

De rederij Radermacher & Steenhart (1730-1741). Zeeuwse Guinea-vaart en slavenhandel met Zuidnederlandse participatie

J. Parmentier

Inleiding

De Zeeuwen hebben reeds vanaf de zeventiende eeuw een bijzondere belangstelling getoond voor de Guineavaart en de handel met West-Indië. De 'Caribisvaerders' waren zeer talrijk in Vlissingen en heel wat plantages op de Antillen en in Suriname, Essequibo en Berbice werden aangelegd door Middelburgse families.¹

De slavenhandel en de controle over de Guineavaart bleven echter tot 1730 het monopolie van de Westindische Compagnie (WIC), waardoor andere Noord-Nederlanders uitgesloten bleven van deze handel. Op papier was deze situatie zo, maar in feite werd het WIC-monopolie reeds sterk ondergraven door de activiteiten van 'Lorredraayers' of particuliere handelsassociaties die, vooral vanuit Zeeland, met kleine schepjes de Westafrikaanse kust afschuimden op zoek naar goud, ivoor en in mindere mate slaven.² Het WIC-monopolie werd verder aange-tast door het verlies van de 'asiento'-handel en door de sterke Engelse concurrentie, die hogere prijzen bood voor de slaven.³

Voornamelijk onder Zeeuwse druk beknotten de Staten-Generaal in 1730 de macht van de WIC. Voortaan mochten de particuliere handelaars participeren in de Guineavaart, maar dan wel tegen betaling van recognitie-geld. Deze heffing bedroeg circa zestig gulden per last. Het WIC-bolwerk brokkelde verder af in 1734 en 1738, waarna de Compagnie enkel nog een

functie vervulde als tussenpersoon voor slavenaankopen en als beheerder van de Guinese forten, die steeds voorname handelsposten en ravitailleringsplaatsen bleven.⁴

Tijdens deze beginperiode van de vrije Guineavaart beproefden talrijke Zeeuwse handelsassociaties hun geluk in de Westafrikaanse handel. Naast de Middelburgse *Commercie Compagnie* (MCC) telde men twintig kleine firma's die tussen 1730 en 1740 vanuit Zeeland schepen naar Guinea uitreedden.⁵ Over deze ondernemingen is weinig bekend, behalve enige toevallige gegevens die men in de WIC-archieven aantreft.⁶ Aan de hand van een particuliere brievencollectie van Samuel Radermacher met Jean-Baptiste Soenens over de rederij Radermacher & Steenhart zullen we een beeld schetsen van de kleinschalige Zeeuwse Guineavaart tijdens de woelige jaren 1730-1740.⁷

De organisatie

Dadelijk na de goedkeuring door de Staten-Generaal om het WIC-monopolie open te breken in 1730 vatte Johan Cornelis Radermacher, de broer van de eerder genoemde Samuel, het plan op om samen met Aarnout Steenhart een partenrederij op te richten voor de Guinea-vaart. Het benodigde startkapitaal werd vastgesteld op 160.000 gulden. Hiermee wensten ze drie schepen te laten bouwen en uit te rusten voor reizen naar de kust van Afrika. Uit verdere informatie blijkt

dat het vermogen van de rederij in 1731 opliep tot 221.280 gulden.⁸ Geïnteresseerden konden 1/16, 1/32 of 1/64 part nemen. Enkel participanten die voor 1/16 of meer parten deelnamen, hadden stemrecht binnen de rederij. De leiding berustte bij de twee boekhouders J. C. Radermacher en A. Steenhart, die zich ertoe verplichtten minstens voor 1/16 part te investeren. Beslissingen werden echter genomen door een vergadering bestaande uit de twee boekhouders en drie stemgerechtigde participanten, die met meerderheid van stemmen waren verkozen.

De overige 'conditiën' handelden voornamelijk over de heenladingen. Zo werd bepaald dat 'de quantiteyt buscruyt over de sestiende parten in eguale portien werden verdeelt en geleverd'.⁹ Deze strikte voorwaarde over de buskruitleveringen heeft vermoedelijk te maken met de vele kruitmolens die Zeeland rijk was. Vooral tijdens de Spaanse Successieoorlog floreerde de kruithandel. Heel wat Zeeuwse kooplui bezaten parten in één of meerdere molens zodat, om onderlinge concurrentie binnen de rederij te vermijden, alle potentiële leveranciers op gelijke voet behandeld werden.¹⁰

Om woekerwinsten tegen te gaan bepaalde de rederij dat de heenladingen, victualien en equipage-goederen tegen de geldende marktprijzen geleverd zouden worden. Immers, een belangrijke kwaal binnen deze kleine rederijen was de privé-handel die bemanningsleden in West-Afrika dreven voor rekening van participanten.¹¹ Daarom mochten er geen goederen aan de zeelui meegegeven worden op straffe van 1.000 gulden boete. Deze maatregel is waarschijnlijk dode letter gebleven, omdat die privé-handel juist de attractie bij uitstek vormde om bekwame schippers, stuurliu en supercargo's aan te werven. Ten slotte stipuleerde men dat de beide boekhouders één procent provisie per re-tourlading mochten opstrijken en een bij-

komende vergoeding van 100 gulden ontvingen voor ieder schip dat ze uitgereed hadden.

De participanten

Een lijst van alle investeerders in deze rederij hebben we niet teruggevonden. Wel kennen we enkele belangrijke geldschieters en willen we ook de Zuidnederlandse belangstelling voor deze onderneming kort toelichten. Het leeuwedeel van de financiering kwam van de initiatiefnemers J. C. Radermacher en Aarnout Steenhart. Samen bezaten zij 12/16 parten of anders gezegd investeerden zij de aanzienlijke som van 27.660 £ Vlaams in de rederij.¹²

De levensloop van Johan Cornelis Radermacher (1700-1748) is ons vrij onbekend. Hij bekleedde de functie van rentmeestergeneraal en thesaurier der domeinen van de Prins van Oranje.¹³ Zijn rol als boekhouder zal vermoedelijk beperkt zijn gebleven tot het financiële beheer van de onderneming.

De tweede boekhouder Aarnout Steenhart manifesteerde zich als de leidende figuur binnen de rederij. Tot 1728 voer hij als kapitein voor de WIC en de particuliere Guineavaart. Zo verkende hij als schipper met het WIC-retourschip *Nieuwenhaven* (1723-'25) de Westafrikaanse kust voor de Kamer Zeeland.¹⁴ Van deze reis heeft Steenhart een beschrijving van het land Basan (de peperkust, ofwel Liberia) nagelaten.¹⁵ In 1726 werd schipper Steenhart aangeworven door de Kamer Zeeland om met de *Brandenburgh* lorredraaiers langs de Guineese kust op te sporen.¹⁶ Volgens J. Postma was dit schip ook bij de driehoeksvaart ingeschakeld en bracht het 409 slaven naar Amerika in 1727.¹⁷ J. C. Radermacher beschreef hem 'als capteyn, die met veel succes de kust van Guinee heeft bevaren, en sonderling kundigh is in zaeken de equipage cargasoen en handel aldaar'.¹⁸

Ook een invloedrijke geldschieder was Sa-



Portret van Samuel Radermacher (1693-1761), één van de belangrijkste participanten in de rederij Radermacher & Stenhart. Bron: 'Zeelandia Illustrata', deel IV nr. 736. Foto: Rijksarchief Zeeland, Middelburg.

