



Universiteit
Leiden

The Netherlands

**Scheepsbouw in de Nederlandse invloedssfeer:
Nederlandse, Engelse en Afrikaanse scheepsbouw in
vroegmodern West-Afrika: een complexe
geschiedenis van bouw, onderhoud en reparatie**

Silva, F.R. da

Citation

Silva, F. R. da. (2017). Scheepsbouw in de Nederlandse invloedssfeer: Nederlandse, Engelse en Afrikaanse scheepsbouw in vroegmodern West-Afrika: een complexe geschiedenis van bouw, onderhoud en reparatie. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 36(2), 53-67. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4306278>

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4306278>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Scheepsbouw in de Nederlandse invloedssfeer

Nederlandse, Engelse en Afrikaanse scheepsbouw in vroegmodern West-Afrika: een complexe geschiedenis van bouw, onderhoud en reparatie

In comparative perspective, this article examines the shipping, construction, maintenance and repair of Dutch and English ships, boats and canoes operating in West Africa during the precolonial period. In addition, I will discuss the strategies adopted by Dutch, English, and other 'nations' of merchants present in the various coastal regions of the African continent, to cope with the challenges posed by port-to-port navigation and transportation in shallow river estuaries along the western coast of Africa. Among these strategies were the transport of pre-fabricated boats of small dimension to the coast on board heavier ships, recruitment of personnel specialized in ship repair and shipbuilding, to the acquisition, either temporary or permanent, of African boats and recruitment of African boatmen. In this way, the merchants' success on the coast was dependent on both European and African shipbuilding craftsmanship and navigational skills. Our analysis is based on information gathered from travelogues, journals of voyages, and collections of correspondence exchanged between European merchants and their commercial agents based in Africa, and between officials of the private European commercial companies on the African coast.

INLEIDING

De tekening 'Gezicht op Elmina' uit 1706 toont in detail het belangrijkste Nederlandse fort aan de Goudkust. Op de tekening zijn de schepen te zien die de Nederlanders gebruikten voor verschillende doeleinden: internationale handel, kusthandel, patrouilles en het beschermen van handelsbelangen in de regio (zie afbeelding 1). De nadruk ligt op de verscheidenheid aan schepen en kano's voor de kust. Dit gaf de kijkers van weleer gedetailleerde informatie over de Nederlandse scheepsmacht. Daarnaast levert de afbeelding moderne onderzoekers bruikbare gegevens voor onderzoek naar de Nederlandse scheepsbouw uit de betreffende periode.



Fort Elmina aan de Goudkust. Tekening vervaardigd door de firma Van Keulen in Amsterdam, eerste helft achttiende eeuw. DEN HAAG, NATIONAAL ARCHIEF.

De afgelopen decennia is veelvuldig onderzoek verricht naar de bouw van schepen in de Republiek der Verenigde Nederlanden. De Nederlandse scheepsbouw maakte immers de overzeese macht en maritieme expansie van de Republiek mogelijk.¹ Hoewel er veel gepubliceerd is over Nederlandse scheepvaart en handel, is er weinig bekend over Nederlandse scheepsbouwactiviteiten in overzeese gebieden, zoals West-Afrika. Door verschillende wetenschappers is onderzoek gedaan naar de Nederlandse kusthandel in West-Afrika en naar de aanwerving en tewerkstelling van personeel van Europese en Afrikaanse afkomst bij de handel- en verdedigingswerkzaamheden.² Weinig onderzoek is echter verricht naar de bouw-, onderhouds-, en reparatiewerk-

1 Zie bijvoorbeeld: Richard W. Unger, *The Rise of the Dutch Shipbuilding industry: ca. 1400–1600* (ongepubliceerd proefschrift, 1971); J.R. Bruijn e.a. eds., *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*. 4 delen (Bussum 1976–1978); J.R. Bruijn, *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (Columbia S.C. 1993); J.R. Bruijn en F.S. Gastra eds., *Ships, Sailors and Spices. East India Companies and their Shipping in the 16th, 17th and 18th Centuries* (Amsterdam 1993).

2 Zie onder andere: Alan F. C. Ryder, 'Dutch trade on the Nigerian coast during the seventeenth century', *Journal of the Historical Society of Nigeria* 3 (1965) 195–210; Harvey M. Feinberg, *Africans and Europeans in West Africa: Elminans and Dutchmen on the Gold Coast during the eighteenth century* (Phila-

delphia 1989); Johannes M. Postma, *The Dutch in the Atlantic slave trade, 1600–1815* (Cambridge 1990); Henk den Heijer, *De geschiedenis van de wic* (Zutphen 1994); Henk den Heijer, *Goud, ivoor en slaven: scheepvaart en handel van de Tweede Westindische Compagnie op Afrika, 1674–1740* (Zutphen 1997); Klaas Ratelband, *Os Holandeses no Brasil e na Costa Africana: Angola, Kongo e S. Tomé (1600–1650)* (Lissabon 2003) [Nederlandse uitgave: Klaas Ratelband en René Baesjou, *Nederlanders in West-Afrika 1600–1650: Angola, Kongo en São Tomé* (Zutphen 2000)]; Filipa Ribeiro da Silva, 'Dutch Trade with Senegambia, Guinea and Cape Verde, c. 1590–1674' in: Toby Green ed., *Brokers of Change: Atlantic Commerce and Cultures in Precolonial Western Africa* (Oxford 2012) 125–148.

zaamheden die de Nederlanders aan de kust uitvoerden en naar de vraag hoe deze werkzaamheden zich verhouden tot die van andere Europeanen. Er is ook schaars gepubliceerd over de vraag hoe de Nederlanders (en andere Europeanen) in West-Afrika aan bouwmaterialen kwamen voor de bouw en het onderhoud van hun schepen of over de verwerving en bevoorrading van lichte boten en kano's voor de kustvaart.³

