgen van zeebrieven. Hun gezinnen woonden niet in Oostende en slechts twee van de schepen waren ooit in de haven van Oostende te zien, dit waren de redenen die aangevoerd werd om zeebrieven te weigeren. Deze kwestie speelde in de periode mei-juli 1782. Van der Gronden dreigde met de Compagnie uit Oostende te vertrekken. Het bleef niet bij dreigen. Toen Jacobus van der Gronden op 16 oktober 1782 nog twee gaffelvischuiten van boekhouder Leendert van den Tol in Middelharnis kocht opereerde hij vanuit Brugge. Een van de schuiten met de toepasselijke naam *Het Welvaren van Bruggen* stond nog op stapel op de werf in Sommeldijk.³⁰

Schijnverkoppen

In tijden van oorlog werden in de achttiende eeuw vaak schepen onder neutrale vlag gebracht om door te kunnen gaan met vissen en handeldrijven. De transacties hadden bijna altijd het karakter van schijnverkoppen. Het schip werd verkocht aan een eigenaar in een neutraal land maar tegelijk sloten de Nederlandse reders een overeenkomst met de nieuwe eigenaren waaruit blijkt dat de Nederlanders de zeggenschap over het schip hielden. Een dergelijke onderhandse overeenkomst zal waarschijnlijk ook bij de transacties in Middelharnis gesloten zijn. De stuurlieden hielden de zeggenschap over de schepen en dezelfde boekhouders bleven verantwoordelijk voor de exploitatie van de schepen. Middelharnis bleef de thuishaven

29 Nationaal Archief. Archief Staten-Generaal 1550-1796. Inv.nr.7949, 31 mei 1782. Requeste voor Jacob Koole cum suis te Maassluis, geschreven door M.H. van Son.

30 SGO/RAM, inv.nr. 17, 16 oktober 1782.

van de schuiten en de bemanningen. De verkopen hadden dus het karakter van schijnverkoppen.

Weer naar zee

De neutralisatie heeft het beoogde effect gehad. De gegevens van de Tol van Lillo, de visafslag van Middelharnis, de scheepvaart in het Goereese Gat en op de Maas en de uitgaven van de diaconie laten zien dat de visserij in het voorjaar van 1782 weer op gang kwam.

Op 23 maart 1782 passeerde Michiel Reijniers van Maassluis als eerste de Tol van Lillo met veertien tonnen gezouten vis, op 11 april gevolgd door Theodorus Gordijn uit Maassluis met anderhalve last en op 12 april door Pieter van Geit uit Vlaardingen met acht tonnen.³¹

De aanvoer van vis via het Haringvliet nam toe vanaf de maanden april-mei 1782. Teunis de Bloeme die de heffing van de visafslag voor verse en zoute vis ophaalde voor een loon van drie gulden per week, kreeg er op 18 mei een gulden per week bij en op 28 juni werd zijn vaste vergoeding op eigen verzoek tot vijf gulden per week opgetrokken. De Bloeme kreeg het drukker door 'den bijzonderen zeegen der Allerhoogsten die onse Visserij thans geniet'. De jaarlijkse kermis werd evenwel wegens de kommerlijke omstandigheden en de nog steeds voortdurende oorlog met Groot-Brittannië voor het tweede achtereenvolgende jaar opgeschort. Van september 1781 tot en met maart 1782 haalde De Bloeme 1.509 gulden op en van april tot september 7.259 gulden. Met een opbrengst van 8.768 gulden lag de opbrengst in 1781/1782 niet veel lager dan in 1779/1780. Van september 1782 tot maart 1783 was het opnieuw Teunis de Bloeme die de penningen collecteerde, de opbrengst was 7.829 gulden. Door deze voorspoedige ontwikkeling was het pachten van de visafslag weer aantrekkelijk geworden. Gualtherus Kolff was de hoogste inschrijver voor het volgende seizoen met een pachtsom van 4.200 gulden. In 1783/1784 pachtte zijn zoon Adrianus Quirinus de afslag voor 10.560. De opbrengsten hebben zich dus vanaf april 1782 hersteld en 1783/1784 was weer een normaal jaar.³²

De diaconie van Middelharnis had in maart 1782 besloten om steden en dorpen buiten het eiland te vragen voor Middelharnis te collecteren. Dit

31 Brouwer en Vellekoop, 'Mazen', 82.

32 Mijs, *De Vischafslag* 273-274, Kuiper, *Vissers*, 69 en SGO/AGM, inv. nr. 7, 28 juni 1782.

besluit hoefde niet uitgevoerd te worden. In juni 1782 konden de vissers weer uitvaren en zelf in hun levensonderhoud voorzien.³³

Het jaar 1782 gaf ook een herstel te zien van de scheepvaart in het Goereese Gat en de Maas. Er kwamen 937 schepen in en er gingen er 1.080 uit, een verdubbeling ten opzichte van 1781. De jaren 1783 en 1784 waren weer normale jaren.³⁴ De officieren van het wachtschip van de marine bij Hellevoetsluis noteerden in de journalen dat tachtig procent van de passerende schepen Oostenrijkse zeebrieven had.³⁵

Motieven om vis in Engeland te mogen verkopen

De tarbotvangst en de handel in paling en tarbot op Engeland waren voor de vissers van Middelharnis van april tot september de belangrijkste inkomstenbron. Uit een memorie van 22 mei 1782 die hierna aan de orde komt met een begeleidende brief van Gualtherus Kolff, blijkt dat de tarbothandel ruim voor 22 mei hervat was, waarschijnlijk meteen bij het begin van het tarbotseizoen in april.

De conceptversie van een memorie van 22 mei 1782, opgesteld door Gualtherus Kolff in overleg met de belanghebbenden van Middelharnis, heeft als aanhef:

Reedenen en motieven om welke de visschuyten van Middelharnis (....) vermenen vrijheijd te hebben en bevoegd te zijn van tarbot en paling in Engeland te brengen.

Na de verkoop van de schepen aan keizerlijke onderdanen veronderstelde men het recht te hebben om de vis in Engeland te verkopen. De vissers 'hernamen' hun activiteit: verse of levende tarbot en paling op de markt in Londen brengen en verkopen en achtten dit niet in strijd met de voorwaarden van de borgtocht die bij het verkopen van de schepen was betaald. De vissers hoopten en vertrouwden dat ze van de gunstige omstandigheden kunnen blijven profiteren 'om buijten iemands nadeel eenig voordeel te behaalen' teneinde de 'ongelukkige verregaande armoede' die door de algehele stilstand van de visserij was veroorzaakt min of meer 'te repareeren en te verzagten'.

33 Van Eyck van Heslinga, 'De Nederlandse koopvaardij', 112.

34 Idem.

35 Ibidem, 105.

De memorie vermeldt een aantal motieven om de handel op Engeland te rechtvaardigen. In de resolutie van 19 oktober 1781 waarin de visserij werd toegestaan, met uitzondering van de haring- en walvisvaart, is geen expliciet verbod opgenomen met betrekking tot de verkoop van vis. Omdat het niet expliciet was verboden redeneerde men in Middelharnis dat het dus toegestaan was om vis in Engeland op de markt te brengen.

De bedoeling van de borgtocht was geen andere dan dat de schepen in de Republiek bleven thuiskomen en onderhouden werden. Hieraan werd voldaan. De vissers voeren altijd al met tarbot en paling op Engeland onder Hollandse vlag en meenden het recht te hebben dit nu te continueren onder keizerlijke vlag. Creativiteit in het bedenken van argumenten kan de boekhouders van Middelharnis niet worden ontzegd. Van het vervoer van tarbot en paling naar Engeland kan niet worden beweerd dat het in de Republiek schaarste veroorzaakte en ook niet dat het de Engelse natie voordeel bracht. Het was juist andersom:

dat het uitwerkt ten voordeele van de ingezeetenen deze lande en tot naadeel der Engelschen dewijl de visch enkel een delice is voor de gegoede onder hen de welke sij met notable prijzen en in constant geld betalen 't geen dit uijt 's vijands land word gehaald en herwaards overgebracht om ingezeteenen van het onze te doen bestaan.

De begeleidende brief bij de memorie is gericht aan een Weledelgestrenghe Heer. Dit is waarschijnlijk procureur Van Son in Den Haag geweest die de tekst ter kennis van de Staten-Generaal had moeten brengen. Bij de memorie zou een attestatie gevoegd worden met de ervaringen van de visser die als eerste weer tarbot in Engeland had gebracht. De attestatie kon nog niet worden overlegd omdat de betreffende visser weer van huis was. Kolff zegde toe dat hij zich tijdens zijn verblijf in Middelharnis zo nauwkeurig mogelijk zou informeren en hierover op 5 of 6 april mondeling zou rapporteren. Het is zeer wel denkbaar dat procureur van Son het schrijven heeft ontraden omdat de aanvullende publicatie van de Staten-Generaal van 15 november 1781 met de bepaling dat 'alle vaart ten dienste van sijne Groot-Brittannische Majesteyt ofte desselfs onderdaanen' verboden was, door Kolff en de zijnen niet in de overwegingen werden betrokken. Deze publicatie werd vastgehecht aan het concept van de Memorie. Een schrijven van de kant van Middelharnis uit deze maanden werd in het archief van de Staten-Generaal niet aangetroffen.³⁶

36 SGO/AGM, inv.nr.405. De stukken zijn aan elkaar gehecht aangetroffen in de archief.

Er zijn geen signalen dat de vissers van Middelharnis na mei 1782 iets in de weg werd gelegd om met tarbot en paling naar Engeland te varen. De stuurlieden uit Middelharnis hadden, zo blijkt uit correspondentie van rond 1785, een goede verstandhouding met vishandelaren in Londen.³⁷

Retourverkopen

Frankrijk, Spanje en Engeland bereikten op 20 januari 1783 in Parijs een wapenstilstand waarbij de Republiek zich korte tijd later aansloot. De schepen konden weer onder Nederlandse vlag uitvaren. Van de koopvaardischepen die in 1781 op papier verkocht waren aan inwoners van neutrale mogendheden werd maar een klein deel teruggekocht.³⁸ De vissersvloot had de Hollandse havens nooit verlaten en de vloot keerde daarentegen op papier weer in zijn geheel terug. De vissers waren kennelijk veel meer met hun thuishaven verbonden dan den bemanningen van de koopvaardischepen.

Al op 24 januari 1783 werden 31 van de 32 schuiten van Middelharnis teruggekocht door de oorspronkelijke eigenaren. De oude gaffelvischuit *De Jongeling* was versleten en werd in 1782 uit de vaart genomen (*gelaten*)³⁹, een verliespost van 590 gulden voor de Compagnie. De partenhouders betaalden tien procent minder dan de verkoopprijzen van februari 1782, waarbij bedacht moet worden dat de schepen ook een jaar ouder waren. De Compagnie Van der Jagt en Van der Gronden leed een verlies van 5.100 gulden op de transacties in Middelharnis.

Op de hoekers die weer aan Maassluizers werden verkocht werd meer verlies geleden: veertig tot zestig procent. Er zou sprake geweest kunnen zijn van gefingeerde bedragen, maar een feit is dat de Compagnie op 26 augustus 1783 ontbonden werd met een verlies van 2.800 gulden. Dat Van der Jagt begin 1784 gedwongen was om surseance van betaling aan te vragen was ook realiteit en geen schijn. Met hulp van zijn schoonmoeder wist hij een faillissement te voorkomen.⁴⁰

37 Kuiper, *Vissers*, 57.

38 Van Eyck van Heslinga, 'De Nederlandse koopvaardij', 113, noot 38.

39 De term *gelaten* betekende dat het schip wegens ouderdom uit de vaart was genomen.

40 Brouwer en Vellekoop, 'Mazen', 91.

Terugvragen van de borg

Op verzoek van Gualtherus Kolff werd op 24 september 1784 een attestatie opgemaakt met een lijst van schuiten en stuurlieden. Deze attestatie had Kolff nodig om bij de Admiraliteit de borg terug te krijgen. De schepenen van Middelharnis verklaarden op verzoek van Kolff dat de nagenoemde schepen en stuurlieden meer dan drie jaar 'op deese Landen hebben gevaaren en blijven vaaren, ja zelfs hier ter plaatse hebben gehavend en nog havenen, alsmeede dat alle de manschappen op dezelve schuijten in die tijd gevaaren hebben en na gedaane reijze telkens met gemelde vaartuijgen herwaards zijn teruggekomen'. In de attestatie staat dat de gaffelschuit van stuurman Jan Bouwensz Kom, de *Prins van Orange*, met man en muis was vergaan.⁴¹

Na deze woelige episode herstelden visserij en ventjagerij van Middelharnis zich. De toekomst werd met vertrouwen tegemoet gezien, gelet op de investeringen in nieuwe, grotere gaffelschuiten. Enige hinder ondervond men in de volgende jaren van het toenemende protectionisme van de landen waarvan de visserij voor de export afhankelijk was. De Zuidelijke Nederlanden gingen ter bevordering van de eigen visserij over tot het belemmeren van de import van kabeljauw. De Engelsen probeerden de profijtelijke tarbotvisserij zelf ter hand te nemen. Aan deze bedreigingen werd met de nodige vindingrijkheid het hoofd geboden.⁴²

De periode van vrede duurde maar tien jaar. Op 16 maart 1794 werd de visschuit *Maria Anthonia* door een Franse kaper genomen. Deze gebeurtenis luidde een periode in waarin de visserij als nooit tevoren belemmerd werd. Wederom werd de oplossing gezocht in het varen onder vreemde vlag, eerst van Denemarken⁴³ en later van Pruisen.

Over de auteur

Marlies Jongejan (1954) studeerde Maatschappijgeschiedenis aan de Erasmus Universiteit in Rotterdam. Zij was werkzaam bij de Zeeuwse Bibliotheek in Middelburg als hoofd van de afdeling Informatiediensten en Collecties en plaatsvervangend directeur. Sinds haar vervroegde pensionering in 2013 doet ze onderzoek naar de visserijgeschiedenis van Middelharnis

*Met dank aan Johan Francke, Pieter Koster en Jan van de Voort

41 SGO/RAM, inv.nr. 29.

42 Kuiper, *Vissers*, 61-63.

43 J. Verseput, *Van vissershavens naar jachthavens, geschiedenis van de haven van Middelharnis* (Middelharnis 1982) 27.

Anekdote

Een ghemeene Olifantstandt op zee?

Dirk Tang

In 2015 en 2016 wordt in Nederland en in Chili herdacht dat 400 jaar eerder twee schepen uit de stad Hoorn op zoek gingen naar het onbekende Zuidland. De expeditie werd geleid door Willem Corneliszoon Schouten en Jacob Le Maire. Bijna vier maanden na hun vertrek van Texel, zeilen de *Eendracht* en de *Hoorn* in de zuidelijke Atlantische Oceaan in de richting van Zuid-Amerika. Ze hebben veel last van de zuidenwind en komen maar moeizaam vooruit.

In de morgen van 5 oktober 1615 lijkt het alsof de *Eendracht* met een enorme klap op een onderzeese rots is gestoten. Het schip verliest vaart en er breekt even paniek uit onder de bemanning. Die verdwijnt snel als het schip zich opricht en weer langzaam verder vaart. Sommige bemanningsleden kijken bij de voorplecht of ze iets kunnen zien van de oorzaak van de botsing. Tot hun verbijstering begint de zee rondom de boeg van het schip bloedrood te kleuren. Opnieuw is er verwarring. Wat kan dat zijn? Wat veroorzaakt het bloed dat men ziet? Is het een zeemonster? Heeft men een zeemonster aangevaren en verwond? Zal het monster niet wraak nemen en het schip verzwelgen?

Er gebeurt echter niets. De *Eendracht* hervat zijn koers en het bloed wordt door de golven verdund om tenslotte te verdwijnen. Het voorval blijft nog een paar dagen de gemoederen bezig houden, maar wordt dan weer verdrongen door de gebeurtenissen van alledag.

De scheepsjournalen van Willem Schouten en Jacob Le Maire melden het incident in ongeveer dezelfde bewoordingen. Dat geldt ook voor de oplossing van het raadsel. Wanneer beide schepen twee maanden later in Porto Desire op het strand worden gezet om het onderwaterschip schoon te maken ontdekken ze dat uit de boeg van de *Eendracht* een stuk ivoor steekt 'ghelijck het eyndt van een ghemeene Olifantstandt'. De tand heeft bijna drie lagen huidplanken doorboord en is pas in de laatste laag blijven steken.

De verbaasde bemanning kan de herkomst niet thuisbrengen. Het moet een gehoornde vis of een zeemonster zijn geweest, luidt de algemene opi-

nie. Schouten maakt het voorval extra spannend door in zijn journaal op te merken dat als de tand op een andere plek de romp had doorboord het schip mogelijk was gezonken.

Tot op de dag van vandaag is het onduidelijk welk mysterieus zeedier bij het incident betrokken was. Werd het schip aangevallen of heeft de *Eendracht* een beest aangevaren? Een redelijke verklaring is niet te vinden. Voor de expeditie is het niet meer dan een incident. Ruim een maand later op 29 januari 1516 omzeilt de *Eendracht* het zuidelijkste puntje van het Zuid-Amerikaanse vasteland. Ze vernoemden de rotsige kaap naar hun thuishaven: Kaap Hoorn.



Portret van Jacob le Maire; op de kaart de door hem ontdekte Kaap Hoorn en de Straat Le Maire. Prent door Pieter Serwouters, na 1616.

Collectie Rijksmuseum.

Website

A researchers perspective on the advances and challenges in slave trade research since the publication of the second Slave Trade Database

Contribution to economic history

The Transatlantic Slave Trade Database (TSTD) is the latest and the most significant contribution to quantify the volume of human trafficking across the Atlantic between the sixteenth and nineteenth centuries. The website www.slavevoyages.org hosts the most recent version of the database, also known as TSTD2. The authors of this project and all contributors to this major databank must be commended by their great efforts and achievements. The list of monographs and articles citing the database is absolutely impressive, and one would be hard pressed to find a historical data collection project that could rival the TSTD in this respect.

The TSTD is not only a breakthrough in advancing the study of the darkest episodes of Atlantic history and an inspiring effort to bring data together from across national boundaries, it is also one of the first major history projects to explicitly adopt open source architecture and open access licenses for its data. This has meant that the use of the database and website has moved far beyond a select group of academics. The database has also allowed scholars to raise new questions and continues to pose new challenges to its creators and users. In the last few years, for example, the database has contributed to answering questions regarding the African roots of Afro-Americans, patterns of African resistance on board slave ships, and the economic impact of the trade on regions in Africa, to name just a few. The present review deals primarily with the database as a resource to study early modern economic and business history. Taking this perspective we also discuss some of the pitfalls that other maritime and economic historians should be aware of when using the database without studying the original sources and literature on which TSTD is based.