muel Radermacher. Hij nam officieel voor 1/8 part deel aan de onderneming, maar speelde in werkelijkheid zijn aandeel voor 3/64 door aan Jean Baptiste Soenens uit Gent en voor 1/64 aan de Middelburgse regent Cornelis Versluys. Deze laatste was een schoonbroer van Samuel en de drijvende kracht achter de oprichting van de Middelburgse Commercie Compagnie.¹⁹ Samuel Radermacher (1693-1761) was binnen de commerciële wereld één van de bekendste Zeeuwen uit de achttiende eeuw.²⁰ Hij vertolkte een actieve rol als VOC-bewindhebber in de vergadering van de Heren XVII. Hij fungeerde als een topaandeelhouder binnen de WIC. Zijn uitgesproken belangstelling voor de handel op Guinea en West-Indië kwam ook tot uiting in de MCC. De familie De la Rue-Radermacher-Versluys belegde maar liefst 177.000 gulden in deze maatschappij, waardoor ze een dominante positie innam.²¹

Samuel liet zich ook enkele malen verleiden om te participeren in particuliere West-Indiëvaarders, doch zonder veel gewin. In 1740 schreef hij Soenens dat één van deze schepen zijn grote mast, fokkemast en roer verloren had nabij de Vlaamse Eilanden (Azoren), waardoor dit schip gesloopt moest worden. Enkele jaren voordien verongelukte een ander West-Indiëvaarder, waarin Radermacher 1/8 part had, in het Kanaal.²² Dit laatste schip was vermoedelijk de *Middachten* van de firma Rochussen uit Vlissingen dat in januari 1732 voor de rede van Calais verging.²³

De Zuidnederlandse belangstelling voor de firma Radermacher & Steenhart kwam in de eerste plaats van de kapitaalkrachtige Gentse handelaar Jean Baptiste Soenens. Hij was via de familie De la Rue gelieerd met de Radermachers. Deze familieband blijkt ook uit hun correspondentie waarin Jean Baptiste steeds als 'waarde neef' wordt aangesproken.²⁴ Jean Baptiste Soe-

nens (1676-1746) had tijdens de eerste decennia van de achttiende eeuw een aardig fortuin vergaard met de handel op Spanje. Bij zijn dood bezat hij trouwens nog een kwart van de firma Soenens, Sergeant & Cie te Sevilla.²⁵ Het beheer van zijn Spaanse zaken liet hij over aan zijn zoon François, die zich in 1730 te Cadiz vestigde.²⁶ Jean Baptiste bekleedde jarenlang een schepenfunctie in het Gentse stadsbestuur, maar hij was vooral bekend als één van de oprichters van de Oostendse Compagnie. Samen met zijn schoonbroer Giacomo Maelcamp financierde hij sinds 1715 ook verscheidene particuliere uitredingen naar Oost-Indië.²⁷ Bij de kleinschalige Oostendse Afrika-vaart (1719-1722) participeerde hij in de expeditie van de *Prins Eugenius* (1721) naar Mozambique. Dit schip keerde met een lading kauri's (schelpen) naar Oostende terug, alhoewel het de bedoeling was om tijdens deze expeditie deze lading te verhandelen in Guinea voor goud en ivoor. Na deze mislukte uitreding poogde zijn Middelburgse neef Pieter de la Rue hem over te halen twee scheepjes naar Guinea uit te rusten. Pieter de la Rue zou zorgen voor het cargasoen en de equipage. Daarnaast nam hij de werving van twee ervaren Zeeuwse stuurlieden voor zijn rekening. In deze rederij wenste hij een participatie van 1/8. De Zuidnederlandse inbreng zou beperkt blijven tot een financiële bijdrage en het aanstellen van een Vlaamse kapitein.²⁸ Op dit voorstel ging Soenens niet in, enerzijds omdat hij een teleurstellende ervaring had in deze handel en anderzijds omdat de intensieve Oostendse vaart op Oost-Indië in die periode meer en meer zijn aandacht en kapitaal opsloopte en bovendien winstgevend bleek.²⁹ In 1730, toen Radermacher zijn onderneming aanbeveelde, was de zwanezang van de Oostendse Compagnie reeds begonnen en zochten heel wat kapitaalkrachtige Zuid-Nederlanders nieuwe investeringsmogelijk-

heden. Toch vertrouwde Soenens dit volgende Guinea-avontuur niet volledig, want hij spreidde het risico en deelde zijn 3/64 part met zijn Antwerpse vriend Giacomo de Pret. Deze laatste was tevens mededirecteur van de Oostendse Compagnie en behoorde tot de financiële toplaag van de Scheldestad.³⁰

De schepen

In 1730 gaf de rederij aan de Rotterdamse scheepsbouwer Cornelis de Ruyter de opdracht drie kleine Guineavaarders te bouwen. Deze scheepswerf was gerenomeerd en Cornelis de Ruyter werd later vooral bekend door zijn verhandeling over de koopvaardij-scheepsbouw (1757).³¹ Steenhart wenste dat de schepen niet groter waren dan tachtig voet, omdat deze kleine wendbare en snelzeilende schepen zeer geschikt bleken om te kruisen langs de ondiepe Westafrikaanse kust. Bovendien maakte Radermacher Soenens duidelijk dat de rederij geen belangstelling toonde voor slavenhandel, die volgens hem groter schepen vereiste.³² Deze laatste bewering, dat dit type vaartuig ongeschikt zou zijn voor de driehoeksvaart, is duidelijk weerlegd door W. S. Unger en J. M. Postma.³³ Zowel bij de MCC als bij andere particuliere slavenrederijen zette men vanaf 1730 kleinere schepen in dan bij de WIC. Vooral het fregat, een snelzeilende driemaster, genoot de voorkeur bij de slavenhalers.

Een andere, meer plausibele reden waarom Radermacher deze schepen weinig efficiënt achtte voor de slavenvaart was de afkeer van zijn Zuidnederlandse participanten voor dit bedrijf. Immers naar aanleiding van de Oostendse Guinea-reizen lieten Soenens en De Pret zich zeer negatief uit over 'den handel in mensenvleesch'.³⁴ Radermacher liet ook doorschemeren dat men de lengte der schepen poogde te beperken om de verschuldigde recognitiegelden zo laag mogelijk te houden.³⁵ Het

paspoortenregister van de WIC van de Kamer Zeeland levert ons juistere gegevens betreffende lengte en tonnemaat van de drie bewuste scheepjes die men *Burggraaf*, *Amarantha* en *Genoveva Maria* doopte.