Deze lacune in de wetenschappelijke literatuur wordt ten dele gevuld door dit artikel, waarin in vergelijkend perspectief levering, bouw, onderhoud en reparatie van Nederlandse en Engelse vaartuigen in vroegmodern West-Afrika wordt onderzocht. Het was voor de Europeanen moeilijk om schepen te bouwen die wat betreft ontwerp en vervoerscapaciteit toegerust waren op havenverkeer en transport in de ondiepe riviermondingen langs de westkust van Afrika. Om met deze uitdagingen om te kunnen gaan moesten de Nederlanders, Engelsen en andere handelsnaties in de kustgebieden van Afrika verschillende strategieën toepassen. Deze strategieën varieerden van het vervoer van geprefabriceerde bootjes aan boord van grotere schepen en het inhuren van personeel dat gespecialiseerd was in scheepsbouw en -reparatie tot de aankoop van Afrikaanse boten (voor tijdelijk of permanent gebruik) en het inhuren van Afrikaanse schippers. Het succes in dit gebied was dus afhankelijk van zowel Europees als van Afrikaans vakmanschap op het gebied van scheepsbouw en navigatie.

Na een beschrijving van de Nederlandse, Engelse en Portugese aanwezigheid langs de westkust van Afrika in de zeventiende eeuw, volgt een analyse van de verschillende soorten schepen die de Europeanen gebruikten voor het scheepvaartverkeer in ondiepe wateren. Hierbij wordt ook gekeken naar het personeel dat verantwoordelijk was voor het onderhoud en de reparatie van de schepen aan de Afrikaanse westkust.⁴ Het onderzoek is gebaseerd op informatie uit reisverhalen, reisdagboeken en briefwisselingen tussen Europese handelaren en hun handelsagenten in Afrika, en tussen beambten van private Europese handelsondernemingen langs de kust van Afrika.

3 Klaas Ratelband, *Vijf dagregisters van het kasteel Sao Jorge da Mina (Elmina) aan de Goudkust (1645–1647)* ('s-Gravenhage 1953); Filipa Ribeiro da Silva, 'Dutch vessels in African Waters: routes, commercial strategies, trading practices and intra-continental trade (c. 1590–1674)', *Tijdschrift voor Zeegechiedenis* 29:1 (2010) 19–38. Zie ook: Feinberg, *Africans and Europeans in West Africa*.

4 Over de geprefabriceerde schepen die in de Republiek gebouwd werden, zie: Rimmelt Daalder, *Schepen van de Gouden*

Eeuw (Amsterdam 2005); Rimmelt Daalder, *Maritieme geschiedenis van Nederland in 70 hoogtepunten, 1500 – 2000* (Amsterdam 2004); Rimmelt 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* (London 2008) 11–21. Marc van Alphen, *Het oorlogsschip als varende bedrijf. Schrijvers, administratie en logistiek aan boord van Nederlandse marineschepen in de 17e en 18e eeuw* (Franeker 2014).

Toen handelaren uit de Republiek tegen 1600 begonnen met hun commerciële activiteiten aan de westkust van Afrika, waren de Portugezen tot dan toe de enige Europeanen die gevestigd waren op de Kaapverdische Eilanden, de archipel van São Tomé en op verschillende plaatsen in het gebied van Arguin en Senegambia tot aan de Goudkust en Angola. De aanwezigheid van Portugal in deze gebieden was gebaseerd op een handelsmonopolie van de Portugese kroon, waaraan private handelaren mochten deelnemen als zij een handelsvergunning hadden of als zij pachter waren van (een van de takken van) het monopolie. De Portugezen hadden sinds het einde van de vijftiende eeuw voet aan de grond in West-Afrika, zonder dat zij hier noemenswaardige concurrentie hadden. De komst van de Fransen, Nederlanders en Engelsen aan het einde van de zestiende eeuw bracht hier verandering in. Het is niet verwonderlijk dat de beambten van de Portugese kroon en handelaren in de Portugese invloedssfeer hier niet blij mee waren en zich verzetten tegen de in hun ogen illegale activiteiten van de nieuwkomers in dit gebied.

De eerste commerciële initiatieven in de periode 1590-1620 werden ondernomen door private handelaren uit belangrijke Nederlandse havensteden zoals Amsterdam, Rotterdam en Middelburg. Handelstransacties bestonden voornamelijk uit de verwerving van dierenhuiden, ivoor, goud, bijenwas, grijze amber en civetkatten uit de kustgebieden tussen Senegambia en Loango en suiker van het eiland São Tomé in ruil voor Europese goederen, zoals stoffen en metaalwaren.

Tijdens de Nederlandse Opstand tegen Spanje en de daaropvolgende Tachtigjarige Oorlog (1568-1648) namen de politieke en militaire spanningen tussen de Republiek en Spanje en Portugal toe, zowel binnen als buiten Europa. Dit leidde tot toenemende verliezen voor handelaren die zich met overzeese handel bezighielden. Daarom vroegen leden van de handelsgemeenschap in de Republiek om interventie van de Staten-Generaal. Hierop financierden de Staten-Generaal in het laatste decennium van de zestiende eeuw een expeditie naar São Tomé, teneinde het belangrijkste eiland in de Golf van Guinee te veroveren.⁵

Ook tijdens het Twaalfjarig Bestand (1609-1621) bleven Portugese en Spaanse schepen Nederlandse handelsschepen aanvallen. Met het oog hierop en op de vragen vanuit sommige sectoren van de handelsgemeenschap van de Republiek onderhandelden de Staten-Generaal met de leider van de Asebu over de stichting van het eerste Nederlandse fort aan de Goudkust. Dit leidde tot de bouw van Fort Nassau in Mouri in 1612.