Translation across various European business practices

The database offers insight into a trade, and an historical process, which was spread out over vast geographical distances, based on documents that are (necessarily) very diverse and spread across different continents, in several languages, and across different historical periods. Through the TSTD2 database researchers are given access and opportunity to make connections and comparisons along a multitude of lines. To make these connections and comparisons possible the website offers clear search and filter options. An example of this are the categories ship, captain and owner. These three variables in the dataset seem ideal to reconstruct the activities of a specific ship, a captain, a businessman, a merchant house or firm. To make these variables the data from many different sources had to be harmonized, which of course resulted in a loss of data as well as translation issues from, for example, Dutch, Danish, French or Portuguese to English. This becomes apparent when using the categories of ship captain and ship owner, especially if researchers are examining non-English participation in the slave trade. These categories were created according to an English model, which does not neatly fit the multiple categories for crew leadership and ship ownership within other organizational models of maritime activities. Within the Iberian World, for example, owning a ship as an item implied a set of rights over the property (*propriedade*), which were distinct from the rights of someone owning the use of a ship (*senhorio*), as property. As a consequence, both legally and in practice, the ownership of a vessel as an object and the right to its use could be in the hands of one, two or more separate merchants. However, due to the expanded categorization of ship owner in the TSTD some of this information is lost.

The examination of chartered companies' participation in the slave trade and their relationship with private merchants through the lens of the TSTD might also be misleading. The Dutch West India Company, for instance, appears as owner of various vessels. However, often ships were freighted by private merchants and cargoes were their property. Thus, crucial elements for the reconstruction of slave trade networks, such as information on freighters, insurers, credit providers, agents, and brokers still need to be added to the TSTD. But, we hope this data will be gradually incorporated in this databank allowing us to paint a more complete portrait of this commerce.

Sources and new additions

TSTD takes a quantitative approach, and it has an overarching goal of determining the size of forced mass-migration westward across the Atlantic in the early modern/modern period. However, in spite of criticism and a quantitative emphasis we argue that the database offers a very promising starting point for qualitative studies both of Afrocentric questions regarding the African perspective and African agency, and also for other topics within the social history of the Atlantic that are of a distinctly more qualitative nature. By using online search variables (within both Basic and General search parameters) such as 'Outcome of Voyage'; 'Outcome of Voyage for Slaves'; 'Outcome of Voyage if Ship Captured'; and 'African Resistance', the sources listings offered can beneficially be used as starting points for future archival research. The TSTD2 should of course not replace the study of primary documents. What the original and usually unknown researcher considered irrelevant to his or her inquiries and therefore ignored, we cannot know until we revisit the primary documents. When information that is twice/three times removed then is combined with a rigid search-grid there is no telling what is actually documented, and how much information is lost.

The Dutch archival material that records the history of the trans-Atlantic is surprisingly complete and much of the basic information has been published. This has mainly been the work of people like Thomas Biender, Cornelis Goslinga, Willem Unger, Johannes Postma, Henk den Heijer, and Ruud Paesie. This small but dedicated group has been unearthing material and comparing notes resulting in the occasional downward or upward revision of the Dutch figures. The TSTD has been a useful platform to collect the different sets of Dutch data and make it internationally comparable. New research is being conducted, although it is unlikely that this will add much by way of figures to the data already in the TSTD. Missing from the TSTD is the data on interlopers and a good system to have a more flexible system for the 'national' identification of ships. A major drawback remains the way data is added. Given how complete the Dutch data is, it seems likely that only mistakes will be introduced rather than improvements made.

The success of the database is clearly visible in the number of citations it has received and in the new questions that are being asked. These new questions are often beyond the scope of the present project. Examples are issues regarding African coastal trade and the intra-Caribbean slave trade. The transnational nature of its material calls for a more nuanced categorization than is presently possible, for example to investigate the trading of

slaves across European imperial boundaries from West African settlements. The TSTD is inspiring research to quantify the movement of enslaved people in the Indian Ocean and identifying major routes and nodal points there. In sum the TSTD is without a doubt an important tool and a great way of enhancing our knowledge and understanding of the early modern Atlantic world, transnational connections, and the dark history of the slave trade.

Karwan Fatah-Black (Leiden University)

Filipa Ribeiro da Silva (University of Macau)

Julie Svalastog (Leiden University)

Boekbesprekingen

Michael Pye, *Aan de rand van de wereld: hoe de Noordzee ons vormde* (Amsterdam: De Bezige Bij, 2014, 416 p., ISBN 9789085425731; € 29,99)

Cecil Warburton reisde in 1700 naar Scarborough om er te kuren. Zijn verblijf in de Engelse badplaats figureert in de inleiding van *Aan de rand van de wereld* als voorbeeld van de achttiende-eeuwse opkomst van kuurtoeristen die het Noordzeestrand opzochten. Deze ontwikkeling deed zich niet enkel in Engeland, maar overal langs de kust van de Noordzee voor. Ooit, in de middeleeuwen, was deze zee het centrum van de Noord-Europese wereld waarvandaan mensen en hun ideeën aan land kwamen, maar dat was in 1700 nog slechts een vage herinnering. Af en toe kwam deze geschiedenis letterlijk boven water, zoals resten van vroegere nederzettingen bij stormen en extreem laagtij in de buurt van Domburg. Aan die situatie is sindsdien niet veel veranderd volgens de auteur Michael Pye. Met dit boek wil hij daarom de vergeten geschiedenis over, zoals de ondertitel stelt, 'hoe de Noordzee ons vormde', weer aan het licht brengen.

Het resultaat is een grote verzameling verhalen over uiteenlopende onderwerpen, van het leven op Friese terpen tot de handelsbeurzen van Vlaamse en Hollandse steden. Het boek verveelt nooit. Dit is te danken aan de vlotte schrijfstijl en de brede historische kennis van Pye, die na zijn studie Geschiedenis een literaire carrière opbouwde als journalist voor verschillende Engelstalige kranten en als auteur van boeken. Geschiedenis is in zijn werk altijd een voorname rol blijven spelen. Zijn historische leest blijkt in *Aan de rand van de wereld* uit veel meer dan alleen het onderwerp. De in de inleiding geuite these sluit naadloos aan op de historiografie, waarnaar Pye regelmatig verwijst in eindnoten. In de vorm van een populaire bestseller is dit op zich al een prestatie die het boek zeer interessant maakt voor historici.

Aan de rand van de wereld is in meerdere opzichten een waardevolle toevoeging aan de historiografie. In de eerste plaats doet het denken aan het werk van Ferdinand Braudel over het belang van de *longue durée* in de Mediterrane geschiedenis, hoewel Pye deze vergelijking in zijn boek

niet expliciet maakt. Zijn keuze om over de invloed van de Noordzee op Noord-Europa in de lange tijdspanne van 700 tot 1700 te schrijven spreekt echter voor zich. De titel kan eveneens opgevat worden als een verwijzing naar de vaak als centrum van de wereld beschouwde gebieden aan de Middellandse Zee. Ook zijn stelling 'deze koude, grijze zee maakte in een tijd van duisternis de moderne wereld mogelijk' (p. 15), staat tegenover de visie dat de warme, blauwe Middellandse Zee in de klassieke oudheid een voorafspiegeling van de moderne tijd was. Pye's 'herontdekking van die verloren wereld' (p. 15) past binnen een lange historiografische traditie waarin de middeleeuwen als de periode wordt beschouwd die Noord-Europa het meest heeft gevormd. Daarnaast past het boek in een trend onder historici om na decennia van specialisatie wederom grotere verhalen te vertellen die voor een breed publiek toegankelijk zijn, zoals recent door Jo Gulik en David Armitage werd bepleit in hun veelbesproken *The History Manifesto* (2014), waarin zij tevens een herwaardering van de *longue durée* voorstellen.

Aan de hand van talloze voorbeelden neemt Pye de lezer in het eerste hoofdstuk mee naar de vroegmiddeleeuwse Friezen die geld gebruikten voor de handel. Daarna behandelt hij de verspreiding van boeken, gevolgd door Vikingen die geleidelijk onderdeel werden van de samenlevingen die zij aanvankelijk teisterden. In hoofdstuk vijf staat de verspreiding van mode en gebruiken centraal. De daaropvolgende hoofdstukken betreffen de rechtspraak, het controleren van de natuur, rationeel denken en wetenschap, de Hanze, de relatie tussen liefde en handel, de pest en ten slotte de opkomst van handelssteden als Antwerpen. Uit dit overzicht blijkt enerzijds een grote verscheidenheid aan onderwerpen. Anderzijds ontbreken er ook enkele die niet hadden misstaan. Voorbeelden zijn de invloed van het klimaat, activiteiten op zee, zoals visserij, die nu slechts zijdelings aan bod komen, en de vorming van de bodem langs de kust door de zee met alle gevolgen van dien. Dit zijn thema's die niet goed passen in de opzet van het boek waarin de ontwikkelingen elkaar in min of meer chronologische volgorde opvolgen, waardoor het begrijpelijk is dat ze zijn weggelaten. Voor het beantwoorden van de vraag hoe de Noordzee ons vormde zijn ze echter wel onmisbaar.

Ook zonder deze onderwerpen laat Pye zien dat de Noordzee in de middeleeuwen voor de omliggende landen als een groot plein was waarover mensen en hun ideeën, gebruiken en technieken zich verspreidden. Zo wijst hij overtuigend op het grote belang van informatieverspreiding bij de opkomst van handelscentra als Brugge en Amsterdam. Ook legt hij soms vindingrijke verbanden. Hij stelt bijvoorbeeld dat men langs de Noordzee minder economisch afhankelijk was van grond en dat er later getrouwd

werd dan in Zuid-Europa, waardoor jongemannen voor hun huwelijk de landen langs de zee afreisden voor de handel, en daarmee hun gebruiken en technieken verspreidden. Een treffend gekozen anekdote is het levensverhaal van Richard Verstegen, waarin het universiteitsleven, het leven als rondreizende jongeman, de verspreiding van ideeën en informatie over de Noordzee, en de handel in Antwerpen en Amsterdam samenkomen. Ook de manieren om de natuur te beheersen, van Engelse parken tot Hollandse droogmakerijen, en de daaropvolgende export van deze technieken zijn een plezier om te lezen.

Het boek is over het algemeen aldus overtuigend en bevat veel goed geschreven verhalen. Helaas staan hier vele missers, overdrijvingen en vergezochte verbanden tegenover. Zo had gelijkwaardigheid tussen mannen en vrouwen, hetgeen Pye als ondersteuning van de voornoemde stelling over reizende mannen beschouwt, volgens hem ook 'een gruwelijk aspect', omdat toen kruisvaarders in het Rijnland aanzetten tot pogroms tegen Joden, vrouwen vaak moesten 'beslissen of ze een eind maakten aan het leven van hun kinderen en henzelf' (p. 297). Dit is inderdaad vreselijk, maar waarom dit voorbeeld? Zaten al hun mannen op de Noordzee? Was het anders met ze afgelopen als de mannen thuis waren geweest of de keuze hadden mogen maken?

Een ander voorbeeld is de manier waarop de Hanze wordt afgeschilderd. Volgens Pye beheersten Hanzekooplui met dwang de markt, waardoor zij in Bergen handel konden drijven in 'allerhande andere onnutte zaken, niet het graan dat Noorwegen nodig had' (p. 263). Deze machtspositie zouden zij afgedwongen hebben met geweld, dat 'misschien wel de sterkste band' was die kooplieden van de Hanze bond (p. 282). Ook waren ze volgens hem 'wars van persoonlijke verantwoordelijkheid' (p. 283). Dit is verwonderlijk, omdat in de literatuur die Pye aanhaalt duidelijk blijkt dat het spreiden van risico's over meerdere kooplieden een veel belangrijker kenmerk was van de Hanze dan oorlog voeren. Hiervoor was het juist nodig dat men op elkaar kon vertrouwen. Het is waar dat de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) en West-Indische Compagnie (WIC) een belangrijk onderdeel waren van de opkomst van Amsterdam, maar Pye vergeet de veel omvangrijkere Amsterdamse moedernegotie in het Oostzeegebied. Dat, en niet de beide grote compagnieën, is toch bij uitstek een onderdeel van de manier waarop de Noordzee ons gevormd heeft.

Het tweede gedeelte van hoofdstuk 8 over wetenschap en geld betreft de opkomst van enkele Europese universiteiten, maar vooral die van Parijs. Daarbij gaat Pye onder andere uitgebreid in op de bekostiging van studie en woning door studenten. De lezer moet echter gissen wat dit alles met

de Noordzee te maken heeft. Ook de twee kaarten in het midden van het boek bevatten onduidelijkheden. Ribe is op de ene kaart Fries en op de andere kaart een Hanzestad. Aken, York en Birka waren geen Friese steden. Amsterdam ligt op de ene kaart aan de Noordzee en op de andere aan de Zuiderzee. Hoe hinderlijk dit alles ook is, het zijn de vele prachtig geschreven anekdotes die het boek inspirerend maken en ervoor zorgen dat Pye overtuigend laat zien dat de Noordzee voor de middeleeuwse geschiedenis van Noord-Europa bepalend is geweest.

Jerem van Duijl

Edward A. Alpers, *The Indian Ocean in World History* (Oxford/New York: Oxford University Press, 2014, x + 172 p., ill., ISBN 97801953337877; £ 48.99)

In zes hoofdstukken van samen amper 150 pagina's schetst Alpers de geschiedenis van de Indische Oceaan als maritiem netwerk voor de uitwisseling van mensen, goederen en ideeën. De publicatie is verschenen in de omvangrijke serie New Oxford World History, die zich richt op de 'connectedness and interactions of all kinds – cultural, economic, political, religious, and social – involving peoples, places, and processes', en zich ten doel stelt vanuit chronologisch, thematisch of geografisch perspectief mondiale verbanden, verschillen en overeenkomsten te analyseren. Geïnspireerd door de inzichten van Ferdinand Braudel is er de laatste decennia meer aandacht gekomen voor de bestudering van oceanen als complexen, als verbindingswegen, als bron van economische activiteiten en als prikkel tot technologische innovaties. Zeeën werden vaak gezien als grenzen van landen en continenten, niet als onderwerp van eigen onderzoek. Alpers' boek past in het rijtje van *The Indian Ocean* van Michael Pearson uit 2003 in de serie Seas in History en de recente bundel *The Indian Ocean. Oceanic connections and the Creation of New Societies* onder redactie van Abdul Sheriff en Enseng Ho.

Alpers, een Afrikadeskundige, stipt in chronologische volgorde de belangrijkste thema's aan. Zijn Indische Oceaan reikt van de oostkust van Afrika via het Midden-Oosten en het Aziatische continent tot Taiwan, de Filipijnen en de westkust van Australië. De lezer krijgt een goed inzicht in de geografische verschuivingen van handelsstromen en politieke machtscentra door de eeuwen heen en de rol van religie en migratie voor het ontstaan van sociale en commerciële netwerken. Alpers begint met een

beschrijving van de invloed van winden en stromingen op het ontstaan van (kust)scheepvaart en handelsroutes vanaf circa 5000 v.Chr. De 'ancient' Indische Oceaan evolueerde na de zevende eeuw door de graduele integratie van moslimhandelaars met lokale kustgemeenschappen tot een 'Islamic Sea'. Halverwege het boek verschijnen de Europeanen in de Indische Oceaan. In de vroegmoderne tijd drongen zij met geweld de regio binnen, stichtten nederzettingen en bouwden een handelsimperium op (Alpers spreekt in dit verband van een *thalassocracy*). Oude, inheemse handelspatronen en -connecties bleven evenwel bestaan. Het risico slachtoffer te worden van de altijd al aanwezige piraterij nam in deze periode toe, evenals de slavenhandel. De Portugezen, Nederlanders en Engelsen verbonden de Indische Oceaan voor het eerst direct met het Atlantische gebied. Na de slag bij Plassey in 1757 was Groot-Brittannië de onbetwiste heerser in Azië. De koloniale expansie in de negentiende eeuw had een dramatische invloed op de inheemse maatschappij. De Europese koloniale machten bakenden hun invloedssferen af en trokken arbitrair grenzen. Hele bevolkingsgroepen werden ingezet voor de verbouw van exportgewassen. Met de opkomst van de stoomvaart nam de migratie vanuit Europa naar Azië toe, maar dit aantal valt in het niet bij de omvang van de arbeidsmigranten en koelies die al dan niet gedwongen binnen Azië en vanuit Azië naar het Atlantische gebied werden verscheept. In het laatste hoofdstuk behandelt Alpers thematisch de recente ontwikkelingen in de regio, zoals de vondst van olie, de opkomst van de luchtvaart, nationalisme en dekolonisatie, islamisering, globalisering, en de gevolgen van klimaatverandering. Daarbij besteedt Alpers opvallend veel aandacht aan hedendaagse zeeroof die zich het afgelopen decennium van Straat van Malakka naar de wateren voor de kust van Somalië verplaatste.

Op basis van literatuur, reisjournalen en archeologische vondsten heeft Alpers een bijzonder knappe, beknopte studie geschreven van de geschiedenis van de Indische Oceaan in mondiale context. De auteur legt grote verbanden en heeft een goede keuze gemaakt van citaten en anekdotes om de tekst te verlevendigen. Zijn focus op *empire building*, de religieuze diaspora en het transport van mensen, goederen en ideeën *via de zee* laat helaas weinig ruimte voor het leven *op zee*, noch voor een kwantificering van de gegevens. Het boek bevat verder uitstekende kaarten, een chronologische lijst van de belangrijkste gebeurtenissen en een beperkte bibliografie, inclusief websites. Zeer boeiend om te lezen.

Anita M.C. van Dissel

Oscar Gelderblom, *Cities of Commerce. The Institutional Foundations of International Trade in the Low Countries, 1250-1650* (Princeton: Princeton University Press, 2013, xii + 293 p., ISBN 9780691142883; £ 24.95)

Aan het boek dat de Utrechtse historicus Oscar Gelderblom in 2013 publiceerde is, volkomen terecht, al heel wat aandacht besteed. Het uitgebreide dossier in het laatste nummer uit 2014 van het *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis* is daar ongetwijfeld het meest diepgaande en uitgebreide voorbeeld van. Het is uiteraard niet de bedoeling dit hier nogmaals over te doen. Ik wil in wat volgt kort samenvatten wat de centrale stelling van Gelderblom is en daar dan vanuit mijn eigen onderzoek, dat zich in het terrein van de vergelijkende middeleeuwse stadsgeschiedenis situeert, enkele bedenkingen aan vastknopen.