Tabel 1.³⁶

Schip	Tonnemaat (last)	Lengte (A'damse voet)
<i>Burggraaf</i>	49 1/2	87
<i>Amarantha</i>	54 3/8	79
<i>Genoveva Maria</i>	53 3/8	79

Eind september 1730 liepen de *Burggraaf* en de *Amarantha* van stapel en konden nog tijdens de winter uitgerust worden.³⁷ De bouw van het derde fregat de *Genoveva Maria* ondervond echter vertraging en het schip werd pas in juli 1731 te water gelaten. Dit betekende al dadelijk een financiële tegenslag voor de jonge rederij.³⁸

De levensduur van deze Guineavaarders was in deze periode vaak beperkt tot twee reizen: het tropisch klimaat, de aangroei van wieren en schelpen en vooral de paalworm tastten snel de zeewaardigheid van deze schepen aan. Tot het eind van de achttiende eeuw werd ter bescherming de huid van het schip vaak met hout gedubbeld en ingesmeerd met pek en teer, doch het bleek slechts een lapmiddel.³⁹ Ook de schepen van Radermacher & Steenhart worstelden met dit probleem. In 1736 gebruikte Radermacher een schijnbaar uitstekend middeltje tegen de verslindende zeeworm. Hij liet de dubbele beplanking insmeren met 'wormpeck' en in vergelijking met andere Guineavaarders bleken zijn schepen beter bestand tegen de paalworm. Zo schreef hij dat een scheepje van de heer Claudoré 't geen nieuw verdubbeld is vertrocken en geharpeust geheel door eeten thuis gekomen daar onze scheepties van hun tweede reijs geretourneerd hunne dobbelinge soo thuis bren-

gen dat sonder bedenckelijckheit een derde reys op dien eygen huylt konnen ondernemen'.⁴⁰ Over dit nieuwe wondermiddel weten we verder nog dat het in Middelburg bij de originele makers te bekomen was en iets duurder uitviel dan harpui.⁴¹

De bewapening van deze kleine vaartuigen bleef beperkt tot 'zes lichte stukken'. Het feit dat deze schepen niet meer als 'lorredraayers' door de WIC werden vervolgd, liet de reders toe te besparen op het geschut.⁴²

De bemanning

Over de omvang van de equipages en hun functies aan boord hebben we weinig relevante gegevens gevonden. Enkel na de eerste reis van de *Amarantha* werd gewag gemaakt van 26 'eeters' of één bemanningslid per 2.09 last.⁴³ Dit stemt vrij goed overeen met het aantal koppen op de MCC-schepen van vergelijkbare tonnemaat.⁴⁴ We mogen dus veronderstellen dat deze kleine rederij haar schepen niet onderbemande uit besparingsoverwegingen.

De loonkosten van de eerste expeditie van de *Amarantha* werden berekend op 8.444 gulden of 12,6 procent van de globale uitredingskosten. Deze gages waren echter maar een deel van de vergoedingen die de zeelui konden opstrijken. Zowel in de Oost-Indië- als in de Guinea- en slavenvaart vormden het 'gepermitteerde cargazoen' en de mogelijkheden om privéhandel te drijven de belangrijkste aantrekkingspunten om bekwame zeelui, vooral ervaren officieren, aan te trekken. Alhoewel bij de firma Radermacher & Steenhardt de eigen handel verborgen moest blijven voor de reders, vonden we bij één van de expedities een duidelijk geval van privésluikhandel. Kapitein Michiel Taal, die de leiding had over de *Amarantha* in 1738, overleed tijdens deze reis. In zijn nalatenschap vond Steenhardt een wisselbrief voor

1540 gulden, die de schipper tijdens deze campagne aan zijn vrouw had overgemaakt. Na een onderzoek bleek dat deze som afkomstig was uit eigen handel met de Portugezen in Guinea. De boekhouders besloten daarop de wisselbrief ten voordele van de rederij te incasseren.⁴⁵

Een belangrijke vereiste om zulke expedities rendabel te maken was het werven van ervaren kapiteins die ook als handelaars konden opereren. Samuel Radermacher meldde dat hij voor de eerste uitredingen drie van de allerbekwaamste kapiteins had aangeworven, namelijk Adriaan Paauw, Simon Maas en Renier van Hierschot.⁴⁶ Twee van deze Middelburgse schippers hadden reeds gevaren onder de WIC-vlag. Simon Maas ondernam als kapitein op de *Duynvliet* in 1725-1727 een slavenreis.⁴⁷ Renier van Hierschot stamde uit een familie van kaapvaarders.⁴⁸ In 1729 was hij eerste stuurman op de *Brandenburg* die vanuit de Slavenkust (Benin) 409 zwarten transporteerde naar Suriname.⁴⁹ Hij arriveerde in september 1730 in Middelburg en werd dadelijk aangenomen door Radermacher & Steenhardt. Het monstere van bekwame WIC-officieren door particuliere reders was zeer gebruikelijk.⁵⁰ Blijkbaar was een goede staat van dienst bij de WIC een interessante referentie en vermoedelijk boden de particuliere rederijen gunstige voorwaarden gezien het feit dat de vraag naar dergelijke schippers tijdens deze periode in Zeeland groter was dan het aanbod.

Over de loopbanen van de overige kapiteins die voor Radermacher werkten, weten we enkel dat Joris Engels, die het commando voerde tijdens de derde reis van de *Genoveva Maria* (1735-1736), reeds in 1731 naar Guinea zeilde met de *Gerardina Petronella* voor rekening van de Vlissingse handelaar Anthonie van Doorn.⁵¹

De reisduur

Bij de tien uitredingen van deze firma

moeten we eerst een onderscheid maken tussen de drie slavenreizen en de zeven Guinea-expedities. Aangenomen wordt dat een Guinea-reis over het algemeen minder tijd in beslag nam dan de driehoeksvaart, doch in deze periode kruisten de Guinea-schepen uitzonderlijk lang voor de Westafrikaanse kust, omdat de handel gestremd werd door inlandse oorlogen en in mindere mate door de gestegen concurrentie. De gemiddelde reisduur voor de Guineavaarders van Radermacher & Steenhardt klom op tot 553,5 dagen (tabel 2). Dit gemiddelde lag zelfs beduidend hoger dan het gemiddelde (13 maanden) van de Nederlandse slavenschepen. J. M. Postma gebruikte dit criterium om slavenreizen te onderscheiden van Guinea-expedities.⁵² Derhalve beschouwde hij deze zeven

Tabel 2.

Reizen naar Guinea en terug

Schip	Vertrek	Terug	Duur (in dagen)
<i>Amarantha</i>	19.02.1731	29.09.1732	587
<i>Genoveva Maria</i>	02.06.1731	04.06.1733	732
<i>Amarantha</i>	01.02.1735	13.06.1736	497
<i>Genoveva Maria</i>	11.08.1735	30.08.1736	384
<i>Burggraaf</i>	27.10.1735	29.03.1737	518
<i>Genoveva Maria</i>	12.09.1737	26.01.1739	501
<i>Amarantha</i>	03.05.1738	21.03.1740	656
gemiddeld			553,57

Reizen naar Guinea, Curaçao en terug

Schip	Vertrek	Terug	Duur (in dagen)
<i>Burggraaf</i>	17.12.1730	14.02.1733	789
<i>Burggraaf</i>	01.05.1733	10.11.1734	558
<i>Genoveva Maria</i>	29.09.1733	28.02.1735	517
gemiddeld			621,3

De commerciële aspecten

a. de heenlading

Voor geen enkele van de tien uitredingen vonden we een gedetailleerde opgave van de heenlading. Al de ladingen waren wel op klassieke wijze samengesteld uit textiel, buskruit, wapens, ijzer, koperen bekkens,

Afrika-uitredingen als slavenmissies.

