

ren zijn logischerwijs weer te herkennen in de betaling van tractementen aan militairen (tabel IV.4.2b). Maar ook valt op dat het gewest vanaf 1689 de tractementen van kennelijk gevluchte Franse predikanten betaalt. Geleidelijk aan daalt het bedrag tot f1.000,- waarna de post in 1727 verdwenen is. Indexering van salarissen was een onbekend begrip, want de door het gewest betaalde tractementen van predikanten en schoolmeesters beliepen vanaf 1682 tot 1795 onveranderd 1.750 gulden.

Investeerde de provincie Overijssel in de infrastructuur? Bekend is dat andere gewesten in de achttiende eeuw de aanleg van kanalen stimuleerden en financierden. Is dat ook in de Overijsselse cijfers te achterhalen? Wanneer wij de provinciale lasten, opgenomen in tabel V.2.1 en V.3.1, beschouwen, vallen daarin geen posten of ontwikkelingen te constateren. De uitgaven, vooral gedaan voor het onderhoud en herstel van dijken en paalwerken, liggen tussen de 10.000 en 30.000 gulden per jaar. Alleen 1777 springt eruit met 172.000, maar dat zou dan zijn wegens de bouw van kribben en de aanbouw van een krib- en woonhuis van een magazijn. Kennelijk heeft Overijssel dus geen geld in haar infrastructuur gestoken.

De drie gegeven voorbeelden zijn slechts steekproefjes geweest om te zien of de cijferbronnen antwoord zouden kunnen geven op eenvoudige vragen. Duidelijk is in elk geval geworden dat zij bij historisch onderzoek van zeer diverse aard uitstekende diensten kunnen bewijzen. Daarmee lijkt de opzet van deze serie geslaagd.

P. Brood

E. Kolfin, *Van de slavenzweep en de muze. Twee eeuwen verbeelding van slavernij in Suriname* (Caribbean series XVII; Leiden: KITLV uitgeverij, 1997, 184 blz., f65,-, ISBN 90 6718 107 2).

'Westerse visies op exotische volken en hun gewoonten zeggen vaak meer over westerlingen zelf dan over de volken die men beschouwt'. Elmer Kolfin streeft naar een volledig overzicht en analyse van de verbeelding van twee eeuwen slavernij in Suriname. De onderzochte periode begint rond 1690 met de eerste afbeeldingen van Surinaamse slaven en eindigt rond 1863 met de afschaffing van de slavernij. Kolfin legt een verband met het heden door het belang dat hij hecht aan het blootleggen van de historische wortels van stereotypen 'die tot op de dag van vandaag standhouden'.

De auteur ziet zijn studie als een aanvulling op reeds verschenen onderzoek naar de beeldvorming over zwarten in de Lage Landen. Sommigen zien de verbeelding van slaven als onderdeel van de verbeelding van zwarten maar volgens de auteur hebben deze thema's niets met elkaar te maken. De slavenverbeelding ziet hij als een nieuw genre, dat eind zeventiende eeuw ontstaat in de vorm van illustraties in handleidingen voor planters.

Het onderzochte beeldmateriaal werd meestal gemaakt door niet-professionele kunstenaars die nooit in Suriname geweest waren. Het gaat grotendeels om grafiek die gebruikt werd als boekillustratie en er zijn slechts weinig olieverfschilderijen bij. De technische kwaliteit van de afbeeldingen vormde overigens geen criterium bij het onderzoek.

In de zeventiende en achttiende eeuw werden slaven vooral onpersoonlijk, zonder details afgebeeld; ze waren noodzakelijke productiefactor bij het werk op de vele plantages. Pas vanaf eind achttiende eeuw kwam er meer interesse voor hun persoonlijkheid; de afbeeldingen tonen meer etnografische elementen en laten meer van de sociale verhoudingen zien. Vanaf ongeveer 1800 werden de slaven ook als slachtoffer getoond van de slechte behandeling door hun eigenaren. Maar deze tekeningen geven eveneens een vertekend beeld: beïnvloed door het

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.