In de lijn van de New Institutional Economics (NIE) en haar herauten, Nobelprijswinnaar Douglass North in de eerste plaats, stelt Gelderblom dat de opmerkelijke bloei van de drie chronologische opeenvolgende handelsmetropolen Brugge, Antwerpen en Amsterdam in een periode gaande van de late dertiende tot het midden van de zeventiende eeuw in belangrijke mate terug te voeren is op de efficiënte werking en flexibiliteit van de stedelijke instellingen. Deze laatste zijn er namelijk in geslaagd om elk voor zich, en over de lange termijn gebruikmakend van de eerder en elders opgedane ervaringen, een klimaat te scheppen waarin internationale handelaren en hun zakenbelangen goed konden gedijen. De verschillende vormen van stedelijke corporatieve organisatievormen, of ze nu luisteren naar de naam Hanze, consulaat, gilde of wat dan ook, en de manier waarop ze interne (handels-)conflicten tussen internationale handelaren via een efficiënte vorm van bemiddeling en verzoening konden beslechten, hebben in deze visie op een decisieve wijze bijgedragen tot het succes van de opeenvolgende handelsmetropolen uit de geschiedenis van de Nederlanden. Het is niet de enige herwaardering van de visies die ooit door Max Weber zijn gelanceerd (een auteur die merkwaardig genoeg niet in het boek wordt vermeld) die in de stadsgeschiedenis zoals ze zich momenteel ontwikkelt, aan bod komt. Op zich houdt de stelling van Gelderblom ook een opmerkelijke correctie in op de stellingen van North en andere epigonen van de NIE. In de meest orthodoxe vorm van deze opvattingen is het namelijk zo dat inclusieve *open access* economische instellingen het best konden gedijen in de context van een sterke gecentraliseerde staat, die dwangmiddelen kon opleggen. De steden in de Nederlanden ontsnappen uiteraard aan deze logica. Meer zelfs: ze staan er haaks op, vermits de steden waar het hier over gaat met succes voor zichzelf, hun ingezetenen en de binnen hun

muren actieve internationale handelaren, het recht hebben afgedwongen om los van de bemoeienissen van de regionale heersers zelf institutionele kaders te ontwikkelen waarbij de internationale handel kon gedijen. Internationale handelselites waren immers bij definitie 'footloose'; ze konden, in deze hedendaagse variant op de '*pieds poussiéreux*' van Henri Pirenne (letterlijk 'stoffige voeten' waarmee op het mobiele karakter van de middeleeuwse handelaar wordt gewezen) in functie van hun concrete belangen hun activiteiten zonder al te veel moeite (en kosten) verleggen van de ene naar de andere stad. Het boek van Gelderblom versterkt aldus de visie die Charles Tilly met zijn '*capital intensive path*' op het staatsvormingsproces heeft ontwikkeld. Al moet worden opgemerkt dat een en ander heel sterk wordt gedetineerd door de relatief kleine oppervlakte waarbinnen deze processen zich afspelen, begrensd door de delta van de grote bevaarbare rivieren die de geschiedenis van de oude Nederlanden in zeer sterke mate hebben bepaald. '*It's the geography, stupid*' zou men kunnen opmerken.

Voortgaand op deze geografische omkadering blijft het verwonderlijk dat het verhaal van Gelderblom en zijn opeenvolgende metropolen een aanvang neemt bij het (laat-)middeleeuwse Brugge. Enkele jaren voordien, in 2010, had Wim Blockmans in zijn 'metropolen aan de Noordzee' toch al de aandacht getrokken naar de rol die de stad Arras (Atrecht) in de ontwikkeling van het handelskapitalisme in de periode voorafgaand aan de opbloei van Brugge vanaf de tweede helft van de dertiende eeuw heeft gespeeld. Na lezing van het, op zich bijzonder stimulerende boek van Gelderblom, blijft bij mij de vraag spelen in welke mate de ervaringen zoals ze in Brugge zijn ontwikkeld ook al schatplichtig waren aan wat zich eerder in het Franstalige deel van het graafschap Vlaanderen, in steden als Arras, Saint-Omer (Sint-Omaars) en Douai (Dowaai) en vandaar uit in Ieper had ontwikkeld. De bibliografie van het boek leert ook dat wat oudere, maar toch belangrijke literatuur en bronnedities van tijdgenoten en leerlingen van Pirenne, zoals Georges Espinas, Georges Bigwood, Guillaume Des Marez die uitgerekend over deze steden hebben gepubliceerd, grotendeels onder de radar blijft. Veel van de technieken die in Brugge nadien zijn verfijnd zijn in dit, in de cycli van de jaarmarkten van de Champagne en Vlaanderen geïntegreerd stedelijk netwerk ontwikkeld. Zoals de studie van Sosson in het hulde-album voor Adriaan Verhulst uit 1995 nog aantoonde, heeft tot in de veertiende eeuw de stad Brugge collectief de lasten van de in Arras aangegane financiële verplichtingen met zich meegesleept.

Als ik één bezwaar heb tegen de stellingen die Gelderblom in zijn boek ontwikkelt, dan draait dit ongetwijfeld rond het te abstract denken over stedelijke elites, wier rol in het faciliteren van de activiteiten van handelaren

als 'wetgevers' in hun respectievelijke steden effectief cruciaal was. Deze elites waren in hun samenstelling over de lange termijn waar het hier over gaat, uiteraard erg verschillend inzake rekrutering en wat hun institutionele 'performantie' aangaat. Ze waren hoe dan ook veel minder homogeen dan het boek lijkt te willen suggereren. De *scabini Flandriae* die op p. 20 en 181 op de voorgrond treden (eindelijk nog eens een boek met excellente indices ook op zaaknamen, waarvoor dank en waardering!) waren effectief een politiek overlegorgaan vanuit de verschillende schepenbanken (in hun dertiende-eeuwse samenstelling) van de toenmalige vijf grote Vlaamse steden (inclusief enkele van de hierboven vermelde Frans-Vlaamse steden). En dus niet enkel en alleen een juridische orgaan, net zoals hun latere erfgenamen de Leden van Vlaanderen die in een quasi permanent overleg met de Bourgondische hertogen en hun administratie waren verwickeld, dit waren. Of ze vanuit dezelfde belangen tegen de ontwikkeling van de handelseconomie aankeken, was maar zeer de vraag.

Hoe dan ook: dit is een zeer belangrijk boek, dat een deel van de middeleeuwse en vroegmoderne stadsgeschiedenis van de Nederlanden in een ruimer theoretisch debat situeert waar het overigens thuishoort. Dat de auteur daarbij extra vragen oproept en een fors pleidooi houdt voor een echt comparatieve stadsgeschiedenis is niet de minste verdienste van dit werk.

Marc Boone

Louwrens Hacquebord, *De Noordse Compagnie (1614-1642). Opkomst, bloei en ondergang* (Zutphen: Walburg Pers, 2014, 136 p., ill., ISBN 9789057301933; € 29,50)

Dat er naast de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) en West-Indische Compagnie (WIC) een derde, veel kleinere geöctrooieerde handelscompagnie is geweest, zal niet iedereen bekend zijn, maar van 1614 tot 1642 had de Noordse Compagnie (NC) met een monopolie het alleenrecht van de Staten-Generaal op Arctische walvisvangst. Vorig jaar was het vierhonderd jaar geleden dat deze organisatie werd opgericht en dat was de aanleiding voor het uitbrengen van dit boek. Louwrens Hacquebord was van 1994 tot 2013 directeur van het Arctisch Centrum aan de Rijksuniversiteit Groningen en heeft als archeoloog en historicus onderzoek gedaan naar en in het Arctisch gebied. De zeventiende-eeuwse Nederlandse walvisvaart is een van zijn specialismes.

De schrijver baseert zich niet alleen op schriftelijke bronnen, maar ook op archeologisch en biologisch veldwerk en museale objecten. Het ontstaan en functioneren van de NC beschrijft hij chronologisch en thematisch, wat tot een spreiding van thema's over meerdere hoofdstukken leidt. Die thema's zijn: het verkrijgen en vasthouden van specialistische kennis over het vangen en verwerken van walvissen, het verkrijgen en verdedigen van eigen vangstgebieden waar anderen uit worden geweerd en het creëren en het in stand houden van een afzetmarkt voor walvisvangstproducten met vastgestelde marktprijzen.

De beginsituatie is algemeen bekend. Door de ontdekkingsreizen van Barentsz en Van Linschoten was de aanwezigheid van grote aantallen walvissen bij Spitsbergen bekend geworden. Ondernemers, onder andere in Amsterdam en Delft, zagen kansen voor de walvisvangst in dat gebied, maar hun kennis van het vangen en verwerken van walvissen was nihil. Een sleutelrol hadden toen de Basken, die al sinds de middeleeuwen jacht maakten op Noordkapers. Op grond van hun expertise werden zij door zowel Engelse als Nederlandse kooplieden benaderd om de rol van leermeesters op zich te nemen. Hacquebord uit zich verschillend over hun bereidheid om kennis over te dragen. In hoofdstuk 11 stelt hij dat er al vanaf 1623 veel Nederlandse harpoeniers waren en dat Nederlanders gevangen walvissen zelfstandig verwerkten, maar in hoofdstuk 5 merkt hij op dat de kennisoverdracht zo langzaam in zijn werk ging, dat Basken tot aan 1642 onmisbaar bleven.

De Nederlandse ondernemers die in walvisvaart geïnteresseerd waren, hadden last van buitenlandse concurrenten die, met steun van hun overheden, aanspraak maakten op dezelfde vangstgebieden. Om de Nederlandse claim te versterken was de NC opgericht, voorzien van een octrooi van de Staten-Generaal voor het alleenrecht op walvisvangst in de Arctis, dat bepaald werd als het gebied tussen Straat Davis en Nova Zembla. In het begin was die omschrijving toereikend. De toenmalige ijssituatie dwong de walvissen om zich vooral bij Spitsbergen en Jan Mayen op te houden en daar concentreerde zich de vangst, maar later veranderde de ijssituatie en verspreidden de walvissen zich over de hele Poolzee. Toen bleek de afgrenzing niet duidelijk genoeg meer, want het gebied rond de Noordkaap viel niet onder het octrooi en het was onduidelijk waar daarvandaan het octrooigebied begon. Effectieve controle buiten de directe omgeving van Jan Mayen en Spitsbergen was niet eenvoudig.

Over de samenwerking binnen de organisatie valt veel te zeggen. De NC bestond uit een aantal zelfstandige kamers. In het begin waren dat die van Amsterdam, Hoorn, Enkhuizen, Rotterdam en Delft. In 1617 kwam er

een Zeeuwse kamer bij en in 1636 een Friese. Deze kamers hadden eigen bevoegdheden en kapitaal. In een centrale vergadering werden door de bewindhebbers van de kamers vangst- en prijsafspraken gemaakt, waarbij werd gestemd naar ratio van de aandelen. Met de onderlinge eensgezindheid van de kamers van de NC was het echter niet goed gesteld. Dat bleek al meteen in 1614, toen Jan Mayen werd ontdekt. Kooplieden uit Delft en Rotterdam, verenigd in de Kleine Noordse Compagnie, claimden het alleenrecht om daar walvissen te mogen vangen. Dat leidde tot een jarenlange juridische strijd die tot aan de Hoge Raad werd gevoerd. In 1622 werd de Kleine Noordse Compagnie in de NC opgenomen en kwam er rust. Tot dan mankeerde het nogal aan het saamhorigheidsgevoel. Ook in de landstatiens op Spitsbergen en Jan Mayen opereerde men vooral afzonderlijk. Maar als een kamer te weinig kapitaal had om schepen uit te reden, leenden deelnemers in een andere kamer soms het benodigde geld. Hacquebord beschrijft uitvoerig deze netwerken en gaat daarbij uitgebreid in op familieconnecties. Buitenlandse connecties blijven echter buiten beeld, terwijl in het eerste hoofdstuk toch gewezen werd op connecties tussen Nederlandse en Engelse kooplieden.

In 1633 en 1634 liet de NC groepen kloeki mannen op Jan Mayen en Spitsbergen overwinteren. Met een permanente aanwezigheid hoopte de NC haar territoriale claims te kunnen versterken. De overwinteraars kregen als opdracht om wetenschappelijk onderzoek te doen en de kansen op walvisvangst in de winter te onderzoeken. Van de drie overwinteringen was slechts die van 1633-1634 op Spitsbergen succesvol. In het boek worden deze overwinteringen uitvoerig beschreven. Lepelblad bleek cruciaal om te kunnen overleven. De geneeskrachtige werking hiervan was al voor 1600 bekend. Een vermelding van het in 1580 uitgegeven *Arznei Buch* van Johan Weyer was op zijn plaats geweest. Daarin wees deze Brabantse arts op de heilzame werking en merkte hij tevens op dat het op de dijken in Holland, Friesland en omliggende gebieden groeide. Niet alleen een chirurgijn, maar ook de 'gewone zeeman' moet het gekend hebben.

Hoe zat het met ontduiking van het octrooi? Hacquebord noemt een aantal Nederlanders die voor een Deense reder, Goddert Braem, werkten, maar daar laat hij het bij. Licht dat aan een gebrek aan bronnen? Er is bijvoorbeeld geen archief van de Noordse Compagnie bewaard gebleven en veel Zeeuwse archiefstukken zijn verloren gegaan. Het boek laat die vraag onbeantwoord.

De kern van de NC was de behoefte om als kartel wildgroei aan walvisvangst tegen te gaan en de prijzen voor traan en balein te beheersen. Dat veronderstelt dat er een markt was voor traan en balein. In het begin was

die er niet. De schrijver wijst op prijsvoordelen bij het verbouwen van graan in plaats van oliehoudende gewassen. Walvistraan kon dan in de ontstane lacune voorzien, maar dat is geen benadering vanuit de vraagkant van de markt. Plantaardige oliën hadden geen onaangename geur, traan wel, en door beperkte mededinging bleef de prijs kunstmatig hoog. Een grafiek of tabel over de prijsontwikkeling van oliën en vetten, die de ontwikkeling van een afzetmarkt had kunnen illustreren, ontbreekt. Wel geeft de schrijver een tabel van de vangstopbrengsten in de periode 1612-1642, met subjectieve kwalificaties (zeer goed, redelijk, slecht) en niet in cijfers. Zeker is dat door het jagen bij zowel Jan Mayen als Spitsbergen een zekere opbrengst werd gegarandeerd: de traanprijs bleef redelijk constant. Maar de officiële prijzen van de NC kunnen heel anders zijn geweest dan de marktprijzen. Die komen in het boek niet voor, en daarmee blijft de mate waarin de NC de markt beheerste vaag.

Wel heeft Hacquebord uit notariële akten de herkomstplaatsen van de bemanningen van walvisvaarders aan het licht gebracht. Daarmee gaat hij verder dan het onderzoek van Bruijn en Davids naar de herkomstplaatsen van alleen schippers. Over de leefomstandigheden op Spitsbergen heeft het Smeerenburgproject van het Arctisch Centrum (1979-1984) veel aange-toond. In het boek wordt aandacht besteed aan de vondsten uit het grafveld Zeeuwse Uytkyck in het noordwesten van Spitsbergen. Ook bevat het een goede beschrijving van het functioneren van de traanovens bij de landstations. Die bleken de bottleneck te zijn in het productieproces. Tenslotte werpt de schrijver, op basis van bevrachtingscontracten, een helder licht op het aantal Nederlandse uitredingen in de tijd na het aflopen van het octrooi.

Samenvattend: *De Noordse Compagnie* is een vlot geschreven boek voor een breed lezerspubliek. Het beschrijft hoe de walvisvaart in de eerste helft van de zeventiende eeuw in ons land werd georganiseerd. Het doet dat aan de hand van verschillende soorten bronnen. Het is fraai uitgegeven, met schitterende foto's van het Arctisch gebied. Wel laat het nog een aantal vragen onbeantwoord en verder onderzoek blijft nodig. Het definitieve boek over de Nederlandse walvisvangst tijdens de Noordse Compagnie is het daarom nog niet.

Jur Leinenga

James Bender, *Dutch Warships in the Age of Sail 1600-1714. Designs, Construction, Careers & Fates* (Barnsley: Seaforth Publishing, 2014, 320 p., ill., ISBN 9781848321571; £50.00)

Met het bijeenbrengen van de namen van alle Nederlandse oorlogsschepen die tijdens de vele zeeslagen van de 'lange' zeventiende eeuw hebben gediend, heeft de auteur gehoor gegeven aan een lang gekoesterde wens van menig maritiem historicus. Velen van ons willen immers maar wat graag te weten komen welk schip bij welke zeeslag nu precies betrokken was – om er vervolgens achter te komen dat het vinden van een antwoord op deze eenvoudige vraag in de archieven bepaald geen sinecure is.

Het is niet de eerste poging om tot een overzicht van de Nederlandse vloot te komen. A. Vreugdenhil publiceerde in 1938 zijn *Men-of-war of the United Provinces 1648-1702* en in 1975 verscheen de tiendelige serie '*s Lands schepen uit de 16e en 17e eeuw*' van het Bureau Maritieme Historie van de Marinestaf. De samenstellers van beide overzichten konden op hun beurt weer putten uit informatie verzameld door J.E. Elias in *Schetsen uit de geschiedenis van ons zeewezen* en *De vlootopbouw in Nederland in de eerste helft der zeventiende eeuw* die in de jaren twintig en dertig van de vorige eeuw verschenen. Ook in *Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen* (1858) van J.C. de Jonge treffen we enkele lijstjes aan. Voor een overzicht van de vlootopbouw in de zeventiende eeuw is de onderzoeker vooral aangewezen op de archieven van de admiraliteitscolleges en dat is precies waar de schoen knelt. De vijf admiraliteiten die waren belast met het uitreden van de oorlogsvloot van de Republiek voerden allen een eigen beleid met een bijbehorende eigen administratie die ook nog eens allerlei gaten en lacunes vertoont. Dit maakt het bijvoorbeeld moeilijk om de levensloop van een oorlogsschip na te gaan. Van standaardisering was destijds absoluut geen sprake en daarmee is het vastleggen van de geschiedenis per schip zeker relevant. Schepen werden tussentijds verbouwd, van meer of minder geschat voorzien, ingehuurd in tijd van oorlog en daarna weer uit dienst gesteld. Juist in zulke 'scheepsbiografieën' wil het voorliggende overzicht van James Bender voorzien en dat is zeker de kracht van deze publicatie; het brengt alle beschikbare informatie per schip overzichtelijk bijeen.

Na een historische inleiding op het onderwerp door J.D. Davies over de ontstaansgeschiedenis en organisatie van de admiraliteiten, de scheepsbouw, de vlootsterkte, verschillende scheepstypen en scheepsbewapening volgen de traditionele vlootlijsten die zijn gerangschikt op zowel zeeslag als op admiraliteit. Een overzicht van het scheepsgeschut per admiraliteit is in een aparte bijlage opgenomen. Via een scheepsnamenindex achter in het boek kunnen de beschrijvingen van de individuele schepen worden

opgezocht. Deze beschrijvingen zijn natuurlijk geheel afhankelijk van het beschikbare bronnenmateriaal en variëren daardoor per schip van een enkele regel tot een uitgebreide en geïllustreerde paragraaf. De auteur heeft daarbij alle informatie die hem bekend was op systematische wijze bijeengebracht: gegevens over afmetingen, jaar van ingebruikname, bewapening en het aantal opvarenden zijn waar mogelijk aangevuld met de namen van verschillende bevelhebbers of interessante wetenswaardigheden over de bouw of inzet van een schip.

De in dit deel van het boek opgenomen afbeeldingen zijn overwegend scheepsportretten van de hand van vader en zoon Van de Velde. Een uitstekende keuze, want door hun detaillering vormen deze tekeningen al een belangrijke bron op zichzelf. Het is daarbij echter wel spijtig te constateren dat voor het gehele boek enkel uit de beeldcollectie van het National Maritime Museum in Greenwich is geput. Van veel andere in het boek besproken schepen en de zeeslagen waar zij bij betrokken waren bestaan eveneens goede afbeeldingen, maar die moeten dan wel bij andere – Nederlandse – musea worden gezocht. Opmerkelijk is het ontbreken van een overzicht van de schepen die betrokken waren bij de Tocht naar Chatham in juni 1667. Zo'n overzicht is wel degelijk voorhanden. Raakte het opnemen van juist deze expeditie toch een te gevoelige snaar? Tot slot valt op de speciaal voor deze publicatie vervaardigde kaart nog iets af te dingen. Nu zijn kaarten altijd lastig: wat laat je zien en wat laat je juist weg? Deze kaart van de Republiek in de zeventiende eeuw toont vooral veel informatie waaronder de locaties van verschillende zeeslagen die plaatsvonden in Nederlandse wateren. Vreemd genoeg betreft het hier alleen zeeslagen van vóór het jaar 1600 en die vallen juist buiten het bereik van de feitelijke publicatie! Overigens zou de internationale lezer zeker zijn gebaat bij de opname van een tweede, grotere kaart met daarop de locaties van de wel in het boek behandelde zeeslagen in *Europese* wateren. Daarbij zouden tevens de vaak voor verwarring zorgende verschillende benamingen in het Engels en het Nederlands voor dezelfde zeeslag – denk aan de *Battle of Scheveningen* voor de slag bij Terheide in 1653 of de *Battle of the Texel* in plaats van de slag bij Kijkduin in 1673 – kunnen worden toegelicht.