De lange reisduur had uiteraard tot gevolg dat de equipage-kosten vrij hoog uitvielen en dat de winstmarges, voor zover aanwezig, aanmerkelijk kleiner waren.

De duur van de drie slavenreizen lag ook veel hoger dan de gemiddelde reisduur bij de MCC en de WIC, namelijk 621,3 dagen tegenover ongeveer 540 dagen bij de MCC en slechts 520 dagen voor WIC-schepen.⁵³ Hierbij moeten we opmerken dat deze drie expedities door Radermacher & Steenhardt aanvankelijk niet gepland waren voor de driehoeksvaart, maar door de beperkte trafiek aan de Guinese kust namen de schippers zelf het initiatief om slaven naar Curaçao te transporteren. We kunnen dus spreken van 'occasionele' slavenmissies.

kralen en alcoholica. Men stoude in deze kleine fregatten relatief veel buskruit, althans in vergelijking met de ladingen van de MCC.⁵⁴ We hebben aanwijzingen dat ongeveer een derde van de heenladingen bij Radermacher & Steenhardt uit buskruit bestond, ondanks dat dit een minder ge-

vraagd ruilartikel was. Het feit dat enkele participanten ook actief waren in de kruithandel zal de samenstelling van de lading sterk beïnvloed hebben.

Na de thuiskomst van de eerste twee schepen zat de rederij reeds met een behoorlijke hoeveelheid onverhandelde buskruit, wapens en in mindere mate textiel, zodat de heenlading voor de tweede reis van de *Burggraaf* bestond uit deze restanten.⁵⁵ Blijkbaar had zo'n weinig professionele compositie van de lading geen catastrofale invloed op de handel, want deze expeditie van de *Burggraaf* was één van de zeldzame winstgevendende uitredingen.

Voor slechts één expeditie vonden we een indicatie over de waarde van de heenlading; volgens de boekhouders had de *Genoveva Maria* in 1736 voor 25.300 gulden goederen aan boord. Dit cijfer stemt vrij goed overeen met de waarde van de lading die de Oostendse Guineavaarders meevoerden. De vergelijkbare MCC-schepen daarentegen vertrokken met een lading van gemiddeld 40.516 gulden in het ruim.⁵⁶

b. de handel in West-Afrika

Ondanks het ontbreken van scheepsjournalen zijn we behoorlijk ingelicht over de regio waar de *Burggraaf*, de *Amarantha* en de *Genoveva Maria* hun Europese producten poogden te ruilen. Bijna alle schippers begonnen handel te drijven nabij Kaap Lahou aan de 'Bovenkust' (Ivoorkust). Vervolgens kruisten ze zuidwaarts langs de Goudkust (Ghana) tot aan Benin of de 'Slavenkust', waar ze hun retourladingen trachtten te completeren. Voornamelijk aan de Ivoor- en Slavenkust vertoefden de schepen verscheidene maanden. De Goudkust daarentegen was voor de particuliere Guineavaarders minder lucratief door de sterke aanwezigheid van Europese factorijen, die de handel controleerden. Toch legden alle schepen van deze rederij voor een korte periode aan nabij

de forten om te ravitailleren.

Om handel te drijven hoefden de Zeeuwen meestal niet aan wal te gaan, omdat de inlanders met hun prauwen naar het schip roeiden en hun waren kwamen aanbieden. Zowel de Guineavaarders als de incidentele slavenmissies ruilden een deel van hun goederen tegen slaven. Met deze menselijke lading probeerden ze dan vooral met Braziliaanse schepen contact te krijgen om de slaven te verkopen tegen tabak en goud. De rol van de Braziliaanse handelaars was cruciaal in deze handel. Sinds het einde van de zeventiende eeuw vertrok vanuit Bahia en Pernambuco jaarlijks een tiental schepen naar de Slavenkust om zwarte arbeidskrachten voor de plantages aan te schaffen. Bij de inlanders aan de Slavenkust was de 'soca', Braziliaanse tabak van derde kwaliteit gezoet met melasse, zeer gewild. Deze inferieure tabak vond geen afzet in Portugal en mocht vrijelijk naar Afrika geëxporteerd worden. De WIC, die in de zeventiende eeuw de Westafrikaanse handel domineerde, liet deze Braziliaanse handelsvaart toe echter tegen betaling te Elmina van tien procent recognitie op de heenladingen. Meestal werd deze belasting betaald in de vorm van tabak.⁵⁷

Door het afbrokkelen van het WIC-monopolie na 1730 en de sterke aanwezigheid van Zeeuwse en Hollandse vrijhandelaars poogden de Braziliaanse schepen deze recognitie te ontlopen door reeds aan de Bovenkust slaven aan te kopen bij de vrijhandelaars. Voor de particuliere Guineavaarders vormde de functie van slavenleverancier een essentiële schakel om in deze periode goud, het meest winstgevendende produkt, te verkrijgen. Deze handel werd in de hand gewerkt omdat verscheidene burgeroorlogen de normale commerciële betrekkingen met de inlanders ontregelden, en bovendien de Brazilianen er niet voor terug schrokken op grote schaal goud te smokkelen. Vermoedelijk



Maisons des Negres du Cap Mesurado
 A. Case des Negres du Cap de Mesurado.
 B. Cuisine.
 C. Case a mil et Rue magasin de terre Rouge.
 D. Salle ou les Negres s'assemblent pour leur Nigree et causer pendant le jour.
 E. Cour.
 F. Place publique.

Negerdorp nabij Kaap Mesurado (Sierra Leone). Een pleisterplaats voor de particuliere schepen waar men goud en ivoor kon aanschaffen. Bron: R. B. Labat, 'Voyage du Chevalier des Marais en Guinée, isles voisines et à Cayenne, fait en 1725, 1726 et 1727' (Paris 1730) deel I, 102.

kwam er in dit decennium meer Braziliaans goud via Afrika naar Europa dan Westafrikaans goud.

De vrijhandelaars onderhielden ook uitgebreide handelskontakten met de Portugese schepen en factorijen. In 1731 meldde J. Pranger, de directeur van de factorij te Elmina, met ongenoegen dat door de vrije vaart de Zeeuwen de fijnste en beste slaven opkochten en tegen goud in Jaguin ruilden met de Portugezen.⁵⁸ De Zeeuwse schepen ankerden zelfs bij de Portugese eilanden S. Thomé en Principe om slaven tegen kwaliteitstabak te verhandelen.⁵⁹ De Braziliaanse en Portugese tabak gebruikten ze dan om op de inlandse markt of bij niet-Hollandse forten ivoor, malaguet-peper en andere Guinese produkten in te slaan. Zo signaleerde men in 1736 vanuit de WIC-factorij Apam (Gha-

na) dat kapitein Van Hierschot met de *Burggraaf* op de rede van de Engelse handelspost Winneba lag met Portugese tabak om ivoor en slaven aan te schaffen.⁶⁰ Niet enkel de Zeeuwse en Hollandse particuliere handelaars profiteerden van de negotie met de Brazilianen en Portugezen, ook Engelse en Franse Guineavaarders ruilden gretig slaven tegen tabak, zodat tussen 1730 en 1740 de WIC-handel harde klappen kreeg en haar slavenhandel overschaduwde door de inbreng van de vrijhandelaars. De enige WIC-bediende met wie verscheidene particuliere Guineavaarders samenwerkten was Hendrik Hertogh, de factorijhouder van Whydah (Benin) die later werkzaam zou zijn te Jaguin en Appa. Hij genoot een uitstekende reputatie als bedreven slavenhandelaar.⁶¹ Uit rekeningen konden we opmaken dat

in 1738, bij de dood van Hertogh, de rederij een som van 4000 gulden ontving uit zijn nalatenschap. Waarschijnlijk waren dit opbrengsten uit de verkoop van heenladingen, waarvoor Hertogh als commissienair optrad.⁶²