Met het einde van het Twaalfjarig Bestand namen de conflicten langs de

5 Adam Jones ed., *German Sources for West African History 1559-1669* (Wiesbaden 1985) 9-17.

Afrikaanse kust (en in het Atlantisch gebied in het algemeen) nog verder toe, waardoor de verliezen van handelaren groeiden en daarmee ook hun vraag om de inrichting van een formelere belangenorganisatie. Als antwoord verleenden de Staten-Generaal in 1621 octrooi aan de West-Indische Compagnie (wic of de compagnie) en gaven het monopolie voor de gehele Atlantische handel, met uitzondering van de noordelijke visserijen. Als gevolg hiervan was private handel met Afrika tussen 1624 en 1638 verboden. Handelaren mochten slechts in drie capaciteiten deelnemen aan de activiteiten van de wic: als zij aandeelhouder van de compagnie werden, als zij ingehuurd werden door de compagnie om transport of andere diensten te leveren of als zij ingehuurd werden als werknemers van de compagnie.⁶

De wic ging een harde strijd aan met Spaanse en Portugese schepen en territoriale bezittingen in het Atlantisch gebied, waaronder West-Afrika. Door maritiem optreden in de jaren dertig en veertig van de zeventiende eeuw veroverde de wic verschillende Portugese factorijen en nederzettingen, zoals Arguin, Mina, Axim, Shama, São Tomé en Angola.

In de jaren die volgden, laaiden regelmatig conflicten op tussen de wic en de Portugezen in het Atlantisch gebied en voor de kust van Afrika. Zij ontwrichtten de handel van de compagnie aan de Afrikaanse kust, deden de kosten voor leger en vloot toenemen en zetten de logistiek onder enorme druk.⁷ Daarom ontspande de compagnie tegen 1640 het monopolie door private handelaren weer toe staan om deel te nemen aan een aantal commerciële takken van het wic-monopolie, met uitzondering van de goudhandel. Ondanks de akkoorden tussen de compagnie en private handelaren, de injectie van privékapitaal en het inhuren van materiaal en personeel met private middelen ging de compagnie in 1674 failliet.

Op dat moment besloten de Staten-Generaal echter om octrooi te verlenen aan een tweede Nederlandse West-Indische Compagnie, met exact dezelfde jurisdictie over de kusten van West-Afrika. Deze tweede compagnie zou een nominaal monopolie houden over de handel van de Republiek in het Atlantisch gebied, inclusief West-Afrika. De nieuwe compagnie had tevens de administratieve, fiscale en militaire autoriteit om het monopolie op te leggen. Commerciële transacties zouden echter in handen komen van private handelaren uit de Republiek en hun partners. In de loop der tijd werd de wic daardoor voornamelijk een administratieve, fiscale en militaire organisatie, die verantwoordelijk was voor de belastingheffing in het handelsverkeer en het onderhoud en de administratie van Nederlandse vestingen en factorijen in West-Afrika.⁸

6 Filipa Ribeiro da Silva, *Dutch and Portuguese in Western Africa: States, Merchants and the Atlantic System, 1580–1674* (Leiden 2011) hoofdstuk 6.

7 Michiel A.G. de Jong, 'Staat van oorlog': *wapenbedrijf en militaire hervorming in the*

Republiek der Verenigde Nederlanden, 1585–1621 (Hilversum 2005). Zie ook: Louis Jadin ed., *L'Ancien Congo et l'Angola, 1639–1655 d'après les archives romaines, portugaises, néerlandaises et espagnoles*. 3 delen (Bruxelles/Rome: 1975).

8 Ruud Paesie, *Lorrendrayen op Afrika:*

In de loop van de zeventiende eeuw nam de aanwezigheid van de Engelsen, Denen, Zweden en Fransen in West-Afrika toe, beginnend met private handelsorganisaties en later ook in de vorm van compagnieën die tot op zekere hoogte vergelijkbaar waren met de Nederlandse WIC: de Zweedse West-Indische Compagnie (1637), de Engelse Company of Royal Adventurers Trading to Africa (1660), later de Royal African Company (RAC, opgericht in 1672) en de Deense Glückstadt Compagnie (1659) – later de Deense West-Indische en Guineese Compagnie (1697). Net als de Portugezen en de Nederlanders probeerden zij zich te verzekeren van een permanente aanwezigheid langs de kust om hun handelsbelangen veilig te stellen. Hiertoe probeerden zij op verschillende momenten forten en factorijen te veroveren. Ondanks de harde handelscompetitie was er in geval van nood ook plaats voor samenwerking tussen de verschillende Europeanen in het gebied, bijvoorbeeld waar het aankwam op het onderhoud en de reparatie van schepen.

BOUW, ONDERHOUD EN REPARATIE VAN EUROPESE SCHEPEN OP DE WEST-AFRIKAANSE KUST

Tot de bouw van het eerste Nederlandse fort aan de Goudkust in Mouri in 1612 zorgden Nederlandse handelaren er op drie manieren voor dat zij beschikten over alle soorten schepen die ze nodig hadden om handel te drijven. De zwaardere schepen die uit de Republiek naar West-Afrika vertrokken, namen aan boord een of twee geprefabriceerde sloepen als bouwpakket mee.⁹ Zodra de schepen de Afrikaanse kust bereikten, werden de sloepen in elkaar gezet en uitgerust met musketten en zwaar geschut. Dit gebeurde meestal op de Kaapverdische Eilanden, Gorée en Kaap Lopez.¹⁰ Het montageproces kon twee tot drie weken duren. Al in 1602 maakte Pieter de Marees in zijn *Beschrijvinghe ende historische verhael van het Gout Koninckrijck van Gunea anders de Gout-custe de Mina genaemt, liggende in het deel van Africa* melding van het transport en gebruik van de geprefabriceerde sloepen in de West-Afrikaanse kustgebieden.¹¹ De sloepen moesten bemanningsleden aan land brengen evenals handelswaar,

de illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika tijdens het achttiende-eeuwse handelsmonopolie van de West-Indische Compagnie, 1700–1734 (Amsterdam 2008). Over de Middelburgse Commerce Compagnie, zie onder andere: Corrie van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel: de Middelburgse Commerce Compagnie 1720–1755* (Middelburg 2000).

9 Vergelijk de afbreekboten in de artikelen van Martijn Heijink en Matthias van Rossum in dit themanummer. De benaming sloep stamt uit contemporaine bronnen. In deze context verwijst het naar boten die speciaal

ontworpen waren om te kunnen varen op rivieren, kanalen en ondiepe wateren.