Uiteindelijk kan de auteur alleen maar worden gecompimenteerd voor zijn grote doorzettingsvermogen (aan de publicatie ligt 25 jaar onderzoek ten grondslag) om in de zo fragmentarische en niet zelden daardoor verwarrende informatie een helder overzicht te scheppen. Deze publicatie over de opbouw van de Nederlandse oorlogsvloot is overigens bedoeld om zelfstandig te worden geraadpleegd, maar het is goed te weten dat deze verschijnt in een serie van overzichten met een identieke opzet. Daarin spelen

steeds de vlootlijsten van een specifiek land gedurende 'the age of sail' een centrale rol. Eerder verschenen bij uitgeverij Seaforth al vier delen over de Britse marine (1603-1714, 1714-1792, 1793-1817 en 17817-1863) van de hand van Rif Winfield en een overzicht van de Russische marine van 1696-1860 door John Tredrea en Eduard Sozaev. Het ligt in de lijn van verwachting dat we in de nabije toekomst dus nog meer van deze uitermate praktische overzichten van andere nationale oorlogsvloten tegemoet kunnen zien.

Jeroen van der Vliet

Martijn van den Bel, Lodewijk Hulsman en Lodewijk Wagenaar ed., *De reizen van Adriaan van Berkel naar Guiana. Indianen en planters in de 17^{de} eeuw* (Leiden: Sidestone Press, 2014, 214 p., ill., ISBN 9789088902697; € 29,95)

In de vroegmoderne tijd betekende de uitdrukking 'naar de Barrebiesjes gaan' zoveel als naar de hel of naar de verdommenis gaan. De 'Barrebiesjes' stonden voor de plantagekolonie Berbice op de Wilde Kust (Guyana), gelegen in het oerwoudgebied tussen de Amazone en de Orinoco. Toentertijd gold het vertrek naar deze kolonie als een zeker doodvonnis vanwege het ongezonde klimaat waarin tropische ziekten welig tierden. Adriaan van Berkel vertrok in 1670 vanuit Vlissingen naar Berbice waar hij in opdracht van Abraham van Pere en Pieter van Rhee, de Zeeuwse eigenaren van de kolonie, de functie van secretaris en koopman zou gaan vervullen. Hij maakte in Guyana drie reizen naar het binnenland en een per kano naar de naastgelegen plantagekolonie Essequibo, en keerde ten slotte in 1674 terug naar de Republiek. In 1680 zou hij opnieuw naar de Wilde Kust zijn afgereisd, ditmaal voor een periode van vier jaar als opzichter van een niet nader genoemde plantage in Suriname. Adriaan van Berkel heeft zowel de 'Barrebiesjes' als Suriname overleefd en daar uitgebreid verslag van gedaan.

In 1695 publiceerde de Amsterdamse uitgever Johan ten Hoorn de *Amerikaansche Voyagien* van Adriaan van Berkel. Ten Hoorn was een van de vele uitgevers in de Republiek die reisverhalen en landbeschrijvingen op de markt brachten. Aan het eind van de zeventiende eeuw was er in Europa veel vraag naar literatuur over exotische gebieden. Nederlandse uitgevers bedienden en voedden die markt door op grote schaal de ruwe waarnemingen van reizigers te bewerken en te verluchten met gravures van de wonders wereld buiten Europa. Zij poogden hun producten zo aantrekkelijk mogelijk te maken voor hun consumenten, ook als dat ten koste ging van

het waarheidsgehalte van de originele verslagen. Benjamin Schmidt heeft die manipulatie van originele reisverslagen door Nederlandse uitgevers op uitstekende wijze geanalyseerd in zijn recent verschenen *Inventing Exoticism* (Philadelphia 2015). De drie bezorgers van Van Berkels boek toetsen in hun inleidende hoofdstukken eveneens het waarheidsgehalte van diens reisverslagen.

Het publiek in de Republiek was dankzij kranten, pamfletten en andere periodieken redelijk goed geïnformeerd over recente gebeurtenissen op de Wilde Kust. Bovendien verscheen in 1669 in Amsterdam *Een onpartydige beschrijvinge van Surinam* van Georges Warren, de eerste Nederlandstalige geschiedenis van Suriname die twee jaar eerder al was gepubliceerd in het Engels. Ook verschenen er in de door Gerard Casteleyn uitgegeven *Oprechte Haerlemsche Courant* geregeld artikelen over de ontwikkelingen in Suriname sinds Abraham Crijnssen deze kolonie in 1667 had veroverd op de Engelsen. Een vergelijking van deze teksten met het Surinaamse gedeelte van *Amerikaansche Voyagien* wijst uit dat Van Berkels uitgever die stukken met enkele tussenzinnen vrijwel volledig heeft gerecycled. We hebben hier dus te maken met een zeventiende-eeuws geval van plagiaat, waarschijnlijk gepleegd om het boek een omvangrijker lezerspubliek te bezorgen. Adriaan van Berkel is voor zover bekend nooit in Suriname geweest. Dat roept de vraag op hoe serieus wij zijn waarnemingen in Berbice moeten nemen.

De bezorgers constateren in hun inleiding dat Van Berkels verslag over zijn reizen in en vanuit Berbice geheel of gedeeltelijk op eigen waarneming is gebaseerd. Kort na zijn aankomst in de kolonie maakte hij kennis met de indiaanse bevolking nabij fort Nassau, het militaire en bestuurlijke centrum van de kolonie. Hij beschrijft allerhande wetenswaardigheden over het leven en werken van de indianen: zij konden slechts tot vijf tellen, ruilden de plantaardige verfstof oriaan tegen Europese producten met kolonisten, droegen alleen schaamlappen als kleding, braadden hun geschten wild op een houten rooster genaamd barbakot (de oorsprong van ons woord barbecue) en konden uren dansen onder invloed van alcoholische dranken. Tijdens een van zijn reizen in het binnenland was Van Berkel getuige van een ritueel rondom de keuze van een nieuwe kapitein of stamhoofd. De beoogde kapitein werd eerst door enkele indianen met zwepen tot bloedens toe geslagen, vervolgens enige tijd op een met bladeren bedekte barbakot geplaatst waaronder een klein vuur brandde en ten slotte in een speciale hut in een hangmat gelegd. Als hij na twee à drie weken van zijn verwondingen was hersteld, werd dit ritueel herhaald, waarna de indiaan de titel van kapitein verwierf. Het doel van deze beproeving was het testen van de mannelijkheid en onverschrokkenheid van de toekomstige leider.

Van Berkel besteedt in zijn verslag ook aandacht aan het leven en werken op de plantages. Hij toont daarin een zekere compassie met het lot van de Afrikaanse slaven, die dikwijls door hun blanke meesters werden mishandeld. Ruim twintig jaar na zijn terugkeer in de Republiek werd het werk van Adriaan van Berkel uitgegeven, waarna het snel in de vergetelheid verdween. In 1948 verscheen er van de hand van Walter Edmund Roth een Engelse vertaling van het werk in Brits-Guyana, maar in het Nederlands is de tekst pas nu herdrukt.

De reizen van Adriaan van Berkel vormen een welkome aanvulling op de schaarse literatuur over de plantagekolonie Berbice. Zijn observaties bieden ons een boeiend inkijkje in de onbekende wereld van de indianen in Guyana in de zeventiende eeuw. De bezorgers hebben het waarheidsgehalte van zijn observaties op grondige wijze aan eigentijdse publicaties en bronnen getoetst, en zijn werk in de bredere historische ontwikkeling van Berbice geplaatst. Over de afkomst van Adriaan van Berkel hebben zij wegens gebrek aan bronnen niet veel kunnen achterhalen; hij is waarschijnlijk in 1647 in Leiden geboren, maar helemaal zeker is dat niet. De redactie van het boek schiet helaas op enkele punten tekort. Zo zijn de citaten in de inleiding vrijwel allemaal in de oorspronkelijke brontaal weergegeven, maar is die van William Byam, de stichter van de Engelse kolonie Suriname, in het Nederlands vertaald (p. 60-61). En in onbruik geraakte of vreemde woorden die in de tekst voorkomen, worden zowel in een woordenlijst als in de noten bij de brontekst verklaard. Dat alles neemt niet weg dat *De reizen van Adriaan van Berkel* een belangrijk boek is voor geïnteresseerden in de vroegmoderne geschiedenis van de Wilde Kust.

Henk den Heijer

Matthias van Rossum, *Kleurrijke tragiek. De geschiedenis van de slavernij in Azië onder de VOC* (Hilversum: Verloren, Zeven Provinciën Reeks 35, 2015, 91 p., ill., ISBN 9789087045173; € 14,00) en Reggie Baay, *Daar werd wat gruwelijks verricht. Slavernij in Nederlands-Indië* (Amsterdam: Athenaeum-Polak & Van Genneep, 2015, 299 p., ill., ISBN 9789025304706; € 19,99)

Indian Ocean slavery has been aptly described as the 'world's oldest trade' (see M.P.M. Vink, '“The world's oldest trade”: Dutch slavery and slave trade in the Indian Ocean in the seventeenth century', *Journal of World History* 14-2 (2003) 131-177 en M.N. Pearson, *The Indian Ocean* (Londen/ New York

2003) 3). Due to the prevalent historiographical Atlantic-centeredness of historiography (the 'tyranny of the Atlantic' in slavery studies pace Edward Alpers, 'The African diaspora in the northwestern Indian Ocean: Reconstruction of an old problem, new directions for research', *Comparative Studies of South Asia, Africa and the Middle East* 17-2 (1997) 62-81) and the selectivity of collective memory, the suffering of slaves in the Mare Indicum has by and large been a 'history of silence' (see also H. Gerbeau, 'The slave trade in the Indian Ocean: Problems facing the historian and research to be undertaken', *The African slave trade from the fifteenth to the nineteenth centuries* (Parijs 1979) 184-207). As Richard Allen's recent study on the European slave trades in the Indian Ocean indicates, the situation is compounded by the challenges posed by 'evidentiary constraints', including, in the case of the Dutch East India Company (VOC), the abundance of archival records, requiring the kind of wide-ranging, informed and detailed research that is far beyond the reach of any one individual (R.B. Allen, *European slave trades in the Indian Ocean, 1500-1850* (Athens 2015) 7, 210, 215).

The two revisionist works under discussion here are intended, at least in part, to redress this imbalance by providing the 'Asiatic perspective' on the Dutch global slave past exposing the 'colorful tragedy' and 'atrocities' of slavery and slave trading in the VOC world and the Dutch East Indies. Where Van Rossum's academically-inspired, ornamented exposé limits itself to the VOC period (1602-1799), Baay's more populist, austere black book also covers the era of the Dutch colonial period (1800-1949), including the protracted histories of the gradual abolition (*de jure*, if not *de facto*) of slavery and the slave trade and the emergence of 'alternatives' or 'new systems of slavery' in the East Indies.

Dutch Indian Ocean slavery and slave trade did not only start before its Atlantic counterpart, for a long time (until 1750) it may also have been much larger in volume, including the rather limited official ownership and trade by the VOC itself, and the much more extensive private ownership and trade of Company officials and other European, Eurasian, and non-European subjects in areas under Dutch jurisdiction. Though recognizing that private slave ownership and trade by Europeans, Chinese, Javanese, and Arabs was more important, Baay focuses by and large on the VOC (p. 12, 43-44, 51, 60-61). In contrast, Van Rossum systematically employs the more inclusive, broader definition (p. 12, 16-17, 24-26, 45-47).

Conforming to and interacting with pre-existing slave systems, routes to slavery mediated through market intervention included, among others, warfare and raiding, tribute, kidnapping, famine and indebtedness, judicial slavery, and birth. Although slaves were virtual 'jack-of-all-trades', Baay ar-

gues that domestic slaves represented the most important group of bonded laborers among private individuals in the East Indies primarily used as status symbols by the rich and powerful and their wives (p. 60, 62-66). Van Rossum begs to differ. He challenges Baay and what he considers the mainstream 'rigid conceptual distinction' between the relative small-scale, urban, 'mild' character of Asiatic slavery built on status and the large-scale, agrestic, exploitative plantation system in the Atlantic based on economic interests. The contrast, he asserts forcefully, not only puts too much emphasis on the distinction between household and plantation, but also insufficiently recognizes the intimate connection between households and economic activity in the early modern period (p. 9, 13-15, 21, 49-50, 60, 62, 81-82).

Relying on judicial archival records, most notably the Bench of Aldermen and Council of Justice at Batavia, both authors opt for a human-centered, anecdotal approach to 'break the silence' and, if possible, let the voices of the male and female slave in the East be heard (Van Rossum: p. 17-18, 43; Baay: p. 102, 133-134). The elaborate disciplining and control mechanisms of Dutch 'slave societies' with their large slave populations were fueled by an atmosphere of fear, deep-rooted distrust, and lack of understanding amongst slave owners (Van Rossum: p. 73; Baay: p. 124, 132). Though acknowledging the biased nature of their archival sample (Van Rossum: p. 83; Baay: p. 160), both authors emphasize the structural abuse and powerlessness of the slaves in the face of draconian punishments, subtle rewards, and insidious divide-and-rule strategies, however, Baay in particular goes to great lengths in exposing the numerous excesses involved. The slaves' formal right of complaint against extreme abuse proved to be a dead letter because of the 'secret compact' between slave owners and the authorities, the racial- and class-based administration of justice, the poor quality of judicial officials, (possibly intentional) ambiguities in legislation, and the bribing and intimidation of witnesses (Van Rossum: p. 44-46, 64, 66-67; Baay: p. 122, 133, 135, 136-138, 142).

Slaves responded in a variety of ways between deference and defiance ranging from small-scale acts of sabotage to 'acts of desperation' such as marronage (*drossen*), running amok, and suicide. Surprisingly, neither author mentions the famous case of Surapati (d. 1706), the 'Indonesian Spartacus' and 'national hero of Indonesia', an escaped slave from Batavia of Balinese origins who set up an independent domain at Pasuruan in eastern Java and the Eastern Salient (see for example A. Kumar, *Surapati: Man and legend: A study of three babad traditions* (Leiden 1979); M.C. Ricklefs, *A short history of modern Indonesia* (4th ed. Stanford 2008) 100-104).

Van Rossum's 'understanding-analytical perspective' guided by academic questions neatly complements Baay's condemning-descriptive approach led by societal concerns. Driven by the same agenda, Van Rossum's intent to 'encourage [scientific and public] debate and research without provoking' to end the 'forgotten and silenced' history of slavery under the VOC (p. 9-10, 20) dovetails with Baay's goal to 'lift the mists of history' and to redress the widespread academic and public amnesia of the 'exceedingly protracted and exceedingly shameful period' of Dutch slavery in the East (p. 255). Combined with the 'embarrassment of riches' of untapped available sources, both authors also realize 'there is still a world left to explore' (Van Rossum: p. 83) in order to 'place [Indian Ocean slavery and slave trade], if possible, on the Dutch historical map' (Baay: p. 272).

Markus Vink

Carla van Wamelen, *Family life onder de VOC. Een handelscompagnie in huwelijks- en gezinszaken* (Hilversum: Verloren, 2014, 592 p., ISBN 9789087044947; € 49,00)

Wat doet een historisch letterkundige als ze de vraag krijgt of ze een boek over het familieleven onder de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) wil recenseren voor het *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*? Ik zeg dan ja, omdat ik denk dat ik een sociologische studie over dat leven onder ogen zal krijgen. Dat is echter niet het geval. In *Family life onder de VOC. Een handelscompagnie in huwelijks- en gezinszaken* heeft Carla van Wamelen, gespecialiseerd familierechtjurist, het gezinsleven ten tijde van de VOC niet vanuit het gezichtspunt van een gezinshistoricus of -socioloog bekeken, maar juist vanuit het oogpunt van wetgeving. Het gaat de jurist, verduidelijkt ze, bij de bestudering van *family live* – helaas Engels vakjargon en te vertalen als familie- en gezinsleven – juist om de bestudering van het recht op eerbiediging van dat leven.

Van Wamelen, deskundige op het gebied van de kinderbescherming in Nederland, wilde wel eens iets lezen over de kindervetgeving in Indië. Omdat daar nauwelijks iets over is verschenen, heeft ze er zelf maar een studie over geschreven, resulterend in een lijvig boekwerk vol regelgeving en wetten over dat gezinsleven en de ontwikkeling ervan. Daartoe is ze bij het begin begonnen met de oprichting van de handelscompagnie en haar bestuur in Indië inclusief die wet- en regelgeving, haar justitie en de rol van de gereformeerde kerk bij het optreden in huwelijks- en gezinszaken.

Bij dit alles ligt de nadruk op civiel recht; strafrecht is geen onderwerp van onderzoek geweest.

De doelstelling van Van Wamelens studie is een zo volledig mogelijk beeld schetsen van de bemoeienis van de VOC op het punt van huwelijks- en gezinszaken. In de Republiek werd destijds recht gesproken op basis van het Rooms-Hollands familierecht, waarbij Rooms in dit verband opgevat moet worden als Romeins. Bij het uitoefenen van dat familierecht in Indië moest de Compagnie uitgaan van het concordantie-beginsel en zoveel mogelijk dat Rooms-Hollandse familierecht uit de Republiek als uitgangspunt nemen. Waar sprake was van discordantie onderzocht Van Wamelen waarom dat was. Vereisten de speciale Indische omstandigheden dat of is er een andere verklaring voor te geven. Het tweede punt van aandacht is de vraag welke belangen gediend werden bij de jeugdzorg van de Compagnie. Die van degenen die zorg of bescherming verdienden of die van de Compagnie die bij alles vooral de zorg om winst hoog in het vaandel had staan.

Van Wamelen begint inderdaad bij het begin, daardoor komen veel al relatief bekende zaken voor het voetlicht – zoals het al dan niet sturen van witte vrouwen naar Indië ten behoeve van kolonisatie – alleen nu voorzien van de volledige wettige regelgeving. Ook de ontwikkeling in die regelgeving wordt uitputtend beschreven. Het interessantst vind ik de hoofdstukken over minder bekende zaken als concubinaat, erkenning en adoptie waarbij de gang van zaken in Indië afwijkt van die in het vaderland.