Ondanks de intensieve vaart bleef de handel van de firma Radermacher & Steenhart aan de magere kant en is zij waarschijnlijk exemplarisch voor de talrijke Zeeuwse Guinea-rederijen in deze periode. De belangrijkste oorzaken zijn de forse prijsstijgingen veroorzaakt enerzijds door de inlandse oorlogen, waardoor de circulatie van goederen naar het binnenland verstoord werd, en anderzijds door de toegenomen Europese concurrentie in West-Afrika. Bovendien vielen de resultaten bij twee van Radermacher's uitredingen tegen door problemen met de bemanning. Tijdens de tweede reis van de *Amarantha* (1736) overleed schipper Claes Linsey. De opperstuurman Carel Frederik Forian nam

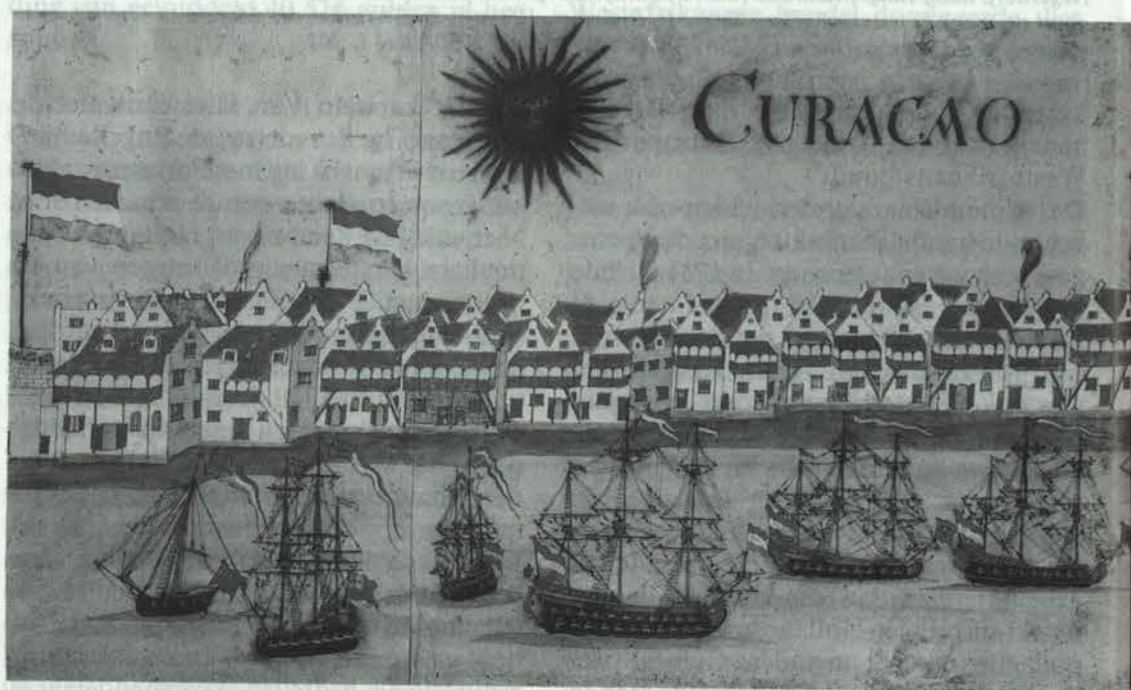
het commando over, maar bleek onbekwaam. Het ongeluk wilde dat kort na dien deze laatste als ook de onderstuurman omkwamen, zodat het schip zonder officieren voer. De resterende bemanningsleden besloten vervolgens het bijtje erbij neer te gooien en koers naar Middelburg te zetten.⁶³ Op de volgende expeditie van de *Amarantha* (1738) overleed kapitein Michiel Taal die, zoals reeds aangegeven, meer oog had voor zijn eigen handel dan de belangen van de rederij.⁶⁴

c. de handel in Curaçao

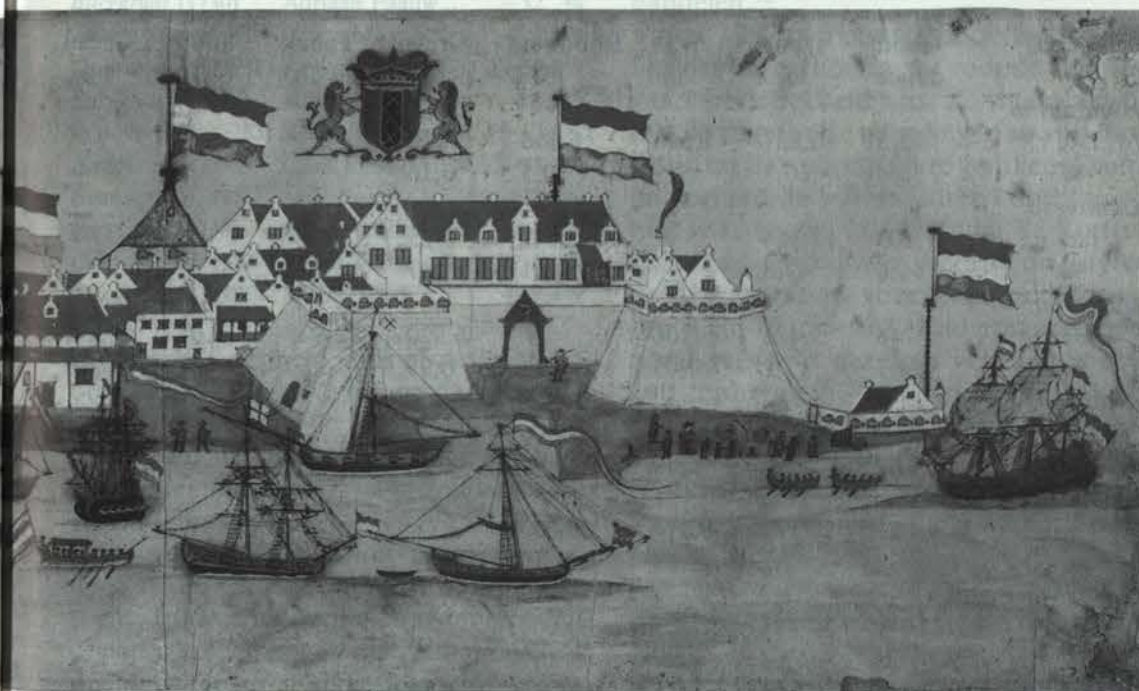
Door de tegenvallende handel aan de Guinese kust waagden drie expedities de oversteek naar Curaçao met slaven. Dit gebeurde op eigen initiatief van de schippers, daar er in de instructies van de rederij geen gewag werd gemaakt van een mogelijke vaart naar West-Indië.⁶⁵ De eerste slavenreis van de *Burggraaf* (1732) bleek zeer teleurstellend. Juan Pe-