10 Pieter van den Broecke's *Journal of voyages to Cape Verde, Guinea and Angola (1605–1612)*. J. D. La Fleur vert. en ed. (Londen 2000) 87–91.

11 Pieter de Marees: *Description and historical account of the Gold Kingdom of Guinea (1602)*. Albert van Dantzig en Adam Jones vert. en ed. (Oxford 1987) 8 en 10. Ook genoemd in 'Andreas Josua Ulsheimer's voyage of 1603–1604' in: Adam Jones ed., *German Sources for West African History 1559–1669* (Wiesbaden 1985) 20.

indien de handelstransacties op het vasteland plaatsvonden. Met de sloepen werden hout, water, levensmiddelen en later slaven vervoerd tussen de forten en factorijen en naar de zwaardere schepen gebracht die voor anker lagen. Handelaren en hun assistenten die tijdelijk in het gebied verbleven, kregen ook de beschikking over dergelijke boten, zoals bijvoorbeeld gebruikelijk was aan de Petite Côte van Senegal, Cape Mount, Loango en Soyo.¹² De schepen die verder naar het zuiden trokken, naar de Grijnkuust (Peperkust), Ivoorkust, Goudkust en Slavenkust, namen vergelijkbare geprefabriceerde sloepen met zich mee. In andere gevallen werd ter plaatse een kano van Afrikaanse makelij gekocht.

De Nederlanders waren hier blijkbaar toe genoodzaakt omdat zij ter plaatse niet aan hout en andere materialen konden komen om de schepen zelf te bouwen. Ook ontbrak het de Nederlanders, maar ook andere Europeanen, vaak aan voldoende geschoolde arbeidskrachten om deze werkzaamheden aan de Atlantische kust van Afrika uit te voeren. De infrastructuur in de havens liet te wensen over en dit maakte de scheepsbouw ter plekke nog moeilijker. Het gebrek aan mogelijkheden om in West-Afrika schepen te bouwen bleef gedurende de hele vroegmoderne periode bestaan.

De vloten die uit Nederland vertrokken bestonden vaak uit een combinatie van zwaardere en lichtere schepen. Om een permanente aanwezigheid aan de Afrikaanse kust te garanderen, bleef een van de lichtere schepen – een legger – vaak achter als drijvende factorij, wanneer de rest van de vloot met de handelswaar terugkeerde naar Europa. Deze kleine jachten of sloepen, vaak met een capaciteit van 20 last¹³, bleven aan de kust achter onder de verantwoordelijkheid van een opperkoopman, die handelaren en assistenten onder zich had. Aan boord van de leggers bevonden zich waarschijnlijk ook bemanningsleden, van wie enkelen ervaring hadden met reparatiewerkzaamheden.¹⁴ Grote leggers, die te diep lagen om de kust en riviermondingen te bereiken, konden uitgerust zijn met een extra sloep. Dit was gebruikelijk in de zeventiende en achttiende eeuw in gebieden waar de Europeanen nog geen permanente forten en factorijen hadden.

Op grotere Nederlandse en Engelse schepen bevonden zich vaak enkele timmerlieden en smeden onder de bemanningsleden. Schepen namen bouwmaterialen en reserveonderdelen mee om eventuele beschadigde scheepsonderdelen te vervangen. Op 28 november 1682 kreeg Hugo Shears, gezagvoerder van de *John*, die voor anker lag bij de Mijnrivier aan de Goudkust, bijvoorbeeld assistentie van twee timmerlieden van het schip van kapitein Branfill. De kapitein stuurde Shears daarbij ook “een vat pek en een vat teer”.¹⁵ De door de schepen meegevoerde bouwmaterialen en reserveonderdelen konden ook gebruikt worden voor reparatie van andere schepen aan de kust. Op 23 juni

12 Pieter van den Broecke's, 28, 47, 74 en 88.

13 Last = 2.000 kilo.

14 Pieter van den Broecke's, 79 en 88-89.

15 “a barrel of pitch and 1 barrel of tarr”.

Uit: Robin Law ed., *The English in West Africa, 1681-1683: The Local Correspondence of the Royal African Company of England, 1681-1683*. Part I (Londen 1997) 276.

1682 berichtte Samuel Starland, die voor de RAC op de *African Merchant* voer, dat hij “gedwongen was een anker te kopen van een Nederlander die daar [Allampo] lag, omdat hij met het anker dat hij van de [Cape Coast] *Briganteen* had gekregen niet kon ankeren”.¹⁶ Dit lijkt te bewijzen dat voor de Europeanen aan de kust van Atlantisch Afrika handelscompetitie en wederzijdse hulp hand in hand gingen.

Er werd ook geregeld hulp gevraagd aan technisch personeel van schepen die in de buurt lagen. Op 1 juni 1682 meldde Ralph Hassell, die voor de RAC in James Fort (Accra) zat, dat “Mr. Charles Towgood [gezagvoerder van de *Cape Coast Briganteen*] naar Tishen [Teshi, ten oosten van Accra], op een afstand van ongeveer 20 kilometer, ging om hulp te vragen aan de timmerman van een ander schip”.¹⁷ Toen de Engelsen en Nederlanders eenmaal fort en factorijen aan de kust hadden, boden deze ook diensten aan op het gebied van scheeps-onderhoud en -reparatie, handel in goederen en bevoorrading van zwaardere schepen. De bovengenoemde gezagvoerder Hugo Shears vroeg bijvoorbeeld in een brief aan Cape Coast Castle om “geplozen touw, [...] nagels en kleine spijkers [...] voor het schip”.¹⁸

Het fort van Elmina, het hoofdkwartier van de Nederlandse WIC aan de Goudkust, beschikte regelmatig over een aantal handwerkslieden, zoals timmerlieden en smeden, die werkten aan het onderhoud van het fort en andere forten en factorijen aan de kust. Daarnaast assisteerden zij bij het onderhoud en de reparatie van schepen.¹⁹ Bij de Engelse forten ging dit ook zo. Samuel Starland, die zich aan boord van de *African Merchant* bij Anishan Road²⁰ bevond, berichtte bijvoorbeeld op 12 mei 1682: “op de vijfde dezer hebben we een groot lek opgelopen en we hebben onze uiterste best gedaan om het te vinden, maar zonder succes. [...] Dus als het Uwe Edelachtbaarheid behaagt, zou ik graag komen voor het advies van een timmerman”.²¹