Werden in het vaderland in religieus opzicht gemengde huwelijken toegestaan, in de Oost waren ze als een Europeaan met een Aziatische vrouw trouwde ook in etnisch opzicht gemengd. Aanvankelijk werd zo'n huwelijk aangemoedigd, waardoor veel witte mannen in de begintijd met ex-slavinnen trouwden. Die moesten daartoe niet alleen vrijgelaten worden, maar ook gedoopt. Al snel gold een terugkeerverbod voor gemengd gehuwde mannen en hun gezin. Het vaderland moest zo wit mogelijk blijven en men wilde juist dat in Indië een groep met Europese status zou ontstaan en een kolonie zou vormen. Donkere vrouwen van alle gradaties – mesties, kastisch of poestisch – kregen die status als ze met een Europese man waren getrouwd.

Maar niet alleen binnen het huwelijk verwekten Europese mannen kinderen. Dat gebeurde ook bij hun slavinnen. Slavernij bestond in de Republiek niet en daarom gold de op Romeins-Justiniaanse leest geschoeide wetgeving als uitgangspunt. In een paragraaf met de veelzeggende titel 'De concubine als wegwerpartikel en haar bescherming' doet de auteur de rechtspositie van de concubine uit de doeken. Slaven werden niet als mensen gezien, maar als zaken. De slavin en het bij haar verwekte kind waren

eigendom van de lijfheer. Aan dat eigendomsrecht ontleende deze lijfheer zelfs meer bevoegdheden ten aanzien van zijn slavenkind, dan een wettige vader in het vaderland aan het Rooms-Hollands familierecht. Zonder dat het enige straf tot gevolg had kon hij op alle mogelijke manieren voor het kind zorgen, maar dat ook nalaten. Dat laatste gebeurde regelmatig. Maar 'niet alle lijfheren behandelden hun slavin/concubine als een koe', vervolgt Van Wamelen in de paragraaf 'De concubine als levensgezellin', 'haar situatie kon variëren van seksslavin of privéhoer tot die van geliefde levenspartner'.

Soms wilden de witte verwekkers repatriëren. Omdat het verboden was kinderen uit gemengde relaties naar Europa mee te nemen, leverde dat heel wat gesol met die kinderen op, zeker als ze waren gedoopt en geadopteerd, en niet bij hun moeder leefden. Vaak bracht de vader bij vertrek naar het vaderland zo'n kind onder bij christelijke vrienden of verwanten. Maar die konden ook weer vertrekken en dan werd het kind weer doorgegeven. Dat is voor ons moreel gezien ondenkbaar, maar het vormde destijds, met name uit kerkelijk gereformeerd oogpunt, geen bezwaar zolang het kind maar in christelijke handen bleef. Het ging uiteindelijk om het zielenheil van het kind.

Zelfs het fenomeen draagmoederschap bestond in Indië. Het kwam voor bij onvrijwillige kinderloosheid van Europese echtparen. Slavinnen golden als ideale draagmoeders. Formeel waren kinderen, geboren uit slavinnen en hun lijfheer onwettige kinderen. Maar een Europees echtpaar kon het kind aannemen en grootbrengen.

Van Wamelen stopt niet bij het eind van het VOC-tijdperk in december 1799. Na het faillissement moesten de familiale zaken in Indië natuurlijk nog steeds geregeld worden. Daarom wordt de regelgeving in de negentiende eeuw ook nog besproken. Ik mis eigenlijk een samenvattend en concluderend overzicht op het eind van dit interessante, maar wel erg lijvige boekwerk. Wie iets wil weten over regelgeving op het gebied van familie- en gezinsleven ten tijde van de Compagnie, zal het echter zeker in deze studie vinden.

Marijke Barend-van Haften

Gert Oostindie en Jessica V. Roitman, *Dutch Atlantic Connections, 1680-1800. Linking Empires, Bridging Borders* (Leiden/Boston: Brill, Atlantic World 29, 2014, 452 p., ISBN 9789004271326; € 93,00)

In deze bundel brengen Gert Oostindie en Jessica Roitman een indrukwekkende diversiteit aan expertise bij elkaar, in een helder overzicht van de Nederlandse activiteiten in het Atlantisch gebied gedurende de lange achttiende eeuw. De redacteurs nemen stelling tegen de traditionele historiografie waarin de Atlantische handel van weinig economisch belang wordt geacht en stellen hier een beeld tegenover waarin 'Nederlanders' belangrijk waren voor *the Atlantic*, en omgekeerd. Oostindie en Roitman wijzen op de noodzaak om over nationale grenzen heen te kijken en om interacties en verbindingen centraal te stellen, maar waarschuwen tegelijkertijd voor al te vergaand revisionisme: persoonlijke netwerken konden succesvol zijn, maar we moeten institutionele factoren zeker niet uitvlakken. Deze genuanceerde aanpak met aandacht voor de spanning tussen instituties en *agency* is kenmerkend voor het boek.

De redacteurs definiëren de *Dutch Atlantic* als alle bezittingen onder Nederlands bestuur met een belangrijke Atlantische handelsdimensie. Dit betekent helaas dat de Kaapkolonie, New York en – frappant genoeg – Elmina, erbuiten vallen. De kenmerkende eigenschap van de Dutch Atlantic blijkt voorts dat er geen kenmerkende eigenschappen waren. Anders gezegd, heterogeniteit is het sleutelwoord, aangezien de overzeese gebieden sterk verschilden in economische openheid, institutionele structuur, migratie en identiteitsvorming, en slavernijregimes.

Het boek kent vijf secties: Caribische interacties, Europese interacties, intellectuele en interculturele uitwisselingen, veranderingen, en reflecties op het concept Dutch Atlantic. Wim Klooster laat met uitgebreid bronnenonderzoek zien dat Curaçao niet alleen een knooppunt was voor de (smokkel)handel met het Spaanse vasteland, maar tevens Spaans-Franse handel faciliteerde, waarbij Spaanse muil dieren voor Franse slaven geruild werden. Suriname was ook een Atlantisch knooppunt, zoals Karwan Fatah-Black laat zien, maar daar waren het echter vooral *niet*-Nederlanders die het inter-koloniale web vormgaven, terwijl Nederlanders zich richtten op trans-Atlantische handel. De rol van Nederlanders als tussenpersonen was veeleer iets van de zeventiende eeuw, zoals ook Christian Koot betoogt voor de Chesapeake. De kolonisten aldaar protesteerden hevig tegen de invoering van de Navigation Acts, maar hoewel het Britse mercantilisme de handel niet direct beëindigde, was de rol van Nederlandse handelaren rond 1730 grotendeels uitgespeeld.

In het Europese deel van het boek bouwt Silvia Marzagalli hierop voort. Nederlanders bleken in de zeventiende eeuw belangrijke kredietverstrekkers voor de Franse Atlantische handel. De Fransen namen dit echter spoedig zelf over, hoewel in de heruitvoer vanuit Frankrijk naar de Republiek een belangrijk Nederlands element bleef bestaan. Marzagalli wijst verder op de cruciale relatie tussen mercantilisme en oorlog: de smokkel in oorlogstijd verlichtte de spanningen die in vreedstijd opgebouwd werden in het onwerkbaar mercantilistische systeem. Kenneth Morgan herinnert ons er aan dat Curaçao en Sint-Eustatius belangrijke smokkelcentra waren. Deze spanning tussen smokkel, mercantilisme en internationale handel komt vervolgens uitgebreider aan bod. Ana Crespo Solana bestudeert de Nederlands-Vlaamse natie in Cádiz en hun belangen in de Amerikaanse en Europese handel. Hoewel de Spaanse kroon voor de vorm een gesloten systeem hanteerde, waren buitenlandse handelaren simpelweg noodzakelijk om het Spaanse systeem draaiende te houden. Henk den Heijer focust vervolgens op de spanning in de Republiek tussen vrijhandel en gevestigde monopolistische belangen. Hij wijst erop dat de Republiek, net zoals Engeland, een *West India Interest* kende, maar dan voornamelijk op het niveau van de steden en gewesten.

In het derde deel van het boek wordt het net verder uitgeweid en komen de sociale en intellectuele aspecten aan bod. Aviva Ben-Uri en Jessica Roitman belichten hoe sociale status de uitkomst van overspelrechtzaken beïnvloedde in Suriname, en Karel Davids laat zien dat wetenschappelijke netwerken niet enkel bilateraal waren, maar het gehele Noord-Atlantische gebied omvatten. Op een vergelijkbare manier beargumenteert Benjamin Schmidt dat het idee van een *Dutch Atlantic* te beperkt is, door te kijken naar het werk van de zeventiende-eeuwse schilder Frans Post. Daaruit komt een beeld naar voren van een Atlantisch gebied waarin nationale grenzen overliefen in elkaar en beelden van een verre, exotische wereld de boventoon voerden.

Deel vier keert weer terug naar de economische kant, waarin Han Jordaan en Victor Wilson een verfrissende vergelijking presenteren tussen de vrijhavens Sint-Eustatius, Sint-Thomas en Sint-Bartholomew. Hierna beoogt Gert Oostindie dat het einde van de neutraliteit van de Republiek ook het einde van de Dutch Atlantic inluidde. Groot-Brittannië dwong de Republiek in de Vierde Engelse Oorlog (1780-1784) op de knieën, kon daarna verscheidene kolonies annexeren, en dicteerde later de afschaffing van slavenhandel en slavernij.

In deel vijf stelt Pieter Emmer een andere verklaring voor, namelijk dat Nederlandse handelaren simpelweg weggeconcurrereerd werden. Bij gebrek

aan een substantieel productie-imperium en een beschermde consumptie-markt waren de Nederlanders aangewezen op de handel en daarmee kwetsbaar in een mercantilistische wereld. Tot slot constateert Alison Games dat het boek vooral gaat over blanken en weinig oog heeft voor Amerindianen en slaafgemaakte Afrikanen. Ze werpt tevens de vraag op of '*national Atlantics*' niet te beperkend zijn, gezien de huidige trends in global history.

Verscheidene essays suggereren inderdaad dat het concept van de Dutch Atlantic wringt. Culturele en intellectuele ontwikkelingen overstegen nationale grenzen, en op economisch vlak was er ook steeds minder *Dutch* in de Dutch Atlantic. In de eigen kolonies bleken niet-Nederlanders cruciaal en ook in andere rijken werd de karakteristieke Nederlandse tussenhandelaar verdrongen. Daarbij staat de geleidelijke achteruitgang in de achttiende eeuw op gespannen voet met de claim over een '*pivotal, and indeed, exceptional role of the Dutch in the Atlantic*', zoals op de achterflap valt te lezen. Een meer vergelijkende opzet was wenselijk geweest om dit beeld van een unieke Nederlandse geschiedenis te nuanceren. Dit neemt echter niet weg dat methodologische focus op inter-imperiale interacties een welkome aanvulling is op de bestaande historiografie, en dat dit boek een nieuw uitgangspunt vormt voor iedereen die bekend wil raken met de Nederlands-Atlantische geschiedenis. Het boek zou er ten slotte van geprofiteerd hebben als Brill meer geïnvesteerd had in copy-editing, wat gezien de riantte verkoopprijs mogelijk moet zijn geweest. Dit maakt het des te lovenswaardiger dat de redacteurs fondsen hebben geworven om het boek in *Open Access* beschikbaar te maken, zodat de kennis voor iedereen toegankelijk is; dit is duidelijk de weg voorwaarts.

Bram Hoornhout

Adam Clulow, *The Company and the Shogun: The Dutch Encounter with Tokugawa Japan* (New York: Columbia University Press, 2014, 352 p., ISBN 9780231164283; \$ 55,00)

Het boek *The Company and the Shogun* is een goed geschreven en gedetailleerde studie naar de positie van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) binnen de Japanse invloedssfeer. Aan de hand van zowel Nederlands als Japans bronnenmateriaal beargumenteert Adam Clulow dat de VOC-strategie van toegevendheid en terughoudendheid voor Japan niet – zoals lange tijd werd beweerd – op vrijwillige basis tot stand kwam, maar het resultaat was van een aantal conflicten tussen de Compagnie en het

Tokugawa shogunaat in de eerste helft van de zeventiende eeuw, waarin de eerste herhaaldelijk het onderspit delfde (p. 15-17, 261-262). Het resultaat was dat de vertegenwoordigers van de Compagnie *'were compelled [...] to refashion themselves – from subjects of a fictive king to loyal vassals of the shogun, from aggressive pirates to meek merchants, and from insistent defenders of colonial sovereignty to legal subjects of the Tokugawa state'* (p. 17).

De auteur heeft deze conflicten onderverdeeld in de categorieën diplomatie, geweld en soevereiniteit die ieder een deel van het boek vormen. In het eerste en veruit grootste deel beschrijft Clulow hoe de Compagnie in haar begindagen voet aan de grond probeerde te krijgen in Azië door zich te presenteren als gezanten van de fictieve 'koning van Holland' (stadhouder prins Maurits). Hoewel ze hier aanvankelijk enige successen mee behaalden, bleek het geen duurzame oplossing te zijn, daar het verkrijgen van de benodigde diplomatieke papieren uit de Republiek een lang en gecompliceerd proces was. Met de creatie van het ambt Gouverneur-Generaal probeerde de VOC deze persoon naar voren te schuiven als 'koning van Batavia' en hem de legitimiteit te verschaffen om de 'koning van Holland' te vervangen in diplomatieke betrekkingen met Aziatische landen. In Japan echter, waar diplomatie volgens een strak consistent ceremonieel systeem werkte, werd Pieter Nuyts in 1627 niet geaccepteerd als een echte ambassadeur. Deze diplomatieke patstelling werd opgelost door Jacques Specx, die vanaf begin jaren dertig van de zeventiende eeuw de Compagniedienaren in Japan begon voor te stellen als 'getrouwe vazallen' van de shogun op ongeveer hetzelfde niveau als de Japanse leenheren (*daimyo*). Clulow geeft verscheidene voorbeelden waarin de VOC en de Japanners deze status, zowel in geschrift als in daden, uitdroegen; bijvoorbeeld de ceremonie tijdens de hofreis, de retoriek die werd gebruikt in correspondentie met Japanse autoriteiten en de Nederlandse assistentie bij het neerslaan van de Shimabara Opstand (1637-1638).

In het tweede deel laat de auteur aan de hand van verscheidene case studies zien hoe het Tokugawa shogunaat zijn jurisdictie op zee uitbreidde van schepen die in het bezit waren van een Japanse pas (*Shuinjō*), tot de directe territoriale wateren van Japan, tot hele groepen zoals Chinese handelaren die zich tussen hun thuishaven en Japan bevonden. Met name deze handelaren presenteerden, wanneer hun door VOC-schepen elders op zee schade was berokkend, vele petitie's aan de gouverneurs van Nagasaki (*bugyō*) om het shogunaat ertoe te bewegen schadevergoedingen af te dwingen bij de VOC. Het shogunaat, dat de gewelddadige acties van de Compagnie op zee doorgaans zag als een vorm van piraterij, was geregeld op de hand van de Chinezen. De gevolgen voor de positie van de Compagnie positie in Japan

indachtig, werd de Compagnie volgens Clulow hierdoor in Oost-Azië zeer gelimiteerd in het spelen van haar belangrijkste troef: haar superieure nautische militaire technologie.

Het laatste en tevens kortste deel beschrijft hoe een dispuut tussen Pieter Nuyts, de gouverneur van Formosa (Taiwan), en Japanse handelaren ter plaatse de Compagnie in een confrontatie stortte met het Japanse shogunaat aangaande de aanspraak op de soevereiniteit over Formosa. Uiteindelijk kreeg de Compagnie het niet voor elkaar om het shogunaat van haar claim op Formosa te overtuigen. Om de zaak te sussen zagen de Gouverneur-Generaal en Raden te Batavia zich zelfs genooddaakt om hun werknemer aan het lokale Japanse justitiële apparaat over te leveren, iets wat we volgens Clulow kunnen beschouwen als een verdere inbreuk op de soevereiniteit van de Compagnie.

Het resultaat is een zeer gedegen uitgebreide studie en vormt een welkome aanvulling op een onderbelicht thema binnen het bestaande scala aan studies over de VOC in Japan. Zijn verhandeling is niet alleen interessant voor diegenen die de VOC bestuderen. De zorgvuldig uitgekozen case studies verschaffen ons tevens enig inzicht in het vroeg zeventiende-eeuwse staatsvormingsproces van het Tokugawa shogunaat. Dit wordt vervolgens in een bredere context van Europese expansie geplaatst door een antwoord te zoeken op de vraag hoever de Europese macht in Azië eigenlijk reikte en welke positie de Europese grootmachten innamen binnen de lokale Aziatische politiek. Met dit werk geeft hij nieuwe ammunisie aan academici die afstappen van het idee dat de zee een lege ruimte vormde waar Europeanen met hun superieure schepen en kanonnen konden doen en laten wat ze wilden, maar dat de zee kon worden verdeeld in (Aziatische) politieke zones waarbinnen het gebruik van Europees maritiem geweld niet zonder meer een gegeven was (p. 137-138).

Er zijn echter ook enkele kleine kanttekeningen te plaatsen. In het hoofdstuk over de transformatie naar getrouwe vazallen bijvoorbeeld, beargumenteert Clulow dat de Compagnie en haar dienaren in een speciale categorie voor buitenlandse contacten werden ingedeeld door het shogunaat. Hij verwijst hierbij naar het in 1853 gecompileerde *Overzicht van marietie betrekkingen* (*Tsūkō ichiran*) dat voor de Hollanders een aparte sectie 'publieke diensten' (*Hōkō*) heeft bijgesloten (p. 130-131). Ronald Toby heeft echter beargumenteerd dat de categorieën voor buitenlandse relaties, zoals aparte diplomatieke (*tsūshin*) en handelsrelaties (*tsūshō*), gepresenteerd in dit werk, niet voorkwamen vóór 1793 en dat met name de indeling en vormgeving een product was van negentiende-eeuws gedachtegoed dat men voor realiteit is gaan houden en projecteerde op voorgaande eeuwen (zie R.

Toby, *State and Diplomacy in Early Modern Japan: Asia in the Development of the Tokugawa Bakufu* (Princeton 1984; reprint Stanford 1991) 12-17). Daarnaast noemt Clulow het leveren van zogenaamde *Oranda fūsetsugaki* (Hollandse nieuwsverslagen) met informatie over wat er zich in Azië afspeelde als een van deze publieke diensten (p. 116-117). Van andere buitenlanders, zoals Chinezen, Koreanen, Ryukuanen et cetera, werd echter ook verwacht dat zij deze *fūsetsugaki* aan het shogunaat leverden. Wanneer het aankomt op specifieke daden, lijken de Nederlanders evenmin uniek. Zo hebben de Chinezen, als we de *Hirado dagregisters* en de *Nagasaki-ken shi* mogen geloven, eveneens actief bijgedragen aan het neerslaan van de Shimabara Opstand (zie Historiographical Institute ed., *Diaries kept by the Heads of the Dutch Factory in Japan*. Vol. III (Tokyo 1977) 113, 119; *Nagasaki-ken shi henshū iinkai* ed., *Nagasaki-ken shi: Taigai kōshō hen* [The History of Nagasaki Prefecture: Volume on Foreign Relations] (Tokyo 1985) 199). Een iets diepgaander vergelijking op dit punt met andere buitenlandse groepen was welkom geweest.