dro van Collen, de gouverneur van Curaçao, meldde dat dit schip 'al zijn slaven had verloren, uitgezonderd 14 copen', die in Willemstad uit de hand werden verkocht.⁶⁶ Dit fregat kon gemiddeld 275 slaven transporteren, waaruit we een mogelijk verlies van ongeveer 260 zwarte werkkrachten kunnen afleiden. De meest voor de hand liggende oorzaak van deze ramp was het uitbreken van een epidemie. Door een gebrekkige hygiëne en overbevolking van de slavenkwartieren breidden ziekten zoals dysenterie (rode loop) en pokken zich snel uit. Eén zieke slaaf bleek vaak voldoende om het gros van de zwarte lading te besmetten. Dysenterie vormde de doodsoorzaak bij uitstek. Meer dan dertig procent van de sterfte onder slaven op de Nederlandse schepen schreef men toe aan de rode loop.⁶⁷ De lange reis van de *Burggraaf* kan mogelijk bijgedragen hebben tot het verlies van deze lading. Over de slavencampagnes van de *Burg-*

graaf (1734) en de *Genoveva Maria* (1734) zijn we karig ingelicht. We weten enkel dat beide schippers een onbekend aantal slaven te Curaçao aan de man hebben gebracht.⁶⁸ Deze verkopen uit de hand gingen vlot, daar Curaçao, samen met Sint-Eustatius, als spil van de internationale transitohandel fungeerde voor Spaans-Amerika (Venezuela) en de andere Antillen. In deze periode ondervonden de vrijhandelaars geen moeilijkheden met de WIC-gouverneur van Curaçao. Deze laatste was immers zeer corrupt en verrijkte zich vooral met privé-handel via de firma van Collen & Cie. Hij kocht zelf vaak slaven op en speelde makelaar voor het verschepen van goederen naar Europa.⁶⁹ Enkel de slavenreis van de *Genoveva Maria* leverde een kleine winst op ondanks bijkomende kosten tijdens de terugreis door het verlies van haar boegspriet en fokkemast. Hierdoor moest dit scheepje een Zuidengelse haven binnenlopen om de



Aquarel van Willemstad (Curaçao), de voornaamste overslaghaven van slaven voor de Zeeuwse West-



Indiëvaarders. Maker onbekend, 1791. Foto: Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaartmuseum', Amsterdam.

nodige herstellingen te laten uitvoeren.⁷⁰

d. de retourlading

Zeven van de tien ladingen die in Middelburg geveild werden, kwamen voor in de briefwisseling tussen Radermacher en Soenens, samen met de verkoopprijzen. Dit geeft ons de mogelijkheid het belang van de verschillende produkten te schatten voor de reders, aan de hand van een procentuele samenstelling van de ladingen gebaseerd op de verkoopprijzen.

Zoals kan worden afgeleid uit het cijfermateriaal (tabel 3), vormden goud en ivoor de voornaamste produkten in de retouren van de Guinea-schepen. Greyn of malaguet-peper, was en roodhout mogen we als marginale goederen beschouwen. Bij de verkoop van deze ladingen vond het goud steeds dadelijk een afnemer. Meestal was het edel metaal reeds enkele dagen na

de aankomst van de schepen verhandeld. De markt voor olifantstanden en 'crevel' bleek conjunctuurgevoeliger en dit gaf soms problemen om het ivoor met een redelijk winst aan de man te brengen. Zo wachtte Radermacher in 1739 vijf maanden totdat de ivoorprijs van 36 stuivers naar 40 stuivers per lb. geklommen was om de tanden te verkopen.⁷¹

Bij de drie slavenschepen bezitten we slechts de gedetailleerde retourlading van de *Burggraaf*. Hieruit kan men opmaken dat het een noodgedwongen slavenreis was: immers de lading bestond voor circa 47 procent uit Westafrikaanse goederen. Blijkbaar verliep de handel aan de Guinese kust te stroef en besloot de schipper om slaven in Curaçao te verkopen. Met deze opbrengst vulde hij zijn retourlading aan met suiker, tabak en cacao. Aanvankelijk was Samuel Radermacher zeer opgetogen

Tabel 3.

Schip/reis	Goud ounce	Ivoor lb.	Was lb.	Roodhout lb.	Greyn lb.	Tabak lb.	Suiker lb.	Cacao lb.
<i>Amarantha</i>								
1ste r.	313,5	10.887	1.518	6.110	400	—	—	—
%	36,4	60,7	2,1	0,5	0,16	—	—	—
<i>Genoveva</i>								
1ste r.	1.103	17.354	—	2.747	965	—	—	—
%	56,8	42,8	—	0,1	0,17	—	—	—
<i>Burggraaf</i>								
2de r.	746	5.486	100	—	5.920	12.925	113.072	9.558
%	34,7	12,2	0,05	—	0,98	16,56	25,2	10,25
<i>Genoveva</i>								
3de r.	869	10.982	2.988	800	—	—	—	—
%	60,7	36,7	2,49	0,04	—	—	—	—
<i>Burggraaf</i>								
3de r.	1.023	39.125	6.314	50.000	—	—	—	—
%	34	62,3	2,51	1,19	—	—	—	—
<i>Genoveva</i>								
4de r.	971	20.445	7.206	20.000	—	—	—	—
%	47,3	47,7	4,2	0,7	—	—	—	—
<i>Amarantha</i>								
3de r.	1.407	4.188	866	11.000	—	—	—	—
%	86,5	12,3	0,63	0,48	—	—	—	—

over deze expeditie, doch de lage verkoopprijzen van de ruwe suiker zorgden ervoor dat deze reis een negatief saldo vertoonde.⁷²

Ten slotte vonden we nog een bijkomende aanwijzing voor de beperkte handel aan de Westafrikaanse kust in het feit dat bijna alle schepen een deel van hun heenlading niet konden verhandelen, ondanks het lange verblijf in Guinea. In 1736 bracht de *Genoveva Maria* zelfs een derde van haar cargasoen terug naar Middelburg.⁷³

De resultaten en het beheer van de firma Radermacher & Steenhart

Een balans uit 1741 van deze partenredery gaf ons de mogelijkheid om de nettowinst- of verliesmarges per uitreding te berekenen.

Tabel 4.