Om de onderhoudswerkzaamheden aan de schepen uit te voeren moesten de forten en factorijen over de hiervoor noodzakelijke materialen beschikken. Een deel van deze materialen, zoals hout, was ter plaatse verkrijgbaar. Aan hout was altijd veel behoefte, omdat het gebruikt werd als bouw materiaal, kookvuur, verwarming en soms als verlichting. Hout was ook onmisbaar voor de reparatie van schepen. Het was daarom belangrijk dat men beschikking

16 “was forced to buy an anchor out of a Dutchman that lay there [Allampo], by reason the anchor that [he] had [gotten] from the [Cape Coast] *Briganteen* would not ride the ship.” Uit: Law ed., *The English in West Africa*, I, 266.

17 “Mr. Charles Towgood [commander of the *Cape Coast Briganteen*] [went] down to Tishen about 4 leagues off [Teshi, east of Accra] to borrow some helpe of the carpenter of another ship.” Uit: Law ed., *The English in West Africa*, I, 188.

18 “ocam [=oakum] [...] nailes and small spikes [...] for the vessel.” Uit: Law ed., *The English in West Africa*, I, 276.

19 Ratelband, *Vijf dagregisters*, lvii-cx.

20 Deze locatie staat genoemd in de originele bron en betekent ‘voor anker bij Anishan’.

21 “the 5th instant att night wee sprang a great leake and have been ever since endeavouring to find it but cannot. [...] soe if your Worship pleases to order mee up to have the advice of a carpenter [...]” Uit: Law ed., *The English in West Africa*, I, 264.

had over kwalitatief hoogwaardig hout, voornamelijk grote balken, van het soort dat niet snel aangetast werd door houtwormen. Dergelijk hout kwam uit de binnenlanden. Europeanen bestelden het hout dikwijls bij Afrikaanse tussenpersonen, die in Nederlandse bronnen vaak *cabooceers* genoemd worden. Zij zorgden vervolgens voor de kap van het hout in het binnenland en voor het transport ervan naar de kust. Er werd daarbij herhaaldelijk verwacht dat de Europeanen de dragers betaalden.

We krijgen een beeld van deze gang van zaken uit twee brieven van Arthur Richards, die voor de RAC bij de Anashan Fabriek zat, aan het hoofdkwartier van de Engelse compagnie in West-Afrika, uit september 1681. Richards schreef:

De *korantier* [dorpshoofd] zegt, dat als je timmerhout nodig hebt, je kunt krijgen wat je wilt en hij zal er niet met je over redetwisten. Hij heeft twintig of dertig grote bomen in een *kurow* [dorp] van hem in de buurt, en als je wilt, kan je ze hebben. [...] De korantier vertelde me, dat het een soort hout is waar geen wormen in komen. Wat betreft de prijs van het hout: het vellen kost drietacco's per balk. Geef de korantier alsjeblieft iets kleins als je klaar bent. Hij zal je dankbaar zijn, maar hij zal niets in rekening brengen voor het hout.²²

Als het hout aan de kust kwam, werd het per kano van Afrikaanse makelij of per sloep getransporteerd naar andere factorijen of forten.²³ Andere materialen waren moeilijker of helemaal niet te krijgen en moesten daarom uit Europa geïmporteerd worden, zoals timmergereedschappen en spijkers en de technisch geavanceerdere onderdelen van een schip, zoals ankers en instrumenten.

De reparaties waren niet altijd makkelijk uit te voeren en soms ontbraken essentiële materialen, zoals Hugo Shears, gezagvoerder van de *John*, meldde op 2 januari 1681: "Het anker dat gerepareerd was in Cape Coast brak weer zodra we het gebruikten. Ik heb het aan land gebracht in Amamaboe, maar er zijn geen kolen beschikbaar om het te repareren".²⁴

Met de materialen werden ook de lichtere schepen onderhouden die de compagnie aan de kust had om op regelmatige basis kusthandel te voeren en

22 "The curanteer says if you have occasion of any timber you may have what you please and he will not differe with you for wood. He has 20 or 30 great trees at a croome of his hard by, soe if you please to have any you may. [...] I am inform'd by the Curranteere itt is a sort of wood that the wormes will not take it. As for the price of the timber every joist will cost you 3 taccoes to bring downe, and when you have enough if you please to give the curanteere a small dashey (Dash of dashey komt van Portugees dar of doaço

'geschenk') he will thank you for it, but he will not make a price with you for the timber." Uit: Law ed., *The English in West Africa*, 1, 75.

23 Zie bijvoorbeeld: Law ed., *The English in West Africa*, 1, 78-83.

24 "The anchor that was mended at the Cape Corsoe [= Cape Coast] the first time we put him on ground is broke as it was before, the which I have put on shoare at Amamaboe but there are not coals to mend it." Uit: Law ed., *The English in West Africa*, 1, 269.

om patrouilles te houden tegen zogenoemde lorrendraaiers, schippers die het handelsmonopolie ontdoken en illegaal handel dreven. Op 23 juni 1682, schreef Charles Towgood, aan boord van de *Cape Coast Briganteen* bij Allampo Road, bijvoorbeeld:

Ik geloof dat Mr. Smith Uwe Edelachtbaarheid op de hoogte heeft gesteld van het grote lek dat we hebben opgelopen in Accra. Sindsdien is er nog een lek ontstaan en beide bevinden zich op de meest ongelukkige plaats van het schip [...]. We hebben de gaten gedicht door er grote hoeveelheden van een mengsel van talk en kolen in te stoppen, en verder kunnen we niets doen.²⁵