J.J.A. Knoest

R. Baars ed., *Het journaal van Joannes Veltkamp (1759-1764). Een scheepschirurgijn in dienst van de admiraliteit van Amsterdam* (Zwolle: W BOOKS, 2014, 160 p., ill., ISBN 9789462580510; € 22,95)

In 1937 kocht de Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum in Amsterdam van een particuliere verzamelaar een opvallend achttiende-eeuws reisverslag. Dit 'Journaal gehouden op 'slands oorlog schepen de Glinthorst en het Zeepaard door Joannes Veltkamp opper Heel en Genees meester op 'slands vloote ten dienste voor de admiraliteit Amsterdam' bevatte een viertal opeenvolgende scheepsreizen uit de jaren 1759-1764. Deze door de Zwolse scheepschirurgijn Joannes Veltkamp (1733-1818) beschreven reizen, in lengte variërend van amper vijf tot ruim zestien maanden, brachten hem met uitzondering van één tocht vanaf de rede van Texel op en neer naar Sint-Eustatius steeds naar mediterrane oorden als Lissabon, Gibraltar, Cadiz, Malaga, Livorno, Algiers en Tunis. Voor zowel de Nederlandse koopvaardij als marine waren dat toen courante bestemmingen. Dat een onderofficier tijdens zo'n reis een journaal bijhield was evenmin ongebruikelijk. Bij de Nederlandse marine was daarmee zelfs een vaste onderofficier belast. Maar dat journaal of dagregister was een officieel document met

een zakelijk reisverslag vol met nautische informatie dat ter controle direct na terugkomst van het schip ingeleverd moest worden bij de desbetreffende admiraliteit. Persoonlijke reisverslagen van (onder)officieren of andere bemanningsleden van marineschepen uit de zeventiende of achttiende eeuw komen veel minder vaak voor. En binnen die al beduidend kleinere categorie neemt het journaal van Veltkamp om verschillende redenen een aparte plaats in.

In tegenstelling tot soortgelijke journalen beschrijft Veltkamp het harde scheepsleven met de vrolijkheid en humor van een enthousiaste passagier en de bezochte havensteden met de prikkelende belangstelling van een nieuwsgierige toerist. Zijn eigen medische werkzaamheden komen slechts zijdelings aan bod. Al had hij wel het beste voor met zijn patiënten. Dat Veltkamp met het propageren van citrusfruit ter bestrijding van scheurbuik vroeg was, zoals vermeld in de inleiding (p. 41), is echter niet juist. De bekendste admiraal van Nederland, Michiel de Ruyter, legde dat verband al een eeuw eerder en handelde daar ook naar. Veltkamps journaal bestaat vooral uit levendige beschrijvingen van de aangedane havensteden en van wat hij daar zag en beleefde. Dat levert een avontuurlijke reisgids op, verlichtigd met tientallen door de chirurgijn zelf gemaakte tekeningen. Naast de frivole verteltrant en specifieke belangstelling voor het uitheemse zijn het vooral deze ruim dertig zeer kleurige tekeningen die het journaal zo bijzonder maken. Begrijpelijk dat Het Scheepvaartmuseum juist deze parel uit haar journalencollectie geschikt achtte voor een breed publiek en verkoos voor publicatie.

Aan de publicatie ging uitvoerig (archief)onderzoek vooraf door Rosanne Baars, als prof. J.C.M. Warnsinck-fellow tijdelijk aan Het Scheepvaartmuseum verbonden. Zij annotateerde en hertaalde de originele journaaltekst en voorzag deze van een zestig pagina's tellende inleiding. Daarin staat de levenswandel van Johannes Veltkamp centraal en wordt de inhoud van het journaal van vele nuttige kanttekeningen en aanvullende illustraties voorzien. Veltkamp blijkt na zijn vier scheepsreizen omvattende loopbaan bij de Amsterdamse admiraliteit, als stadsheermeester aan de slag te zijn gegaan in zijn geboorteplaats Zwolle. In tegenstelling tot zijn marinetijd publiceerde hij eenmaal terug aan de wal wel uitgebreid over zijn medische beroep. Hij werd er zelfs een gerespecteerd en vooraanstaand wetenschapper door. Na zijn dood in 1818 verdween zijn jolige scheepsjournaal uit familiebezit. Wat er daarna met het manuscript gebeurde, blijft ook na het lezen van de inleiding van Baars een mysterie. Dat doet vreemd aan, want de naam van de verzamelaar van wie het journaal in 1937 werd gekocht, is bekend en ook van diens zoon die in 1932 en 1933 het journaal nota bene omwerkte tot een

feuilleton en zo in verschillende dagbladen publiceerde. De vraag of Veltkamp zelf ooit publicatie van zijn journaal heeft overwogen, blijft eveneens onbeantwoord. De op het manuscript van Veltman gebaseerde museumuitgave is door de hertaling, eigentijdse vormgeving met vele verschillende moderne lettertypes, afwijkende groottes en zeer wisselende bladspiegels, nogal ver van het origineel af komen te staan. Wie het journaal als bron wil gebruiken, blijft daardoor aangewezen op het origineel. De tientallen tekeningen zijn wel integraal in kleur overgenomen en blijven fascinerend. Enerzijds omdat ze onderwerpen tonen die zelden door andere bemanningsleden van een oorlogsschip zijn verbeeld, zoals slaven aan het werk op een suikerplantage op Sint-Eustatius of het van de ra vallen van een daartoe veroordeelde deserteur. Anderzijds omdat de tekeningen door gebrekkig perspectief zo puur en naïef overkomen, want Veltman had veel gevoel voor saillante details maar was geen geschoold kunstenaar of getalenteerd tekenaar. De door Rosanne Baars geschreven inleiding biedt overigens ruim voldoende kader om de illustraties en geschreven inhoud van Veltkamps scheepsjournaal te kunnen doorgronden en plaatsen, al gebruikt zij hierbij wel erg vaak aan het journaal ontleende citaten. Daar staat tegenover dat de inhoud van het journaal al zo uitgebreid in de inleiding aan bod komt, dat er in het notenapparaat bij de journaaltekst zelf nog maar weinig hoeft te worden uitgelegd. Baars kan zodoende daar veelal volstaan met korte woordverklaringen. En het kan nog iets korter, want in verschillende noten hetzelfde woord uitleggen, bijvoorbeeld 'kwarterkas' (een vat van ruim 100 liter) in noot 61 en 140, is overbodig. Het notenapparaat is voor de rest overigens in orde, op een enkele uitglijder na, zoals de onjuist beschreven werkzaamheden van een kwartiermeester in noot 6. Voor de rest alle lof voor deze zeer toegankelijke en onderhoudende (museum)publicatie.

Marc van Alphen

J.A. Hoorn, *Verdrinken zonder water. De memoires van VOC-matroos Jan Ambrosius Hoorn, 1758-1778*. Bezorgd en ingeleid door Perry Moree en Piet van Sterkenburg (Zutphen: Walburg Pers, Werken uitgegeven door de Linschoten-Vereeniging CXIII, 2014, 256 p., ill., ISBN 9789057309953; € 65,00)

Jan Hoorn (Gouda, 1742) nam in 1758, zonder dat zijn ouders ervan op de hoogte waren, als matroos dienst bij de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC). Met de *Leiden* onder schipper Thomas Middelmeer arriveerde hij aan het eind van dat jaar in Batavia. In 1762 keerde hij terug in Amsterdam. Daar liep de verhoopt gelukkige hereniging met zijn ouders uit op een deceptie. Zijn moeder bleek overleden en zijn vader herkende hem niet. Een tweede reis met de VOC in 1764 bracht hem op Ceylon, waar zijn voorgenomen huwelijk met een Ceylonese schone nog voordat het was voltrokken op de klippen liep. In 1767 vestigde hij zich als 'vrijburger' in Batavia, waar hij als logementhouder en koopman een bestaan trachtte op te bouwen. Drie jaar later trad hij opnieuw in dienst van de VOC, nu als substituut waterfiscaal (een rechterlijk opsporingsambtenaar voor de handel ter zee), een functie waarin hij tal van bijzondere avonturen beleefde, smokkelaars in de kraag vatte, criminele zaakjes oploste en een vermoedelijk aardig fortuin bijeen sprokkelde. Hij vertelt er met smaak over in zijn memoires. De verleiding tot citeren is groot, maar de lezer kan dit maar het beste zelf ontdekken. In 1778 keerde hij definitief in Nederland terug; hij trad er in het huwelijk, werd vader van acht kinderen en vestigde zich als bankier. Veertig jaar later besloot hij op 78-jarige leeftijd zijn herinneringen aan zijn VOC-tijd te publiceren. Zijn boek verscheen in 1819 bij Van Boekeren in Groningen onder de titel *Mijne lotgevallen ter zee, en bedrijven op Batavia. In dienst der voormalige O.I. Comp.* Twee jaar later overleed de krasse knar in Kampen. Deze nieuwe uitgave in de serie van de Linschoten-Vereeniging is dus een heruitgave, een terechte heruitgave, wat mij betreft.

Het is bovenal een *good read*, met zijn opgewekte verteltrant, zijn aanstekelijke hyperbolen en zijn zwaar aangezette dramatische uitroepen, waarvan 'Ja, dien .. dag zal ik nooit vergeten, zoo lang ik nog mag leven' nog de minste is. In een bonte stoet verschijnen er de meest bijzondere ontmoetingen en belevenissen; hij verricht wonderbaarlijke reddingen, schakelt dieven en moordenaars uit, lijdt ontberingen en pijnen, roept in zijn wanhoop God aan (die als steeds voor redding zorgt), en wint door zijn besliste optreden ieders achting. In het vaderland zou hij voor zijn heldendaden beslist een medaille hebben gekregen, zegt hij ergens.

Hoorn pakt de zaken steeds met opgeruimd gemoed aan en weet uit de ergste ervaringen nog wel een positieve les te trekken. Een bootsman

die er graag op los ranselt?: 'wie geen slaag krijgt, kan niet groeien'. Op andere momenten toont hij zich een snelle leerling in koloniaal denken: treedt altijd krachtig op tegen inboorlingen, anders respecteren ze je niet. Maar verrassend is weer wel, dat hij het opneemt voor slaven: zij verdienen een menswaardig behandeling. De fantasie mag dan vaak met hem op hol slaan, maar tegelijkertijd bevatten zijn herinneringen veel interessante feiten en observaties over het sociale leven in Batavia en omgeving.

De bezorgers hebben zich uitstekend van hun taak gekweten, geholpen uiteraard door het prachtige VOC-archief. Zij volgen Hoorns reizen en avonturen op de voet met gegevens uit de archieven, vullen de tekst aan, corrigeren vergissingen, verkeerde data en foutieve cijfers en aantallen en lichten allerlei zaken, ontwikkelingen en functies goed toe in voetnoten, zodat de lezer zonder hinderlijk geblader van alles te weten komt. Een uitvoerige inleiding over Hoorn, de eerste uitgave van het boek en de uitgever, een glossarium, een beschouwing over Hoorns taalgebruik en een aantal mooie illustraties completeren het boek.

Tot slot nog enkele *minor quibbles*. Eigenlijk ben ik niet zo weg van de nieuwe, door de bezorgers gekozen titel *Verdrinken zonder water*. Zo duidde Hoorn een leven aan dat kapot ging aan de drank. Hij zelf dronk niet – een uitzondering –, maar zo'n titel heeft toch nauwelijks betrekking op het leven en de avonturen van Hoorn zelf? Het boek bevat een uitvoerig glossarium, dat naar mijn gevoel toch wel wat doorslaat. Het zal toch nog niet zo erg met de hedendaagse lezer gesteld zijn, dat hij niet meer weet wat een 'kasteel' is, en wat 'aangedaan' is, en 'mak'? Daar staat weer tegenover dat ik het begrip 'losse handjes' nu juist wel in het glossarium had willen terugzien. De bezorgers gebruiken die uitdrukking om de diefstaligheid van een slaaf mee aan te duiden (p. 24). 'Losse handjes'? Een bekend kickbokser heeft 'losse handjes', maar een dief?

Enfin, al met al een prachtige uitgave. Ondergetekende heeft er veel plezier aan beleefd. Hij sluit zich zonder voorbehoud aan bij Hoorns uitgever die in zijn verantwoording zegt dat hij er zeker van is 'dat niemand het boek uit de hand zal leggen zonder een genoegelijke indruk uit het gelezene' te hebben gekregen en over de bejaarde schrijver, dat iedere lezer een 'gevoel van genegenheid en hoogachting jegens den waardigen grijsaard' niet zal kunnen onderdrukken. En zo is het.

Jaap de Moor

Jan Martin Lemnitzer, *Power, Law and the End of Privateering* (Basingstoke: Palgrave Mac Millan, 2014, xii + 254 p., ill., ISBN 9780230301856; £ 60.00)

The subject of this book is the creation of the 1856 Declaration of Paris and its role in international relations until 1914. The period 1853-1871, the 'Rise' of the Declaration earns 172 pages, the subsequent forty years, the period of its 'Fall', is summarily discussed in 24 pages. The author, a German with German and English academic antecedents, at present lecturer in History at Oxford, started this study in Germany. It is mainly based on research in British and American archives.

The origins of the Declaration of Paris are to be found in the Franco/British declaration of war against Russia (28 March 1854). The two Western allies, the strongest naval powers, traditionally held contrasting views on the law of maritime warfare. The British rejected the rule 'Free Ships, Free Goods', i.e. enemy property aboard neutral merchant ships is *not* subject to confiscation, but admitted that neutral property aboard enemy merchant ships was immune. France took the opposite position. However, for the duration of the conflict France and Britain extended neutral rights by cumulating their respective doctrines. Especially Britain's recognition of 'Free Ships, Free Goods' as a *general* rule was a fundamental concession (Great Britain had been a party to treaties including 'Free Ships, Free Goods', but had consistently refused to consider the rule as one of general customary law). Both parties agreed on considering contraband in all cases good prize. They also agreed on the 'effectiveness' of blockades as a condition for their respect by neutrals. This nominal consensus on blockade covered an important difference of opinion. Britain maintained that cruising squadrons could impose a lawful blockade on an extensive stretch of the enemy coast, France held that only the presence of a squadron actually blocking entrance to an enemy port constituted a 'blockade'.

Controversies over the rules of maritime warfare has a long history. In a review in this magazine it should be recalled that in the seventeenth and eighteenth centuries the Dutch Republic had been the main protagonist of 'Free Ships, Free Goods'. As experience had proven, this rule gave a competitive edge to neutral shipowners. Neutral shipping was secure from intervention by the belligerents' navies and by privateers commissioned by the belligerents, as against shipping under belligerent flag subject to capture by the enemy. In the eighteen fifties this meant that the American merchant fleet, second only to that of Britain, would enjoy a substantive advantage in a naval conflict in which Britain was a belligerent. It is in this context that the British initiative to include a new rule in the joint proclamation

of March 1854 should be considered. Britain proposed to France to abstain from privateering. The allies would not issue letters of marque. This was a remarkable breach with naval tradition. Corsairs used to play an essential role in maritime conflict by enforcing belligerent control over enemy and neutral merchant shipping. Lemnitzer describes a mix of motives for the British initiative. There was a 'progressive' liberal enthusiasm for doing away with what was described as 'legalized piracy'. After having abolished the slave-trade Britain now started another humanitarian reform. There were other, more mundane arguments. Neutral powers wishing to profit from the Allies' concessions were obliged to exclude privateers from their ports and deny them assistance. This would make it difficult for Russia to mount a privateering campaign, the only means for Russia to act against British shipping. Thus a 'level playing field' for British and neutral, particularly American, merchant shipping would be created. Also, from a naval point of view, the absence of a Russian maritime threat and the practical abolition of restrictions on neutral shipping, meant that there was no need for a traditional cruising campaign. The navy could concentrate on the blockade of the Russian coast. These expectations were fulfilled. The Russian flag was excluded from the seas since neutral states fulfilled their obligation not to admit Russian privateers. The American government as well blocked Russian attempts to organize a privateering campaign from American ports.

This did not mean that the USA accepted a general abolition of privateering. An American/British armed conflict remained possible in view of American/British tensions over Central America. Against the British naval superiority the threat of massive American privateering was the only possible deterrent. Since the US refused to accept as a general rule the status quo created by the Crimean War, American diplomacy aspired to a bolder step, viz. the introduction of the inviolability of private property at sea. This would render merchant bottoms flying belligerent flags as well as their cargoes safe during armed conflict. The suggestion was welcomed by ultra-liberal British public opinion, notably represented by Richard Cobden. Somewhat surprisingly Lemnitzer records that the idea was seriously considered by Prime Minister Clarendon and even by Palmerston. British shipping might in future conflicts profit from the proposed American rule, the so-called 'Marcy Amendment'. But, since under this rule British sea power would lose its main function: interdicting communications to the enemy, the British refusal was only logical. The legal regime of 'blockade' would of course subsist. Action on the High Seas against ships flying the enemy flag would be restrained to control of contraband. In reaction to the American

proposal and to American diplomatic contacts with France Britain agreed to the Declaration of Paris as a viable compromise. According to Lemnitzer the American initiative indeed triggered the British answer. It was a successful attempt at 'catching brother Jonathan in the trap which he laid for us', as the British representative in Washington remarked. The Paris Declaration, a joint proclamation (16 April 1856) of the seven states represented at the Paris Peace Conference, the European Great Powers, Sardinia and the Ottoman Empire, confirmed the rules laid down in the French/British agreement of 1854, and invited all states to adhere to them (see: Texts of the Declaration and of Secretary of State W. Marcy's letter of 28 July 1856 to the Russian government in answer to its invitation of accession to the Declaration, Mandelstam and B. Noldé, *Guerre Maritime et Neutralité* (St Petersburg: Department of Foreign Affairs 1907). Since this invitation was generally successful, only Spain, Mexico, Venezuela and the United States refusing to accede, a new regime of the law of maritime warfare had been generated.

This creation of 'instant customary law' the author describes as a major innovation in Public International Law, comparing it in his conclusion to the present function of the multilateral law-making treaty in the UN. In our opinion this does not do justice to the exceptional situation in which the Paris Declaration was imposed on the European and semi-global community of states in 1856. The French Minister of Foreign Affairs Walewski, Napoleon I's natural son, with the backing of Great Britain practically dictated the terms to the other Great Powers, defeated Russia, allied Austria and an intimidated Prussia, whose Great Power Status seemed doubtful. The American opposition to the Paris Declaration seems, even according to Lemnitzer's own account, inconsistent and rather ineffective. Secretary of State Marcy belatedly acted, after the Declaration had already been widely accepted, under pressure of an unauthorized campaign by the American representative in Portugal, D.P. O'Sullivan, a politician turned diplomatist to get out of a scrape. The Buchanan administration (1857-61) considered abandoning privateering too high a price to pay for the 'Marcy Amendment' alone and insisted in the Cass Memorandum of 1859 on further restrictions of belligerent rights (the right of blockade only applicable to ports already under siege from the land side; contraband to be only arms and ammunition).

In terms of its practical effect in European international relations is hard to take this seriously. The same applies to the campaign of the city of Bremen (1859/60) to obtain the 'Marcy Amendment' at the Peace Conference after the Austrian/French/Sardinian war of 1859. Since a formal conference

did not take place, there was no collective pressure exercised by 'an alliance of small States assembled by Bremen and the Netherlands', Minister of Foreign Affairs J.P.J.A. van Zuylen van Nyevelt having apparently shown sympathy for the Bremen project. Lemnitzer's account of this episode clearly stems from his interest in the publicity campaign organized in Bremen by interested shipowners and the role of public opinion in the politics of the corporatist Hanse towns.