Schip	Kapitein	Winst/ Verlies
<i>Burggraaf</i> (1730)	Adriaan Paauw	-52 %
<i>Amarantha</i> (1730)	Simon Maas	-21,5%
<i>Genoveva M.</i> (1731)	Renier v. Hierschot	-25,9%
<i>Burggraaf</i> (1733)	Simon Maas	-10,2%
<i>Genoveva M.</i> (1733)	Renier v. Hierschot	+17,6%
<i>Amarantha</i> (1735)	Claes Linsey	-17 %
<i>Genoveva M.</i> (1735)	Joris Engels	-10,6%
<i>Burggraaf</i> (1736)	Renier v. Hierschot	+ 6,2%
<i>Genoveva M.</i> (1737)	Renier v. Hierschot	- 6 %
<i>Amarantha</i> (1738)	Michiel Taal	+27,4%

Zoals reeds vermeld, waren de inlandse oorlogen in West-Afrika en de toegenomen concurrentie de voornaamste oorzaken van de slechte resultaten bij verscheidene campagnes. Het bijzonder zware verlies van de slavenreis met de *Burggraaf* in 1730 was echter te wijten aan de massale slavensterfte tijdens de overtocht. In deze moeilijke omstandigheden presteerde schipper Renier van Hierschot nochtans uitstekend met twee winstgevendere uitredingen. Hij werd terecht door Samuel Radermacher beschouwd als hun

beste kapitein en handelaar. De laatste reis van de *Amarantha* vertoonde ook een batig saldo, doch bij deze expeditie werd, zoals Radermacher schreef, 'voor de uitrusting alles dat vant schip de *Burggraaf* kan werden gebruyckt' en de voorraad wedergebracht cargasoen als heenlading meegegeven, zodat de uitredingskosten minimaal bleven.⁷⁴

Vanwege deze weinig florissante gang van zaken inventariseerde Samuel Radermacher reeds in 1736 de activa van de onderneming. Hij constateerde dat zelfs na een mogelijk verkoop van de drie scheepjes de investeerders hun kapitaal niet volledig zouden kunnen terugkrijgen. Om het verlies enigszins te beperken werd in 1736 de *Amarantha* te koop gesteld, doch de redery ontving slechts een laag bod van 2.000 gulden waarop zij niet inging. In deze negatieve stemming dachten Radermacher en Soenens er zelfs aan hun parten op de Amsterdamse beurs te verhandelen.⁷⁵

Vanaf 1737 merken we in de briefwisseling dat het enthousiasme voor de Guineavaart sterk bekoeld was. Zo trachtte men met de laatste drie uitredingen zo veel mogelijk uit de rode cijfers te geraken. Daarna zochten de boekhouders kopers voor hun vaartuigen. In 1739 nam de Rotterdamse scheepsbouwer Andries de Ruyter de *Burggraaf* over voor 4.890 gulden, wat een klein succes was. Radermacher had nooit verwacht dat deze verkoop zoveel zou opbrengen.⁷⁶ Aarnout Steenhart kocht de *Genoveva Maria* voor 4.296 gulden. Hij gaf de Guineevaart nog niet op en wenste een nieuwe redery op te zetten, waarvan Radermacher en Soenens ook parten aangeboden kregen, doch ze gingen niet op dit voorstel in.⁷⁷ Enkel voor de *Amarantha* viel de verkoop enigszins tegen. De reders stelden de richtprijs op 2.340 gulden, maar ontvingen slechts 2.508 gulden als hoger bod van de Middelburgse slavenreder Abraham Claudoré.⁷⁸

Na de verkoop van de *Amarantha* duurde het nog een jaar vooraleer Steenhardt de voorlopige slotrekening van de rederij had opgemaakt. Hierbij merkte Radermacher op dat er weinig hoop was om nog iets van de uitstaande schulden in Guinea goed te maken.⁷⁹ Volgens de correspondentie tussen Soenens en de familie De Pret bedroeg in 1742 het verlies voor de investeerders 38,5 procent.⁸⁰

Als gevolg van deze negatieve ervaring lieten zowel Soenens als Radermacher de actieve Guineavaart links liggen. Samuel Radermacher beperkte zich tot het beheer van zijn Engelse fondsen en zijn beleggingen in de VOC, de MCC en de Middelburgse Assurantie Compagnie. Jean Baptiste Soenens bleef tot zijn dood (1746) nadrukkelijk aanwezig in de handel op Spanje en Spaans-Amerika.⁸¹ We kunnen derhalve concluderen dat de opheffing van het WIC-monopolie in de

jaren dertig van de achttiende eeuw de Zeeuwse Guinea-reders niet dadelijk de gehoopte winstgevende handel opleverde, maar eerder een financiële kater. Goud en ivoor bleken de meest gezochte produkten. Men koos pas voor slavenhandel wanneer de Westafrikaanse markt voor goud en tanden door oorlogen ontregeld was. De rederij Radermacher & Steenhardt had alle kans om te slagen rekening houdend met de sterke financiële basis en de kundigheid van de boekhouders en de kapiteins, doch de marktcondities verhinderden de opbouw van een winstgevende onderneming.

Tot slot de visie van Samuel Radermacher over zijn Guinees avontuur: 'de expeditie zijn egter wel aangelegt, kundig bestuurd maar ongelukkig gesuceedeerd, en daar zijn nog veel nadeeliger reysen in onse tijd op Guinea gedaan'.⁸²

Noten

- * We willen onze dank betuigen aan Drs. H. den Heijer en aan Prof. dr. J. R. Bruijn voor hun historisch advies.
1. W. S. Unger, 'Bijdragen tot de geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel', in: *Economisch-Historisch Jaarboek XXVIII* (1961) 3-4.
 2. J. M. Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade 1600-1815* (Cambridge 1990) 78-83.
 3. Asientos kunnen omschreven worden als koninklijke licenties, uitgevaardigd door de Spaanse vorst, die de houder toeliet Afrikaanse slaven naar Spaans-Amerika te voeren.
 4. Postma, 202-204.
 5. Algemeen Rijksarchief Den Haag (ARA), Westindische Compagnie (WIC), nr. 1249; Ontvang en uytgeefboek van paspoorten tot het bevaren en negotieren op de kust van Africa, Camer Zeeland (1730-1745).
 6. De archieven van de Rotterdamse firma Coopstad en Rochussen, die tijdens een latere periode actief was (1750-1777), zijn reeds grondig bestudeerd door J. M. Postma en P. Veder.
 7. Deze brievencollectie wordt bewaard bij baron J. Soenens te Gent (Sint-Denijs-Westrem).
 8. Particuliere Collectie Soenens (PS), 14/03/1741.
 9. PSm 19/06/1730.
 10. J. Th. Verhees-Van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog 1702-1713* (Middelburg 1986) 41.
 11. Bij de Oostendse Guineavaarders (1718-1720) vormde de privé-handel de belangrijkste vergoeding voor de scheepsstaf (J. Parmentier, 'The Ostend Guinea-Trade, 1718-1720', in: *International Journal of Maritime History* II, 1 (1990) 182-183.
 12. PS, 13/07/1730.
 13. M. van der Bijl, *Idee en Interest. Voorgeschiedenis, verloop en achtergronden van de politieke twisten in Zeeland en vooral in Middelburg tussen 1702 en 1715* (Groningen 1981) bijlage XIII.
 14. ARA, Collectie Radermacher nr. 575 en WIC nr. 106, f° 550 en 659.
 15. ARA, Verspreide Westindische stukken nr. 487, 17/06/1723.
 16. ARA, WIC nr. 107, f° 419 en WIC nr. 108,

