

abolitionisme overdreven de tekenaars de slechte behandeling en afhankelijkheid van de slaven. In de loop van de negentiende eeuw werd de slaaf meer en meer afgebeeld als mens, al was het vaak in stereotypen. Zo noemt de auteur het afbeelden van dansende en musicerende slaven 'hardnekkige motieven'.

Waren in de achttiende eeuw de tekeningen meestal ondergeschikt aan de tekst, in de negentiende eeuw werd dit meer omgekeerd. Het aantal afbeeldingen nam vanaf het einde van de achttiende eeuw sterk toe. De auteur zoekt verklaringen voor verschillen in afbeeldingen door de achtergrond van de illustratoren, hun politieke kleur en hun opdrachtgevers te vergelijken. De 136 besproken afbeeldingen zijn alle in het boek opgenomen, ook in kleur.

Het laatste hoofdstuk 'Afbeeldingen van een veranderende mentaliteit: van kapitaalgoed naar exotische mens' is weinig overzichtelijk. Het hoofdstuk geeft een samenvatting van de behandelde tekenaars en stromingen. Het bevat tevens een veelheid aan vergelijkingen met afbeeldingen van slavernij in Noord-Amerika en elders in Europa. Een meer systematische aanpak zou duidelijker zijn geweest.

In Nederland en in andere landen waar slavernij een nabije realiteit was, wasrhen afkerig van afbeeldingen met een sterk emotionele lading en overheersten brave, pittoreske afbeeldingen. In vergelijking met andere Europese landen werd in Nederland de slaaf minder vaak afgebeeld. De slaaf als slachtoffer kwam weinig aan bod. Al metal kregen Suriname en daarmee de slavernij en het abolitionisme in de Nederlandse samenleving uiteindelijk geringe aandacht.

Mark van Deursen

J. R. Bruijn, ed., *De 7 Provinciën. Een nieuw schip voor Michiel de Ruyter* (Frariëker Van Wijnen, 1997, 104 blz., ISBN 90 5194 135 8).

Momenteel wordt in Lelystad het beroemde vlaggenschip van Michiel de Ruyter, De Zeven Provinciën, herbouwd. Door hier aandacht aan te besteden, beogen de auteurs tevens belangstelling te wekken voor de wijze van de oorlogvoering op zee gedurende de zeventiende eeuw. Deze tweedeling, die enigszins afbreuk doet aan dit heldere en rijk geïllustreerde boek, weerspiegelt zich in de compositie: na twee algemene hoofdstukken over oorlog op zee komen drie hoofdstukken over respectievelijk Michiel de Ruyter als persoon, zijn vlaggenschip De Zeven Provinciën en de hedendaagse reconstructie van dit schip.

In het eerste hoofdstuk (9-17) geeft A. Th. van Deursen een heldere schets van de successen van de zeventiende-eeuwse Republiek op het gebied van handel en scheepvaart en de noodzaak van bescherming door een sterke oorlogsvloot. A. A. B. Verbout-Wamsteker besteedt vervolgens uitvoerig aandacht aan de geschiedenis van de verschillende admiraliteitscolleges vanaf de vijftiende eeuw tot aan de tijd van Michiel de Ruyter (18-47). Deze admiraliteitscolleges waren onder meer verantwoordelijk voor het uitrusten van de oorlogsvloot. Voor het evenwicht in het boek, waarin De Ruyter en zijn schip een centrale rol spelen, had het accent beter slechts op de tijd rond de Engelse oorlogen kunnen liggen. De noodzaak van een oorlogsvloot tegen concurrenten en kapers wordt daarmee voldoende geïllustreerd.

R. B. Prud'homme van Reine behandelt in het derde hoofdstuk (48-69) Michiel de Ruyter als persoon en laat de admiraal in enige kaderteksten ook zelf aan het woord komen. De Ruyter bewees zichzelf in de Eerste Engelse Oorlog tijdens de slag bij Plymouth (1652). Johan de Witt zorgde vanaf het midden van de zeventiende eeuw voor een politieke constellatie die gunstig was voor het uitrusten van een sterke vloot en De Ruyter voor de praktische uitvoering. Vooral tijdens de Derde Engelse Oorlog demonstreerde De Ruyter zijn kunnen.