The American Civil War is the only armed conflict between 1856 and 1871 that has exercised a lasting influence on the evolution of the law of maritime conflict. The story is well told. Lemnitzer makes the point that Confederate privateers had to end their at first fairly successful career because they found all neutral ports closed against them. Selling prizes and refitting being impossible, privateers became simple blockade-runners. The careers of Confederate State Ships like the *Alabama* and *Florida* were only possible because neutral powers treated them as warships of a recognized belligerent power. Both ships were fast steamers with auxiliary sailing capacity. Their success demonstrates that it was not, as is often argued, the transition from sail to steam that ended privateering, but the impact of the 1856 rules. Regrettably the winding-up of the Alabama affair by the treaty of Washington (1871) and the subsequent arbitration is ignored. The application of the 'Washington rules' on the duties of neutrals as 'retro-active customary law' is a curious legal device that would have deserved notice here. The brief descriptions of the short wars of 1859, 1863, and 1866 add little to the argument. The Franco/German war of 1870-1871 appears to be mainly of interest because of Bismarck's change of heart, turning from a defender of broader neutral rights to scepticism even towards the 1856 Declaration. Scepticism and a return to navalism, incorporated in the popular admirals Mahan, Tirpitz and the leader of the jeune école Aube, frustrated the further development of the law of maritime warfare. The 'perfectionism' of the London Naval Conference of 1908-1909 is summarily dismissed. The 'illegal First World War blockade of Germany', 'a consequence of the destruction of the regime of the Declaration of Paris' is declared the inspiration for Japanese and German aggressive empire-building in the interbellum.

This book offers food for thought, both on the role of international law in the shaping of maritime conflicts as well as on the mechanisms of its creation, enforcement and development. This is an important part of naval history that is not as neglected as the author apparently assumes. For instance there is no mention of D.P. O'Connell, *The Influence of Law on Sea Power* (Manchester University Press 1975), pointing notably to the consid-

erable influence exercised in 1914 by the London Declaration of 1909. Rules on maritime blockade inevitably evolved under pressure of technical developments. The submarine and the mine inevitably played havoc with traditional rules and concepts. But the respect of neutral rights could not be simply cast aside.

It is also simply not true, as Lemnitzer assumes, that the Law of Maritime Warfare has stood still 'since 1907 or indeed 1856'. Apparently, at Cambridge his colleagues in the department of Public International did not enlighten him on the ongoing discussions over the import of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) on the subject or about the San Remo Manual as an attempted codification. Regrettably, by lack of comparison, the Declaration of Paris here assumes a too unique, almost sacrosanct position. Essentially what we have here is a diplomatic history of its diplomatic history and its functioning until 1871, from a British/American perspective. It is well-researched and well-written. The broader conclusions the author draws from his story are in this reviewer's opinion exaggerating the importance of the Declaration of Paris as a yardstick of the function of law in international relations.

Kees Roelofsen

Ruud Filarski, *Tegen de stroom in. Binnenvaart en vaarwegen vanaf 1800* (Utrecht: Matrijs, 2014, 440 p., ill., ISBN 9789053454770; € 39,95)

De omslag van dit boek toont een kleurenfoto van een ijsbreker met een aantal sleepscheepen op de Bergse Maas in de winter van 1997. Door de keuze voor zo'n foto lijkt het op een 'traditioneel' binnenvaartboek, maar deze publicatie is van een andere categorie. Het is een overzichtswerk van de Nederlandse binnenvaart in de negentiende en twintigste eeuw.

Ruud Filarski kent de binnenvaart zowel vanuit de praktijk als vanuit zijn specialisatie als (transport)historicus. Hij werkte lang bij Rijkswaterstaat waar hij verantwoordelijk was voor het onderzoekswerk ten behoeve van de binnenvaart en het goederenvervoer. In 1995 promoveerde hij op *Kanalen van de Koning-Koopman*, dat ging over het goederenvervoer, binnenscheepvaart en kanalenbouw in Nederland en België in de eerste helft van de negentiende eeuw (besproken in TvZ 15-1 (1996) 62-63). In 2008 schreef hij samen met Gijs Mom *Van transport naar mobiliteit*, dat de geschiedenis

van het transport in Nederland tussen circa 1800 en 2005 behandelt (besproken in *TvZ* 28-2 (2009) 97-98).

Tegen de stroom in. Binnenvaart en vaarwegen vanaf 1800 schreef Filarski in opdracht van Rijkswaterstaat. Met ruim vierhonderd pagina's is het een fors uitgevallen boek. De auteur grijpt hierin (natuurlijk) terug op zijn eerdere publicaties, maar hij heeft daaraan ook veel nieuw onderzoek toegevoegd. Er is gekozen voor een brede benadering van de binnenvaart met nadruk op economische, sociale en beleidsmatige aspecten. Vier onderwerpen staan centraal: de ontwikkeling en de kwaliteit van het vaarwegennet, de concurrentiepositie van het binnenvaartschip ten opzichte van andere vervoersmiddelen (diligence, trein en vrachtauto), de omvang van de vloot en de sociaaleconomische positie van de binnenschipper. Overige relevante onderwerpen als scheepsbouw en de ontwikkeling van het binnenvaartschip, komen beperkt aan bod.

De negentiende eeuw verdeelt de auteur in drie tijdvakken. Allereerst besteedt hij aandacht aan de periode voor ruwweg 1815, de 'periode van de trekschuit'. Hij schetst een inefficiënt vervoerssysteem met tolleren op de (vaar)wegen, kleinschalige schepen en een versnipperd bestuur waardoor de zorg voor de waterwegen gebrekkig was. Maar dit vervoerssysteem werkte wel. Nederland had een uitgebreid vaarwegennet en het meeste vervoer ging eenvoudigweg per schip. Er werd gereisd per trekschuit en de beurtvaart had vrijwel een monopolie op het vervoer van goederen. Bovendien nam de overheid na 1798 de verantwoording voor de vaarwegen geleidelijk zelf in handen. In de tweede periode van 1815 tot 1860 vonden veel veranderingen plaats. Onder koning Willem I werden nieuwe kanalen aangelegd waarbij het belangrijkste doel de ontwikkeling van de zeehavens was. Verder werd een nieuw stratenwegennet aangelegd. De diligence was bijna twee keer zo snel als de trekschuit en groeide daardoor uit tot een geduchte concurrent. Van nog grotere betekenis was de aanleg van het spoorwegennet vanaf 1839 waardoor het vervoer per trekschuit en diligence dramatisch terugliep. Een andere ontwikkeling in deze periode was de opkomst van de stoomvaart vanaf 1825. Op het gebied van het goederenvervoer wist de traditionele zeilvaart zich in deze periode nog goed te handhaven. Alleen op de Rijn overvleugelde de stoom(sleep)vaart de zeilvaart. De derde periode die Filarski onderscheidt, beslaat de decennia tussen 1860 en 1914. De zeilvaart bleef bestaan, maar daarnaast voltrok zich een snelle modernisering van de binnenvaart. Hij noemt deze de 'stille revolutie', omdat er aan de 'wal' niet zoveel aandacht was voor de binnenvaart. Vaarwegen werden ingrijpend verbeterd: van groot belang was de aanleg van de Nieuwe Waterweg en het Noordzeekanaal. In 1868 kwam de Akte van Mannheim tot

stand die een einde maakte aan allerlei tolleren en andere heffingen op de Rijn. In 1880 werd de beurtvaart afgeschaft waarna het vervoer over water van personen en goederen vrij werd gelaten. In dezelfde periode groeide de binnenvaartvloot in omvang en laadvermogen. Ook de stoomvaart werd op de Nederlandse binnenvaartwateren steeds belangrijker. Er ontstonden enkele grote stoomvaartondernemingen die gezamenlijk het gehele land ontsloten. Door al deze ontwikkelingen kon de binnenvaart concurrerend blijven ten opzichte van de spoorwegen. Tot slot schetst Filarski ook de zwakke sociale positie van de binnenvaartschippers. Ze waren slecht opgeleid (de leerplichtwet uit 1905 gold niet voor schipperskinderen!), de meeste ondernemingen waren kleinschalig, en zij stonden zwak tegenover de bevrachter. De belangen van de schippers werden verdedigd door de schippersvereniging Schuttevater (opgericht in 1863) en vanaf de eeuwwisseling door tal van schippersbonden. Door onderlinge verdeeldheid konden deze geen vuist maken.

De twintigste eeuw tot het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog behandelt de auteur in hoofdstuk 4 en 5. Door de Eerste Wereldoorlog ontstond een langdurige malaise in de binnenvaart. Dankzij de oprichting van schippersbeurzen konden schippers om de beurt lading vervoeren waardoor een bestaansminimum enigszins gewaarborgd was. Na de Eerste Wereldoorlog brak voor de Nederlandse binnenvaart een periode van hoogconjunctuur aan. Tussen 1923 en 1929 werd de vloot sterk uitgebreid. De nieuwe schepen waren groter en gemotoriseerd. Schippers staken zich hiervoor diep in de schulden. Verder werd in deze periode onder meer besloten tot de aanleg van een verbinding tussen Amsterdam en de Rijn, het latere Amsterdam-Rijnkanaal dat overigens door de economische crisis en de Tweede Wereldoorlog pas in 1952 gereed kwam. Tijdens de crisis van de jaren dertig werd de binnenvaart relatief zwaarder dan andere economische sectoren getroffen. Oorzaken waren de sterke verwevenheid van de binnenvaart met de Duitse economie, de snelle opkomst van de vrachtauto en overcapaciteit in de binnenvaart. Nauwgezet beschrijft Filarski het systeem van de evenredige vrachtverdeling (de schippersbeurzen) dat in 1933 opnieuw tijdelijk werd ingevoerd als antwoord op de crisis, maar tot 1998 bleef bestaan. Kort gaat Filarski in op de Tweede Wereldoorlog toen meer dan een derde van de binnenvaartvloot verloren ging. Vervolgens komt de periode daarna (1945-2014) aan bod. Tussen 1950 en 1970 legde de kleine binnenvaart (schepen van minder dan 100 ton) het volledig af tegen de vrachtauto. Veel kleine schippers, vooral uit de noordelijke provincies, leden armoe. In 1964 kwam als saneringsmaatregel de eerste sloopregeling tot stand. Verder beschrijft Filarski kenmerkende ontwikkelingen uit deze

periode, zoals de opkomst van de duwvaart en het containervervoer en gaat hij in op het vaarwegenbeleid van de overheid en de verbetering van het vaarwegennet in dit tijdvak.

Tot slot vat Filarski zijn bevindingen samen. Met één voet in de geschiedenis en de ander in de praktijk van alledag beschrijft hij vervolgens de erfenis die de binnenvaart aan de toekomstige generatie nalaat waaronder een moderne geoutilleerde en in potentie milieuvriendelijke binnenvaartvloot, een goed netwerk van vaarwegen, ervaring en kennis betreffende waternvervoer en in negatief opzicht nog immer een versnipperd beheer van de secundaire vaarwegen.

Meer dan *Van transport naar mobiliteit*, is dit boek geschreven voor een breder publiek. Het is goed geschreven, gevarieerd geïllustreerd en de tabellen met statistische gegevens zijn toegankelijk. Maar de lezer moet wel enig zitvlees hebben om de ruim vierhonderd pagina's te lezen en te verwerken. Ondanks enkele omissies is deze publicatie een belangrijk overzichtswerk. Wie geïnteresseerd is in de geschiedenis van de Nederlandse binnenvaart vanaf het begin van de negentiende eeuw zal dit handboek moeten raadplegen.

Sjoerd de Meer

Louwrens Hacquebord, *Wildernis, woongebied en wingewest. Een geschiedenis van de poolgebieden* (Amsterdam/Antwerpen: Atlas Contact, 2014, 271 p., ill., ISBN 9789045027890; € 24,99)

Klimaatverandering heeft de belangstelling voor de Noord- en Zuidpoolgebieden doen toenemen. Het afsmelten van de ijsvlakten maakt deze streken toegankelijker en dit heeft grote gevolgen voor de geopolitieke situatie, grondstoffenwinning en mondiale handelsroutes. Door opwarming en menselijk ingrijpen dreigt een uniek landschap te verdwijnen, waardoor het ecosysteem op aarde ingrijpend zal veranderen, zo stelt de vooraanstaande Nederlandse poolonderzoeker Louwrens Hacquebord. In *Wildernis, woongebied en wingewest* neemt Hacquebord, emeritus hoogleraar Arctische en Antarctische studiën en voormalig directeur van het Arctisch Centrum van de Rijksuniversiteit Groningen, de lezer mee op expeditie naar deze kwetsbare contreien die steeds verder in het nauw worden gedreven.

Sinds zijn eerste expeditie naar de nederzetting Smeerenburg op de westkust van Spitsbergen in 1979 heeft Hacquebord de Noord- en Zuid-

poolgebieden tientallen keren bezocht, zoekend naar sporen van de eerste pelsjagers en verzamelaars, Noormannen, walvisjagers en ontdekkingsreizigers of resten van steenkoolwinning en moderne walvisvangststations. Zijn onderzoek wordt gekenmerkt door een internationale, interdisciplinaire benadering op het snijvlak van archeologie, geschiedenis en fysische geografie. Hacquebord doet verslag van zijn bevindingen en geeft en passant interessante historische beschouwingen over de Arctis en Antarctica en hun bewoners en passanten. Binnen de hoofdstukken laveert de lezer tussen heden en verleden. De publicatie doet in dit opzicht denken aan het veelgeprezen *The Last Imaginary Place. A Human History of the Arctic World* (Toronto 2004) van de Canadese archeoloog Robert McGhee. Negen van de elf hoofdstukken hebben betrekking op de Arctis. Gelet op de veel latere ontdekking van Antarctica – zonder het te weten zeilde James Cook in 1772-1774 als eerste om het onbekende Zuidland heen –, en de internationale afspraken over het beheer van dit onbewoonde continent zoals vastgelegd in het Antarctisch Verdrag van 1959, is dit te billijken. Hacquebord vraagt zich af hoe de eerste bewoners en latere exploitanten van het Noordpoolgebied omgingen met de natuurlijke hulpbronnen en of ze de beschikbare bronnen duurzaam gebruikten. De conclusie laat zich raden: de mens heeft van deze onherbergzame streken een wingewest gemaakt, ten koste van de dierlijke populaties en de natuurlijke omstandigheden. Vanaf circa 2400 v.Chr. wisten Tuniit, en later Inuit, Pomoren, Sami en anderen in de ijselijke noordelijke regio's te overleven. Toen de Noormannen omstreeks het jaar 1000 op Groenland aankwamen, stichtten zij nederzettingen en leefden van de veehouderij. De eerste seizoenwerkers verschenen in de zestiende eeuw. In de zomer joegen walvisvaarders, onder wie Basken, Engelsen en Nederlanders, op grote hoeveelheden walvissen die zij verwerkten tot traan. Vanaf begin twintigste eeuw probeerden mijnbouwondernemingen en, later, de olie- en gasindustrie op commerciële basis de productie van steenkool, olie en gas te exploiteren. Technologische innovaties en globalisering hebben de leefomgeving van de nazaten van de oorspronkelijke bewoners inmiddels drastisch veranderd. Internet verbindt hen met de rest van de wereld en zij hebben nieuwe economische activiteiten ontplooid, zoals het toerisme. Tegelijkertijd heeft een bewustwordingsproces plaatsgevonden en zijn zij vertegenwoordigd in internationale fora waarin zij strijden voor politieke rechten en behoud van hun tradities.

De mogelijke aanwezigheid van olie en gas in de Noordelijke IJszee heeft de vijf kuststaten Canada, Rusland, de Verenigde Staten, Noorwegen en Denemarken/Groenland, en grote ondernemingen als Shell, Statoil en Gazprom geïnteresseerd voor de exploitatie van het kerngebied. Dit ont-

lokt felle protesten en opzienbarende acties van milieuorganisaties, die het heroïsche beeld van de vroeg twintigste-eeuwse poolreizigers Peary, Scott, Amundsen en Shackleton lijken te cultiveren om hun doelen te bereiken. De entering van het Greenpeace-schip *Arctic Sunrise* in de zuidoostelijke Barentszee in 2013 door gewapende eenheden van de Russische kustwacht en de arrestatie van de (deels Nederlandse) actievoerders en bemanningsleden wegens het onrechtmatig beklimmen van het boorplatform Prirazlomnaya, werd breed uitgemeten in de internationale media. Hacquebord bewandelt een middenweg. Juridisch staan de kuststaten in hun recht de Exclusieve Economische Zone te exploiteren. De Nederlandse poolonderzoeker is echter zeer kritisch over de claim van een groter deel van de Noordelijke IJszee. Binnen de Arctische Raad, een intergouvernementeel forum voor samenwerking opgericht in 1996, verdedigen de kuststaten hun economische en strategische belangen met verve. Hacquebord pleit voor internationale maatregelen. Ter voorbeeld kan het Antarctisch Verdrag en het aanvullend Milieuprotocol dienen, dat tot 2048 de exploratie en exploitatie van delfstoffen op het zuidelijke continent verbiedt. Nederland is sinds 1990 consultatief lid, zodat het samen met andere landen de toekomst van het Zuidpoolgebied kan bepalen.

In *Wildernis, woongebied en wingewest* combineert Hacquebord persoonlijke ervaringen en eigen verkenningen met archief- en literatuuronderzoek. De selectie van onderwerpen is daarom soms wat arbitrair, maar dat is inherent aan het uitgangspunt van deze lezenswaardige publicatie. De uitgave is sober, zonder annotatie en register, maar met literatuurlijst voor verder onderzoek. Met behulp van enkele kaarten kan de lezer zich oriënteren, hoewel verschillende veelbesproken plaatsen niet zijn aangeduid. Helaas zijn er ook geen foto's of tekeningen van de archeologische vondsten opgenomen. Hacquebord is er echter in geslaagd een breed publiek kennis te laten maken met de belangrijkste ontwikkelingen in de Arctis en Antarctica. In een prettige schrijfstijl maakt hij de lezer deelgenoot van zijn fascinatie voor de bijzondere, weidse poolgebieden aan de grenzen van de wereld.

Anita M.C. van Dissel

Chris Jephson en Henning Morgen, *Creating Global Opportunities. Maersk Line in Containerisation 1973-2013* (Cambridge: Cambridge University Press, 2014, 442 p., ill., ISBN 9781107037816; € 68,99)

In 2005 pleegde de containerrederij Maersk met de inlijving van een van haar grootste concurrenten, de Brits-Nederlandse rederij P&O Nedlloyd de grootste overname uit haar honderdjarige geschiedenis. Dat was de zesde overname in twintig jaar tijd en tevens een die het bedrijf in grote problemen bracht. Het ineenschuiven van het personeel, de schepen (een vloot van meer dan zeshonderd schepen) en het logistieke apparaat van beide organisaties zette de winst zwaar onder druk. De aanloopproblemen waren nog niet over of de grootste naoorlogse financiële crisis brak uit die de wereldeconomie hard zou treffen. Het jaar 2009 was voor Maersk een *annus horribilis* waarin zij een aantal grote containerschepen moest opleggen vanwege de enorme terugval van de wereldhandel en daarmee het vervoer van producten. Inmiddels is er mondiaal weer sprake van economische groei en daarmee ook van Maersk dat in 2013 de *Maersk McKinney Møller* in de vaart nam, toen het grootste containerschip ter wereld met een vervoerscapaciteit van 18.000 TEU (containers).