17. Postma, 309.
18. PS, 19/06/1730.
19. Van der Bijl, 219 en 402.
20. D. Roos, *Zeeuwen en de VOC* (Middelburg 1987) 63.
21. Van der Bijl, bijlagen XXIV, XLIV en LI.
22. PS, 02/01/1740 en 15/04/1740.
23. ARA, WIC nr. 1249.
24. Rijksarchief Gent, Familiefonds De Potter d'Indoye, nr. 1, f° 16-25.
25. Rijksarchief Brugge (RAB), Staten van goed van het Brugse vrije nr. 14282.
26. PS, 20/10/1730.
27. J. Parmentier, 'The Ostend Trade to Moka and India (1714-1735), the merchants and supercargoes', in: *The Mariner's Mirror*, 73, 2 (1987), 129-130.
28. J. Parmentier, 'De Oostendse Guineavaarders, 1718-1720', in: *Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis* (Brugge), 127, 3-4 (1990), 194-195.
29. Parmentier, 'The Ostend Trade', 136.
30. Stadsarchief Antwerpen (SAA), Insolvente Boedelkamer nr. 1693, 31/07/1742 en Parmentier, 'The Ostend Trade', 127-129.
31. S. C. van Kampen, *De Rotterdamse particuliere scheepsbouw in de tijd van de Republiek* (Rotterdam 1953), 116.
32. PS, 21/06/1730.
33. Unger, 18-20 en Postma, 145-147.
34. Parmentier, 'De Oostendse Guineavaarders', 177.
35. PS, 03/07/1730.
36. ARA, WIC nr. 1249.
37. PS, 02/10/1730 en 28/01/1731.
38. PS, 01/08/1731.
39. Pas omstreeks 1780 kwam de methode in zwang om de huid met koperen platen te beslaan, waardoor de levensduur van de schepen aanmerkelijk werd verlengd (J. R. Bruijn, F. S. Gaastra en I. Schöffers (eds.), *Dutch-Asiatic shipping in the 17th and 18th centuries I*, Rijks Geschiedkundige Publicatiën 176 (Den Haag 1987) 51).
40. PS, 03/09/1736.
41. Harpuit was een geelachtig mengsel van hars en lijnolie dat gekookt en afgeschuimd werd. Met deze vloeistof streek men bepaalde delen van het schip in om verrotting te voorkomen. Harpuit werd ook gebruikt bij het breeuwen.
42. PS, 19/05/1739.
43. PS, 01/10/1732.
44. Unger, 81 en 109.
45. PS, 15/04 en 03/05/1740.
46. PS, 02/10/1732.
47. Postma, 311 en 390.
48. Renier's vader, Philip van Hierschot, was een succesvolle kaper voor de Middelburgse rederij Sautijn tijdens de Spaanse Successieoorlog (Verhees-van Meer, 153-154).
49. Op de *Brandenburg* brak een slavenopstand uit (Postma, 309).
50. Bij de Oostendse Guineavaarders wachtte men in 1718 tot de aankomst van de WIC-retourvloot om ervaren officieren te werven (ARA, Nederlandse bezittingen op de Kust van Guinea (NBKG) nr. 263).
51. L. R. Priester, *De Nederlandse houding ten aanzien van de slavenhandel en slavernij, 1596-1863* (Middelburg 1987) 208.
52. Postma, 210.
53. Postma, 152.
54. Unger, 28-34.
55. PS, 07/02/1733.
56. Parmentier, 'De Oostendse Guineavaarders', 196.
57. P. Verger, *Flux et reflux de la traite des nègres entre le Golfe de Bénin et Bahia de Todos os Santos du XVIIe au XIXe siècle* (Paris 1968), 27-28.
58. ARA, WIC nr. 923, 01/08/1731.
59. ARA, WIC nr. 923, 03/09/1732.
60. ARA, NBKG nr. 101, 02/07/1736.
61. A. van Dantzig, *Les Hollandais sur la Côte de Guinée: à l'Epoque de l'Essor de l'Ashanti et du Dahomey, 1680-1740* (Paris 1980), 229-242.
62. PS, 19/05/1739.
63. PS, 03/09/1736.
64. PS, 15/04/1740.
65. De schippers brachten wel vanuit Guinea de rederij op de hoogte van deze driehoeksvaart.
66. ARA, WIC nr. 580, Missiven van Curaçao, 16/7, 5/9 en 4/10/1732.
67. Postma, 244-245.
68. ARA, WIC nr. 1155, n° 141 en f° 144.
69. C. C. Goslinga, *The Dutch in the Caribbean and the Guianas, 1680-1791* (Assen 1985), 200.
70. PS 25/03/1735.
71. PS, 13/02/1739 en 03/08/1739.
72. PS, 25/03/1735.
73. PS, 03/09/1736.
74. PS, 17/04/1738.
75. PS, 29/11/1736 en 01/12/1736.
76. PS, 03/05/1739.
77. PS, 19/05/1739.
78. PS, 08/06/1740.
79. PS, 23/07/1741.
80. SAA, Insolvente boedelkamer nr. 1693, 31/07/1742).
81. RAB, Staten van goed van het Brugse vrije nr. 14282.
82. PS, 23/07/1741.

Agenda

2 oktober - 1 november 1992: De universiteitsbibliotheek van Helsinki organiseert in samenwerking met de transportonderneming Nurminen een tentoonstelling over *The North-East Passage: from Vikings to Nordenskiöld* in de kathedraal van Helsinki. Inlichtingen: drs. Edwin Okhuizen, Rijksuniversiteit Utrecht, vakgroep Kartografie, Postbus 80115, 3508 TC Utrecht.

Herfst 1992: De afdeling Zeegeschiedenis van de Rijksuniversiteit te Leiden organiseert vanaf dinsdag 8 september 1992 (aanvang 20.30 uur) een serie van elf wekelijkse hoorcolleges over het thema *De lof der zeevaart. De cultuur van maritiem Nederland in de zeventiende eeuw*. Deze colleges zijn ook toegankelijk voor niet-studenten tegen betaling van een laag inschrijfgeld. Inlichtingen: vakgroep geschiedenis R.U.L., Doelensteeg 16, 2311 VL Leiden, tel. 071-272651/52 of 272760/61/62.

21 - 23 oktober 1992: Het West Australia Maritime Museum te Fremantle organiseert in samenwerking met andere instellingen een symposium annex workshop over *Repliation, reconstruction, and restoration: the principles, issues and ethics*. Inlichtingen: Mevr. Sally May, p/a West Australia Maritime Museum, Cliff Street, Fremantle, WA 6160 Australië.

31 oktober - 1 november 1992: De universiteit van Oxford organiseert in samenwerking met andere instellingen een symposium te Greenwich over het thema *The archaeology of ships of war*. Voorstellen voor papers kunnen worden ingediend bij: Tim Dingemans en Mensum Bound, p/a Oxford University MARE, 4 Butts Road, Horspath, Oxford OX9 1RH, Groot-Brittannië.

7 november 1992: De Society for Nautical Research organiseert een ééndaagse conferentie in het National Maritime Museum te Greenwich over het thema *The Royal Navy at War: the Period of Balance, 1942-1943*.

12 - 14 november 1992: Het British Museum organiseert een conferentie over *Trade and discovery: the scientific study of artefacts from post-medieval Europe and beyond*. Inlichtingen: Duncan Hook, p/a Department of Scientific Research, British Museum, Londen WC1B 3DG, Groot-Brittannië.

19 - 20 november 1992: Het Arctisch Centrum organiseert zijn Negende Internationale Symposium te Groningen over het onderwerp *Man and the Barents Sea Ecosystem*. Inlichtingen en aanmelding: Arctisch Centrum, Postbus 716, 9700 AS Groningen, tel. 050-636834.