De werklieden in de forten en factorijen werden geacht de zware zeeschepen die voor de kust geankerd lagen te helpen met het laden en lossen van handelswaar, voorraden, munitie, slaven, enzovoort. Dit moest de schepen zo snel mogelijk reisvaardig zien te maken. Hoe langer een schip aan de kust verbleef, hoe hoger de transport- en transactiekosten immers werden. Het laden en lossen van de grote zeeschepen werd gedaan met kano's van Afrikaanse makelij, die ook door Afrikanen bestuurd werden, en met de sloepen van de forten of factorijen. In bronnen vinden we daarom veel brieven van beambten op de (Nederlandse en Engelse) factorijen aan het hoofdkwartier aan de Goudkust met verzoeken om nieuwe of gebruikte sloepen en kano's.²⁶ In de jaren veertig van de zeventiende eeuw had de WIC hiervoor permanent vier jachten in Elmina gestationeerd. De drie zwaardere jachten werden gebruikt om goederen te transporteren tussen Elmina en de verschillende factorijen en om handel te drijven in de riviermondingen aan de Slavenkust, terwijl het smallere jacht voornamelijk gebruikt werd voor het vervoer van brandhout en water.²⁷

AFRIKAANSE SCHEEPSBOUW EN VAKMANSCHAP

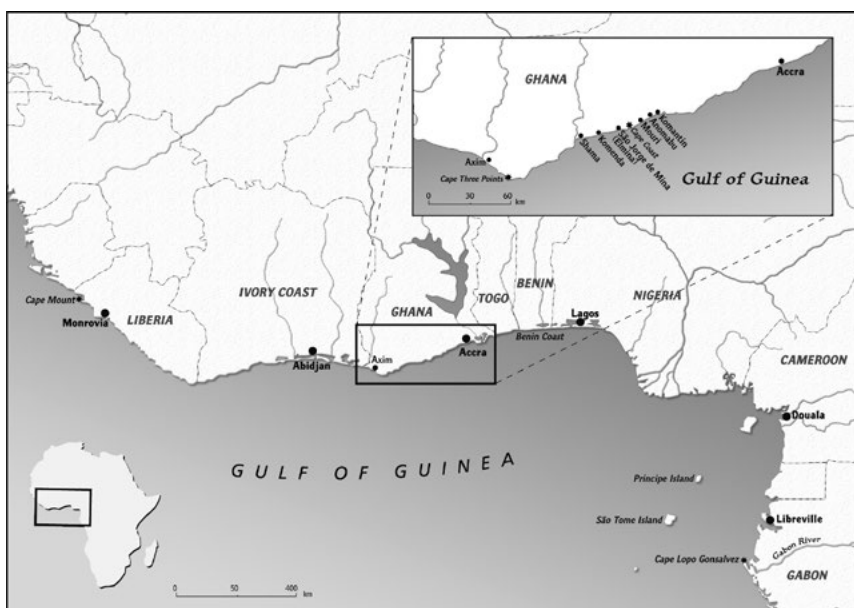
De aanblik op Elmina (afbeelding 1) toont in detail een serie Afrikaanse kano's voor de kust bij het fort van Elmina en het naburige dorp. De Europeanen maakten veelvuldig gebruik van dergelijke kano's. De kano's waren zo belangrijk dat John Thorne, die voor de RAC in Offra aan de Slavenkust zat,

25 "I beleeeve Mr. Smith informed your worship of the great leak I spring att Accra, since which I have spring another, they are both in the worst places of the vessel to be come att, [...]. The force of itt we have stop'd by stuffing in a great quantity of tallow and coals beaten together, nothing else being to be done." Uit: Law ed., *The English in West*

Africa, I, 274.

26 Voor voorbeelden van dergelijke verzoeken bij de RAC, zie Law ed., *The English in West Africa*, I, 4-5, 8, 221-3. Meer voorbeelden kunnen gevonden worden in deel 2 en 3 van deze bronnenverzameling.

27 Ratelband, *Vijf dagregisters*, lvii-cx.



De Golf van Guinee met de locatie van de Nederlandse slavenforten aan de Goudkust (inzet).
Kaart door Armand Haye, Amsterdam.

op 19 augustus 1681 verklaarde: “zonder [de kano’s] kunnen we niets”.²⁸ De Engelsen lijken het gebruik van Afrikaanse kano’s overgenomen te hebben van de Nederlanders. Dit wordt in elk geval gesuggereerd in een brief van Mark Bedford (die voor de RAC in Sekondi zat) op 20 juni 1683 aan het hoofdkwartier van de Engelse compagnie in West-Afrika in Cape Coast Castle. Bedford schreef: “Ik heb een kano nodig en het kost geld om er elke keer een te huren. De Nederlanders hebben ze hier speciaal voor dit doel”.²⁹

Als men op de fort en factorijen een klein vaartuig nodig had, kon men ter plekke een kano met kanovaarder huren.³⁰ Hoewel onderzoekers erop gewezen hebben dat Europese compagnieën in West-Afrika lokale kanovaarders in dienst hadden, met name aan de Grijnkust, Goudkust, Ivoorkust en Slavenkust,³¹ is er weinig onderzoek gedaan naar de kano’s zelf. Het bronnen-

28 “without them nothing can be done.” Uit: Law ed., *The English in West Africa*, 1, 221–223.

29 “I am in want of a canoe and to hyre a canoe every time is chargeable, the Dutch have them here for that purpose.” Uit: Law ed., *The English in West Africa*, 1, 4.