Containers hebben een belangrijke bijdrage geleverd aan het globaliseringsproces, maar volgens de auteurs van *Creating Global Opportunities* is daarover op analytisch niveau tot heden vrij weinig van op papier gezet. Hun doel is dan ook 'to help fill this gap in the market and to appeal to a wide audience, including shipping people, both inside and outside Maersk Line' (p. 4). Dat is een mooi streven, maar het boek blijft toch erg dicht bij de ontwikkeling van Maersk als wereldspeler in de containerisering van het goederenvervoer. In de proloog en de eerste twee hoofdstukken wordt de ontwikkeling van Maersk beschreven vanaf haar oprichting in 1904 tot circa 1970. De gewezen kapitein Peter Maersk Møller en zijn zoon A.P. Møller namen in 1904 het initiatief tot de oprichting van de Deense rederij, waarvan de kernactiviteiten zich lange tijd beperkten tot het vervoer van stukgoed en natte bulk (ruwe olie). Na de Tweede Wereldoorlog zette de groei van het bedrijf door en ontstond er een diversificatie van activiteiten, te verdelen in scheepvaart, terminalexploitatie, olie- en gaswinning en een aantal kleinere bedrijfsonderdelen zoals sleep- en tenderdiensten.

De inmiddels beursgenoteerde A.P. Møller Maersk of kortweg Maersk Group, waarvan de familie via een stichting zestig procent van de aandelen bezit, maakte beginjaren 1970 de strategische keuze voor grootschalig containervervoer. In de resterende hoofdstukken van het boek beschrijven

de auteurs chronologisch hoe Maersk zich vanuit een achterstandspositie tot wereldspeler in het containervervoer heeft ontwikkeld. In 1956 organiseerde Malcom McLean, de stichter van Sea-Land, het eerste zeetransport van containers van Newark naar Houston. Dat was in een periode waarin met meerdere vervoerssystemen werd geëxperimenteerd en het succes van containers nog allerminst zeker was. Maersk koos destijds voor stukgoedvervoer met pallets en richtte haar schepen daarvoor in. In 1973 was voor de directie van de Maersk Group echter duidelijk dat de container het van de andere systemen had gewonnen en koos zij voor een drastische koerswijziging: nieuwe containerschepen werden besteld, een uitgekiende marketing bedacht en de infrastructuur voor de afhandeling van containers opgezet. In de jaren daarna wist Maersk goed in te spelen op veranderingen in de markt en slaagde zij erin om haar netwerk voortdurend uit te breiden. Een belangrijk besluit was het in 1982 stapsgewijs verlaten van de Far Eastern Freight Conference (FEFC), waarin de aangesloten rederijen afspraken maakten over onder meer vervoerstarieven en marktverdeling. De opkomende Aziatische tijgers beconcurrerden de FEFC-rederijen echter in toenemende mate buiten het systeem van *shipping conferences* om, waardoor de marktpositie van Maersk dreigde te verslechteren. Een andere belangrijke beslissing was de versterking van het zogeheten *hub and spoke system* van lijnvaart met grote containerschepen tussen knooppunten, waarnaar kleinere containerschepen of *feeders* vanuit de regio containers aan- en afvoeren. De aanleg van het Zuid-Spaanse knooppunt te Algeciras speelde daarin een sleutelrol. APM-terminals van de Maersk Group bouwde zo een wereldwijd netwerk van containerhubs waar niet alleen containers van de eigen rederij, maar ook van andere ondernemingen worden afgehandeld. Ten slotte investeerde Maersk fors in de technologische ondersteuning van het containervervoer door onder meer het ontwikkelen van een container-tracking-system, waardoor een optimale klantenservice kon worden geboden.

Containerrederijen als Maersk zijn evenwel extreem gevoelig voor concurrentie en conjunctuurschommelingen. Overcapaciteit ligt voortdurend op de loer en als het economisch tij even tegenzit dalen de vrachtprijzen onmiddellijk. Maersk zoekt daarom voortdurend naar methoden om de kosten te reduceren, onder meer door het in de vaart nemen van steeds grotere containerschepen op de hoofdlijnen en toenemende automatisering van de afhandeling van containers. Om de concurrentie aan te kunnen, ging Maersk al snel op het overnamepad ook al was Maersk Mc-Kinney Møller (1913-2012), die meer dan een halve eeuw zijn stempel op het bedrijf heeft gedrukt, geen voorstander van overnames. De laatste overname van

P&O Nedlloyd bracht het bedrijf in grote problemen, maar die zijn door het aantrekken van de wereldeconomie weer goeddeels opgelost. Het bedrijf is met een marktaandeel van circa vijftien procent momenteel de grootste speler in het wereldcontainervervoer.

Een sterk punt van het boek is de per behandelde periode schematische weergave van politieke, economische, technologische en andere belangrijke ontwikkelingen die invloed hebben gehad op het proces van globalisering en daarmee op de containerrevolutie. Op de bijbehorende kaarten is goed te zien hoe het zwaartepunt van de wereldhandel na de Tweede Wereldoorlog langzaam maar zeker is verschoven van de Angelsaksische wereld naar die van het Verre Oosten. In 1950 waren de Verenigde Staten en Groot-Brittannië nog goed voor een derde van de wereldhandel, terwijl het Verre Oosten nog geen drie procent behaalde. In 2010 was het landschap ingrijpend veranderd en was alleen China al opgeklommen van bijna nul naar circa tien procent van de wereldhandel; de Verenigde Staten hadden toen nog net een iets groter aandeel. Minder sterk is dat beide auteurs een managementfunctie bij Maersk vervullen, waardoor zij moeilijk als objectieve geschiedschrijvers zijn te kwalificeren. Het bekende spreekwoord 'wiens brood men eet, diens taal men spreekt' geldt zeker voor dit boek. De geschiedenis van de containerrederij Maersk is uitstekend beschreven, maar het werk had aan kracht gewonnen als meer aandacht was besteed aan de tegenspelers van de Deense rederij. De in 2002 postuum verschenen studie *The Globalisation of the Oceans: Containerisation from the 1950's to the present* van Frank Broeze is daarom nog steeds een goede aanvulling op het verhaal over de ontwikkeling van Maersk. Ten slotte verbaasde het mij dat Cambridge University Press, dat als wetenschappelijke topuitgever prat gaat op haar 'peer review system', een in opdracht geschreven bedrijfs-geschiedenis heeft uitgegeven. Maar ach, ook daar moet geld worden verdiend.

Henk den Heijer

Signalementen

Lincoln Paine, *The Sea and Civilization. A Maritime History of the World* (Londen: Atlantic Books, 2014, 744 p., ill., ISBN 9781782393559; € 44,95)

De auteur van *The Sea and Civilization* had zichzelf niets minder ten doel gesteld dan het beschrijven van de 'human history through the lens of maritime travel'. Zo'n taakopvatting is geen sinecure. Belangrijke thema's als migratie, de verspreiding van culturen en de goederenhandel via de zee vanaf de vroegste tijden tot nu, hebben inderdaad allemaal een plaats gekregen in het zeshonderd pagina's tellende betoog van Lincoln Paine. Het boek start met de migratie van volken vanuit de Indonesische archipel naar Oceanië, leidt de lezer vervolgens via de bronstijd, de klassieke oudheid, de middeleeuwen en de vroegmoderne expansie van Europa naar de overgang van zeil naar stoom in de negentiende eeuw, en eindigt ten slotte bij de rol van de Amerikaanse marine in de eenentwintigste eeuw. De auteur heeft manmoedig gepoogd om het traditionele Westerse perspectief te vermijden. Zo laat hij zien hoe de Chinese admiraal Zheng He in de vijftiende eeuw enkele expedities ondernam in de Indische Oceaan, waarna de landmogendheid China zich in 'splendid isolation' van de zee afkeerde. Paine's wereldhistorische insteek betekent niet dat de maritieme activiteiten van Europa er bekaaid vanaf zijn gekomen, integendeel. De Europese ontdekkingsreizen en expansie vanaf de handelscompagnieën tot aan het moderne imperialisme zijn qua pagina's ruim vertegenwoordigd. Het mag duidelijk zijn dat de breedte van *The Sea and Civilization* noodzakelijkerwijs tot beperkingen in de diepte heeft geleid.

Kwalificaties

Aard publicatie: algemeen handboek met nuttige kaarten en fraaie illustraties
Niveau: populairwetenschappelijk
Doelgroep: geïnteresseerden in maritieme wereldgeschiedenis
Minpunt: geen centraal thema waardoor samenhang dikwijls ontbreekt
Pluspunt: encyclopedisch overzicht met uitgebreide bibliografie

Henk den Heijer

Hans Goedkoop en Kees Zandvliet, *De IJzeren Eeuw. Het begin van het moderne Nederland* (Zutphen: Walburg Pers, 2015, 192 p., ill., ISBN 9789057303418; € 29,95)

De IJzeren Eeuw is het boek behorende bij de gelijknamige tentoonstelling in het Amsterdam Museum en tv-serie van de NTR/VPRO. In vijftien, korte, hoofdstukken maakt de lezer kennis met Nederland in de negentiende eeuw. Vooruitgang, moderniteit en de sterke gelijkenissen met het heden staan centraal. De auteurs bespreken het ontstaan van het nieuwe koninkrijk en staatsbestel, maar ook zaken als religieuze twist en emancipatie, de oprichting van politieke partijen, de eerste Nederlandse multinationals, en populaire massacultuur. Voor specifiek zeegeschiedenis is weinig aandacht; de focus ligt op de aanleg van het binnenlandse kanalsysteem en de concurrentie tussen havensteden Amsterdam en Rotterdam. Het boek is prettig leesbaar en gebaseerd op recente literatuur. Verdiepende kaderteksten onderbreken de hoofdtekst, wat af en toe kan storen. Daar staat tegenover dat de vlotte pen van beide auteurs en de grote hoeveelheid afbeeldingen – bijna geen enkele pagina is zonder – doen lijken alsof deze eeuw van ijzer vandaag was.

Kwalificaties

Aard publicatie: beknopte, maar zorgvuldig samengestelde introductie tot Nederland in de negentiende eeuw
Niveau: populairwetenschappelijk
Doelgroep: breed, historisch geïnteresseerd publiek
Minpunt: kaderteksten leiden soms af van doorlopend verhaal
Pluspunten: aantrekkelijke, vlotte stijl; prachtig beeldmateriaal

Anne Petterson

Jos Rozenburg, *De Antillen in de Tweede Wereldoorlog* (Voorburg: Uitgeverij U2pi, 2014, 269 p., ill., ISBN 9789087594305; € 19,95)

Tijdens de Tweede Wereldoorlog bleven de Nederlandse Cariben (en Suriname) de enige vrije gebiedsdelen van het Koninkrijk, maar alleen met buitenlandse hulp en onder Amerikaanse voogdij. De raffinaderijen op de zes eilanden waren van dermate groot strategisch belang voor de geallieerde oorlogvoering, dat stationering van duizenden extra buitenlandse troepen noodzakelijk werd geacht. Rozenburg is een marineofficier die

in de jaren 2005-2008 werkte op marinebasis Parera op Curaçao en in die jaren ook consul voor de Oorlogsgravenstichting was. Zijn belangstelling voor de regionale oorlogsgeschiedenis en de persoonlijke offers van de lokale bevolking stimuleerden hem tot nader onderzoek. De eerste helft van het boek bevat een overzicht van de oorlogshandelingen in de regio, met beschietingen op Aruba en Curaçao en onderzeebootaanvallen op de scheepvaart, gevolgd door een gedetailleerde opsomming van de verdediging(swerken) van de eilanden. De auteur heeft met name veel nieuwe informatie verzameld over de Antilliaanse oorlogsslachtoffers. Wereldwijd zijn Antillianen gesneuveld of omgekomen: in concentratiekampen in Polen en Duitsland, bij gevechtshandelingen in Nederland en de Caribische Zee, op de Atlantische Oceaan, bij de Birmaspoorlijn, in de Zuid-Chinese Zee, Nederlands-Indië, het Oostzeegebied en Australië.

Kwalificaties

Aard publicatie: overzicht van de oorlogsjaren op de Antillen met speciale aandacht voor de oorlogsslachtoffers en de wijze waarop zij zijn omgekomen

Niveau: populairwetenschappelijk

Doelgroep: geïnteresseerden in de Antilliaanse (oorlog)geschiedenis

Minpunt: opsomming van feiten zonder analyse

Pluspunten: zeer informatief

Anita M.C. van Dissel

Arne Zuidhoek, *Varen en vliegen. De ondergang van de Nederlandse passagiersvaart* (Emmen: Lanasta, 2014, 148 p., ill., ISBN 9789086161317; € 28,95)

Uitgeverij Lanasta is in maritieme kringen bekend als uitgever van scheepsbiografieën, herinneringen van zeevarenden en de periodiek *Scheepshistorie*. Met vlot geschreven, rijk geïllustreerde boeken bereikt de uitgever een groot publiek. Ook deze publicatie valt in die categorie. Binnen de handelsvloot heeft het passagiersschip altijd veel aandacht getrokken. Door de introductie van stoomvoortstuwing en het gebruik van ijzer en staal nam de passagiersvaart in de negentiende eeuw een grote vlucht. Miljoenen landverhuizers voeren 'tussendecks' over de Atlantische Oceaan naar Amerika. De opening van het Suezkanaal in 1869 stimuleerde de lijnvaart tussen Europa en Azië. Zuidhoek bespreekt globaal buitenlandse ontwikkelingen,

maar hij concentreert zich op de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland', de Rotterdamsche Lloyd, de Holland-Amerika Lijn en de Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Hun schepen waren de trots van de natie, fraai ingericht en gedecoreerd door Nederlandse kunstenaars. De rederijen zagen de voordelen van het vliegtuig en participeerden in nieuwe maatschappijen, maar werden na de Tweede Wereldoorlog uit de luchtvaart geweerd, terwijl de KLM op meer overheidssteun kon rekenen – tot verontwaardiging van Zuidhoek. Vijftig jaar nadat het vliegtuig de functie van massavervoerder van het passagiersschip overnam, bevaren cruiseschepen, groter dan ooit, de wereldzeeën.

Kwalificaties

Aard publicatie: publieksboek voor op de salontafel

Niveau: populairwetenschappelijk

Doelgroep: geïnteresseerden in de moderne maritieme geschiedenis

Minpunt: subjectieve toonzetting

Pluspunten: fraai geïllustreerd met scheepsportretten, interieurfoto's en affiches

Anita M.C. van Dissel

Agenda

7 t/m 9 december 2015

Ocean of Law: Intermixed Legal Systems Across the Indian Ocean World,
1550-1950
Leiden

16 december 2015

Symposium 'De markt voor marines: zeeschilders in de Gouden Eeuw',
Vrije Universiteit Amsterdam (in samenwerking met de Nederlandse
Vereniging voor Zeegeschiedenis)

29 januari 2016

Symposium Kaap Hoorn
Hoorn

4 en 5 februari 2016

Navies in miniature: Research, conservation and presentation of ship
models
Rijksmuseum, Amsterdam

27 juni t/m 1 juli 2016

7th IMEHA International Congress of Maritime History
Perth, Australië

28 november t/m 2 december 2016

6th International Congress on Underwater Archaeology
Fremantle, Australië

Meer informatie op www.zeegeschiedenis.nl

Colofon

Het Tijdschrift voor Zeegeschiedenis verschijnt tweemaal per jaar. Uitgegeven door de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis met steun van de Directie van Oostersche Handel en Reederijen. Voortzetting van de *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis* (1961-1981). ISSN 0167-9988.

Redactiesecretariaat: drs. D. J. Tang, Leidsegracht 18, 1016 CL Amsterdam, tel. 020-6252914, zappade@xs4all.nl (kopij)

Redactie

dr. C.A.P. Antunes, Universiteit Leiden, Instituut voor Geschiedenis, Johan Huizingagebouw, Postbus 9515, 2300 RA Leiden, tel. 071-5272735, C.A.P.Antunes@hum.leidenuniv.nl

dr. R. Daalder, remmeltdaalder@gmail.com

dr. A.M.C. van Dissel, Universiteit Leiden, Instituut voor Geschiedenis, Johan Huizingagebouw, Postbus 9515, 2300 RA Leiden, tel. 071-527 2760, a.m.c.van.dissel@hum.leidenuniv.nl (boeken ter recensie).

drs. W. Heijveld, Maritiem Museum Rotterdam, Postbus 988, 3000 AZ Rotterdam, tel. 010-4029247, w.heijveld@maritiemmuseum.nl

drs. A.J. van der Peet, Nederlands Instituut voor Militaire Historie, Postbus 90701, 2509 LS Den Haag, tel. 070-3163017, aj.vd.peet@mindef.nl

drs. D.J. Tang, Leidsegracht 18, 1016 CL Amsterdam, tel. 020-6252914, zappade@xs4all.nl (redactiesecretariaat)

D. Wildeman, Het Scheepvaartmuseum, Postbus 15443, 1001 MK Amsterdam, tel. 020-5232 251, dwildeman@hetscheepvaartmuseum.nl

dr. J.M. de Wit, Marinemuseum, Postbus 10.000, 1780 CA Den Helder, tel. 0223-657636, a.dewit@marinemuseum.nl (eindredacteur)

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

prof. dr. J.C.A. Schokkenbroek (voorzitter), dr. S. Zijlstra, J. Reinders MA, H.M. Rozendaal (penningmeester) (secretaris), dr. H. Brand, drs. J. van der Vliet (secretaris).

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 penningmeester van de vereniging te Deventer. Losse nummers kosten € 15,- (excl. verzendkosten).

Leden- en abonnementenadministratie: info@zeegeschiedenis.nl, tel. 0570-220428

Website: www.zeegeschiedenis.nl

Productie, distributie en verkoop losse nummers: Amsterdam University Press, Herengracht 221, 1016 BG Amsterdam, tel. 020-4200050, info@aup.nl

Informatie voor auteurs

Kopij

De redactie gaat ervan uit dat een aangeboden artikel niet eerder is gepubliceerd of elders ter publicatie in aanbidding 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. Adres en e-mailadres van het redactiesecretariaat zijn vermeld in het *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*. 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 redactiesecretaris een eerste drukproef in PDF. Deze dient binnen de aangegeven termijn met correcties teruggezonden te worden aan de redactiesecretaris. 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

Bijsluiters

Hele pagina € 125

Tot 20 gram € 245

Halve pagina € 66

Boven 20 gram op aanvraag

Afbeelding omslag: 'Het ontploffen van het Spaanse admiraalsschip tijdens de slag bij Gibraltar', schilderij door Cornelis Claesz. van Wieringen, 1621. Collectie Rijksmuseum, Amsterdam, inventarisnummer SK-A 2163.

INHOUD

'Een schilderije van de Slach van Heemskerck' (BRAND)

Naar de Noorse fjorden! (VAN DER ZANDE)

Rituelen op reis (KRABBENDAM)

Een vergeefse strijd tegen zelfverrijking bij de WIC (DE KOK)

Vissen onder Oostenrijkse vlag (JONGEJAN)