In het vierde hoofdstuk (70-87) legt A. van der Zee uit hoe ten tijde van de Tweede Engelse Oorlog De Ruyters vlaggenschip De Zeven Provinciën gebouwd werd. De bouw van dit enorme schip nam indertijd minder dan acht maanden in beslag. Uit de correspondentie tussen de Staten Generaal en de admiraliteiten is dit bouwproces gedeeltelijk te volgen. Enige tijd na de voltooiing kwam De Zeven Provinciën onder leiding van De Ruyter te staan en in maart 1666 voer hij daadwerkelijk met het schip uit.

Dezelfde auteur besteedt in het vijfde en laatste hoofdstuk (88-100) aandacht aan de ambachtelijke reconstructie van De Zeven Provinciën, die in 1995 in Lelystad van start ging. De bouw moet rond 2005 voltooid zijn en zal zoveel mogelijk met behulp van oorspronkelijke materialen plaatsvinden. Scheepsbouwkundige verhandelingen zoals die van Nicolaes Witsen uit 1671 en Cornelis van Yk uit 1697 kunnen daarbij tot hulp zijn. Aangezien het originele bestek niet is teruggevonden, probeert men de traditionele vlakbouwmethode toe te passen, om in de praktijk het oorspronkelijke bouwproces te herontdekken. Daar de Staten-Generaal vanaf 1666 de admiraliteiten verplicht stelden om bestekken van nieuw te bouwen schepen naar Den Haag te sturen, versehaffen de archiefbronnen ook nuttige gegevens, evenals de bestudering van afbeeldingen van schepen door schilders als Willem van de Velde de Oude (1611-1693) en Van de Velde de Jonge (1633-1707).

In dit laatste hoofdstuk verliest Van der Zee zich soms in technische termen, die niet altijd goed worden uitgelegd. In het beknopte register waarmee het boek eindigt hadden naast de persoonsnamen, geografische namen en namen van schepen, misschien ook scheepsbouwkundige termen kunnen worden opgenomen. Met een begrippenapparaat of getekende uitleg had dit Hoofdstuk eveneens aan kracht kunnen winnen.

Marie-Christine Engels

L. Nagtegaal, *Riding the Dutch tiger. The Dutch East Indies company and the northeast coast of Java, 1680-1743* (Verhandelingen van het Koninklijk instituut voor taal-, land- en volkenkunde CLXXI; Leiden: KITLV press, 1996, vii + 250 blz., ISBN 90 6718 103 X).

In deze Engelse bewerking van zijn dissertatie uit 1988 gaat Luc Nagtegaal in op de betrekkingen tussen de Verenigde Oostindische Compagnie en de noordkust van Java, de Pasisir, tussen 1680 en 1743. Voor 1680 bemoeide de VOC zich nauwelijks met de Pasisir, totdat zij in 1676 ingreep om de *susuhunan* van Mataram te steunen tegen de opstand van de Madurees Trunajaya. In 1743 werd de VOC suzerein over de belangrijkste regentschappen van de Pasisir. Die vielen tot dan toe onder het gezag van Mataram, de belangrijkste Javaanse staat die in het zuidelijke binnenland lag. Volgens Nagtegaal werd in de jaren 1680-1743 de basis gelegd voor de koloniale exploitatie van Java door het cultuurstelsel in de negentiende eeuw. Nagtegaal heeft zijn boek in drie delen onderverdeeld. Het eerste deel behandelt de Javaanse staat, waarbij achtereenvolgens de VOC, de regenten (*bupati*) van de Pasisir, de *susuhunan* van Mataram en de invloed van de VOC op de Javaanse staat aan de orde komen. Gaat het in het eerste deel om politieke actoren en machtsverhoudingen, in het tweede deel gaat het om de economische ontwikkeling. Behalve van de stedelijke ontwikkeling, geeft Nagtegaal een overzicht van de in- en uitvoer. Hij is vooral geïnteresseerd in de vraag of er in de periode 1680-1740 sprake was van 'onderontwikkeling'. In het derde deel bespreekt Nagtegaal de resultante van de politieke en economische veranderingen in de Pasisir onder de titel 'The social impact of economie exploitation'. Dan gaat het om de deelname van de regenten aan de handel, de manier waarop de regenten hun onderdanen onder controle hielden en om veranderingen in de dorpsconomie.