30 Er is ook bewijs dat er slaven als contractarbeiders, die fungeerden als onderpand bij een zakentransactie, gebruikt werden als kanovaarders. Beamten van de RAC leken hen te prefereren boven ingehuurde kanovaarders. John Thorne, in dienst van

de RAC in Offra, schreef: “Ik heb hier 13 kanovaarders. Als je er nog meer stuurt, laat het dan alsjeblieft contractslaven zijn, want die lui die met Kapitein Low meekwamen waren schurken. De laatste drie dagen, toen ze het hardste nodig waren, waren ze niet beschikbaar om de slaven weg te brengen, tot groot nadeel van Kapitein Low. Hij was gedwongen om andere kanovaarders in te huren, en ik hoop dat Uwe Edelachtbaarheid hier rekening mee wil houden.” Zie Law ed., *The English in West Africa*, 1, 224.

materiaal suggereert ook dat de compagnieën beschikten over eigen kano's, soms zelfs meerdere van verschillend formaat. Europese bronnen gebruiken 'handen' om het formaat van een kano aan te geven: twee-, drie-, vijf-, zeven-, negen-, elf- en vijftienhandskano's. De kano's konden besteld worden bij lokale tussenpersonen. Deze tussenpersonen lieten de vaartuigen vervolgens in het binnenland bouwen, in gebieden waar voldoende hout en vaklieden beschikbaar waren. Als de kano's klaar waren, zorgden de tussenpersonen voor het transport naar de kust. Dit kon lang duren. Robert Ware, gezagvoerder van een onbekend schip van de RAC dat voor anker lag in Anomanbu, meldde op 21 augustus 1682:

Ik ben erg bang dat Mr. Richard zijn belofte van een kano niet kan vervullen. Ik heb begrepen dat zijn mensen afgelopen donderdag naar de bossen zijn gegaan om de kano te halen, maar het is nog niet bekend hoe lang het gaat duren voor hij er is. Richard heeft tegen zijn mensen gezegd dat de kano er over drie dagen is, maar de meeste mensen hier twijfelen daaraan. Als hij niet komt op de afgesproken tijd, zullen we proberen er hier een te kopen, wat maar liefst een pond goud kost, maar het is een grote kano, en ik vraag Uwe Edelachtbaarheid dringend advies te geven voor de eerste.³²

Onderhandelingen met lokale tussenpersonen over de aankoop van kano's verliepen bovendien niet altijd vloeiend. Op 26 augustus 1683 meldde Richard Thelwall, in dienst van de RAC in Anomabu, bijvoorbeeld:

Vanochtend ontving ik de uwe en wat betreft de aankoop van twee zevenhandskano's: ik denk niet dat dit mogelijk is. Maar ik denk wel dat ze aan een elf- en een negenhandskano kunnen komen, maar die zijn erg duur en als ze hier komen, zullen ze misschien zelf proberen een akkoord te sluiten.³³

Het was blijkbaar niet gemakkelijk om aan kano's te komen, hetzij om te huren, hetzij om te kopen. Op 6 mei 1683 bevestigde Richard Thelwall, die

31 Feinberg, *Africans and Europeans in West Africa*; Ratelband, *Vijf dagregisters*.

32 "I am much afraid that Mr. Richard will faile of his promise as to a canoe; for I understand that his people went to fetch her out of the woods but on Thursday last, but how long shee may be getting downe to the waterside is not yet knowne. Hee informs his people shee will be up in 3 dayes but itt is doubted by most people here. If hee come not according to his promise wee shall endeavor to purchase one here, which if procure

will come att noe less price than a pound of gold, but she is a large canoe, therefore I earnestly begg your worship advice by the first."

Uit: Law ed., *The English in West Africa*, 1, 320.

33 "This morning I received yours and as to purchase two 7 hand canoes, I believe it is impossible, but I believe they may get an 11 and a 9 hand canoe, but they are very deare, when they come down here they may make the bargain themselves." Uit: Law ed., *The English in West Africa*, 1, 138.

voor de RAC in Anomabu verbleef, deze problemen: “Wat betreft een kano, die kunnen we hier met geen mogelijkheid krijgen”.³⁴ In een anoniem Nederlands handschrift uit het midden van de zeventiende eeuw staat dit ook duidelijk beschreven: “Als je hier [in Popo] handel wilt drijven, breng dan een nieuwe, sterke kano met roeiers mee van de Goudkust, want hier kunnen we op geen enkele manier door de branding komen”.³⁵

Net zoals de Europeanen materialen en personeel van elkaar leenden, leenden zij ook Afrikaanse kano's van elkaar. Op 18 augustus 1681, bijvoorbeeld, meldde William Cross, die zich voor de RAC in Offra bevond, aan Cape Coast Castle: “Op dit moment hebben we alleen de driehandskano tot onze beschikking, en sta ik bij de Nederlanders in het krijt, ook namens kapitein Bowler en kapitein Bramfill, omdat we hun boten mogen gebruiken. Zij hadden drie erg goede kano's, maar ik heb er al twee beschadigd in het slechte weer”.³⁶

Beambten klaagden vaak dat de kano's duur waren, dat de bouw en de levering lang duurden en dat ze slecht gebouwd waren, waardoor ze gemakkelijk kapot gingen. Waarschijnlijk was dit te wijten aan het feit dat de bouw ver van de kust plaatsvond. Omdat het bouwen van kano's waarschijnlijk gecombineerd werd met andere activiteiten, waren zij vermoedelijk slechts in bepaalde seizoenen leverbaar. Volgens Richard Thewall, in dienst van de RAC in Anomabu in 1681, “[kan je] de beste en goedkoopste kano's kopen aan de windzijde in Axhim”.³⁷ In het jaar erna kreeg Richard Shephard, die daar ook voor de RAC diende “van Mr. Thewall een elfhandskano, waar hij een mark en vier ounce goud voor betaalde”.³⁸

De kanovaarders lijken niet alleen verantwoordelijk te zijn geweest voor het besturen van de kano's, maar ook voor het uitvoeren van reparaties bij schade. Op 24 juni 1683 meldde John Winder, in dienst van de RAC in Whydah, dat “de kanovaarders gedwongen waren om nog enige tijd te blijven om de kano te repareren”.³⁹ Soms was de schade echter zo groot, dat de reparatie niet kon worden uitgevoerd door lokale kanomannen. In dat geval werden de kano's verkocht aan mensen die ze ergens anders wel konden repareren. Op 14 januari 1683 rapporteerde Ralph Hassell, in dienst van de RAC in James Fort in Accra, dat “de kano die met Mr. Winder meeging erg veel schade heeft opgelo-

34 “none to be got for love nor money.” Uit: Law ed., *The English in West Africa*, I, 131-132.

35 “If you wish to trade here [Popo], you must bring a new strong canoe with you from the Gold Coast with oarsmen, because here one cannot get through the surf in any boat.” Uit: Adam Jones ed., *West Africa in the Mid-seventeenth century: An Anonymous Dutch Manuscript* (s.l. 1985) 187, 197 en 206.

36 “att present we have none [canoe] but the 3 hand canoe to helpe our selves, and I have bin beholden to the Dutch for Captain Bowler and Captain Bramfill both, for the use of their canoes, whoe had 3 very good ones,

but I have broke two by the badness of the weather.” Uit: Law ed., *The English in West Africa*, I, 219-221.

37 “the cheapest and best canoes are to be bought up to the windward at Axhim.” Uit: Law ed., *The English in West Africa*, I, 96.

38 “received from Mr. Thewall one 11 hand canoe, for which he paid 1 mark , and 4 ounces of gold.” Uit: Law ed., *The English in West Africa*, I, 112.

39 “the canoemen have been forct to stay some time to repaire the canoe.” Uit: Law ed., *The English in West Africa*, I, 254.

pen, waardoor ik hem hier niet kon maken. Ik heb hem daarom verkocht aan kapitein Branfill voor acht *sletia's* [linnen doeken]”⁴⁰

CONCLUSIE

Voor een goed begrip van de Nederlandse en Engelse scheepsbouw in vroeg-modern West-Afrika moet men ook kijken naar de interactie tussen Europeanen en Afrikanen en naar de afstemming van traditie en kennis op dit gebied. Je kunt hier duidelijk spreken van een verweven geschiedenis.⁴¹

De Nederlanders en de Engelsen schijnen voor het merendeel van de vroegmoderne periode geen infrastructuur gehad te hebben om in West-Afrika (lichte of zware) schepen te bouwen. De personele en materiële middelen die in het gebied ter beschikking stonden waren schaars. Zij werden voornamelijk ingezet voor de reparatie van zeeschepen en voor het onderhoud van de lichtere schepen, die gebruikt werden bij de kusthandel en voor patrouilles. Het gaat hier voornamelijk om uit Europa afkomstige sloepen en jachten. In eerste instantie werden zij meegenomen door private handelaren en later door de compagnieën. Deze lichte schepen werden soms ook gekocht van andere schepen die de havens aandeden.

Zowel de Nederlanders als de Engelsen vertrouwden op de Afrikaanse scheepsbouwers om kano's te bouwen en repareren. Deze kano's werden ter plaatse gekocht en veelvuldig gebruikt in de kusthandel, bijvoorbeeld voor het laden en lossen van zwaardere schepen die voor de kust geankerd lagen en om te communiceren tussen de forten en de factorijen. De Nederlanders en de Engelsen lieten het varen met de kano's ook aan Afrikanen over. Er waren echter te weinig kano's beschikbaar om alle schepen aan de kust te bedienen. Daarom bleven zeeschepen gedurende de gehele besproken periode ook sloepen aan boord meenemen. Dit moest ook wel, omdat sommige factorijen geen sloepen en/of kano's ter beschikking hadden om de schepen te laden en te lossen.

De Portugezen deden dit eerder al op vergelijkbare manier: in Portugese vloten voer vaak een kleiner jacht mee dat de proviand vervoerde en enkele kleine bootjes voor het transport van en naar de kust. De Portugezen onderhielden ook een kleine vloot in Castelo de São Jorge da Mina (later Elmina) aan de Goudkust voor patrouilles en verdediging.⁴² De schepen die de Portugezen hadden op de Kaapverdische Eilanden en in de archipel van São Tomé voor de kusthandel met nabijgelegen kustgebieden (Senegambia, Opper-Gui-

40 “the canoe which went up with Mr. Winder received very much damage, soe that I could not mend her here, so have sold her to Captain Branfill for 8 *sletias*.” Uit: Law ed., *The English in West Africa*, I, 198.

41 Michael Werner en Bénédicte Zimmer-

man eds., *De la Comparaison à l'histoire croisée* (Paris 2004) 15–49; Michael Werner en Bénédicte Zimmerman, ‘Beyond comparison: *Histoire Croisée* and the Challenge of reflexivity’, *History and Theory* 45 (2006) 30–50.

42 De Marees, *Description*, 205–206.

nee en de Goudkust, Ivoorkust en Slavenkust), lijken tevens in Portugal gemaakt te zijn.⁴³

Ook voor de Portugezen waren de havens in West-Afrika, die onderhouds- en reparatiediensten boden, belangrijke aanlegplaatsen voor schepen. Uit Portugese wetenschappelijke literatuur en primaire bronnen wordt niet duidelijk of er door de Portugezen gebruik werd gemaakt van Afrikaanse kano's en Afrikaanse scheepsbouwkunst. Een vergelijkend onderzoek naar Europese en Afrikaanse scheepsbouw in het zeilvaarttijdperk zou daarom op de onderzoekagenda van maritiem historici moeten komen te staan, voornamelijk van onderzoekers die zich met Afrika bezighouden.

OVER DE AUTEUR Filipa Ribeiro da Silva is Senior Researcher at the International Institute of Social History of the Netherlands Royal Academy of Arts and Sciences. Filipa obtained her PhD at Leiden University in 2009, after reading History and History of Portuguese Oceanic Expansion at the New University of Lisbon, where she received her BA honours and Master degree in 1996 and 2002. Her research interests are Economic and Social History, Maritime History and Labour History. She has published on Dutch and Portuguese in Western Africa and the Atlantic system, on labour migration to Atlantic Africa and on labour relations in Mozambique.

43 Zie onder meer: Leonor Freire Costa, *Naus e galeões na ribeira de Lisboa : a construção naval no século XVI para a Rota do Cabo* (Cascais 1997); Leonor Freire Costa, *O transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio*

do Brasil, 1580–1663 (Lissabon 2002); P.M. Laranjo Coelho, *A Pederneira : Apontamentos para a história dos seus mareantes, pescadores, calafates e das suas construções navais nos séculos XV a XVII* (Lissabon 1924).