

ook de leesbaarheid in de weg waardoor je als lezer wel eens de draad verliest. Dit had verholpen kunnen worden door extra redactiewerk. Laat mij evenwel duidelijk zijn, dit werk verdient alle lof en is hoe dan ook een aanrader voor iedereen die zich in deze materie wil verdiepen.

Annelies Tollet, Erfgoedcel Brussel van de Vlaamse
Gemeenschapscommissie

Kenneth Morgan (ed.), *The Routledge History of the Modern Maritime World since 1500* (London and New York: Routledge, 2025). 550 pp.
ISBN 9781138961135.

DOI: <https://doi.org/10.52024/bewrkp11>

Hoe zou de wereld eruit zien zonder scheepvaart? Kenneth Morgan, de samensteller van de hier te bespreken bundel, stelt zich die vraag niet, maar over het economisch belang van scheepvaart voor de wereldhandel is hij duidelijk, dat is enorm. Meer dan tachtig procent van de geproduceerde grondstoffen en goederen wordt per zee- en binnenvaartschip vervoerd. Vanaf het begin van de overzeese reizen van Europeanen naar Afrika, Amerika en Azië is scheepvaart de internationale aanjager geweest van de mondiale economische groei. Het is dan ook logisch dat Morgan de *Modern Maritime World* in 1500 laat beginnen, net na de Europese ontdekking van de zeeweg naar Azië en Amerika. De maritieme geschiedschrijving heeft de laatste twee eeuwen diverse paradigmaverschuivingen ondergaan, van een focus op zeehelden en zeeslagen via onderzoek naar het economisch belang van de koopvaardij tot aan het recente onderzoek naar de rol van schepen in de slavenhandel en koloniale veroveringen. Morgan wil met deze bundel, waaraan 27 maritiem-historici hebben meegewerkt, zijn lezers de nieuwe perspectieven op het vakgebied voorschotelen. Daarvoor heeft hij zes hoofthema's bedacht, van de ontwikkeling van scheepstypen tot aan de mens op zee.

Het eerste wat opvalt is dat de auteurs zich vooral richten op de Atlantische scheepvaart. Van de 26 artikelen die het boek telt, zijn er 12 aan dat vaargebied gewijd en daarbinnen weer 6 aan slavernij. Tot aan het eind van de vorige eeuw waren de rollen omgedraaid, toen hadden historici voornamelijk belangstelling voor de koloniale vaart op en binnen Azië. Nu schetst alleen John McAleer, een Britse

kenner van de East India Company een globaal beeld van de 4600 reizen die deze compagnie naar Azië heeft ondernomen. De tweede Aziatische bijdrage van Liu Peng, Li Kexin en Cao Ye gaat over vier opkomende havens in India, Pakistan, Bangladesh en Sri Lanka die, vergeleken met Singapore, Sjanghai en andere grote havenplaatsen in de regio, achterblijven in ontwikkeling. Dat ligt volgens de auteurs niet aan de geografische ligging die juist gunstig is, maar aan de geringe investeringen van overheden in havenfaciliteiten en niet te vergeten de wijdverbreide corruptie.

Meer aandacht is er in de bundel voor de Europese scheepvaart. Zo zijn er maar liefst twee artikelen gewijd aan Griekenland als scheepvaartnatie. Apostolos Delis toont aan dat de stormachtige ontwikkeling van de Griekse koopvaardijvloot nauw samenhangt met het in 1829 gesloten Verdrag van Adrianopol, waardoor de Grieken toegang kregen tot de Zwarte Zee. Griekse rederijen ontwikkelden zich dankzij dat verdrag tot belangrijke vervoerders van Russisch graan naar Noordwest-Europese markten. Opmerkelijk, want Oekraïne en de Russische Federatie zijn nog steeds grote graanproducenten die hun Zwarte Zeehavens nodig hebben voor de export van graan naar andere delen van de wereld. Hoe dan ook, Griekse reders als Aristoteles Onassis en Stavros Niarchos konden dankzij de groeiende Zwarte Zeevaart in de twintigste eeuw uitgroeien tot wereldspelers in de mondiale scheepvaart. Delis collega Katerina Galani behandelt de ontwikkeling van de Griekse haven Piraeus. Na de opening van het Suezkanaal groeide de kleine haven van Piraeus uit tot een grote speler in het oostelijke Middellandse Zeegebied, eerst voor bulkgoederen en tegenwoordig voor containeroverslag. Beide Griekse artikelen zijn inhoudelijk interessant en behoren tot de beste stukken in de bundel. Helaas geldt dat niet voor alle bijdragen.

De artikelen over de Atlantische scheepvaart, met name die over slavernij, zijn veelal gebaseerd op informatie uit bestaande databases en eerder verschenen publicaties. Kenneth Morgan bijvoorbeeld, recyclede een twintig jaar eerder door hem gepresenteerd paper over de omvang van de Britse slavenhandel in de achttiende eeuw. Dat stuk is gebaseerd op de via de website raadpleegbare database www.slavevoyages.org die meer dan 35.000 slavenreizen bevat; het resultaat van een halve eeuw historisch onderzoek naar de trans-Atlantische slavenhandel. Vernieuwender is de bijdrage van Sean M. Kelly over de Amerikaanse havenplaats Newport. Daarin stelt hij dat slechts enkele ondernemers uit Newport zich volledig op de slavenhandel hebben gericht; de meeste

reders uit die stad investeerden daarnaast ook in visserij, walvisjacht en koopvaardij op andere Oost-Amerikaanse havens. Trevor Burnard gaat in zijn stuk over 'the movement of unfree people across the Atlantic' in op de kritiek die een nieuwe generatie historici heeft op de eerder genoemde database over de trans-Atlantische slavenhandel. Zo zou die te weinig informatie bevatten over Afrikaanse vrouwen en kinderen aan boord van slavenschepen. Ook het aantal uit West-Afrika weggevoerde slaven (12 tot 12,5 miljoen) zou te laag zijn geschat. Burnard ontkracht in zijn artikel enkele van hun opvattingen.

Rest een aantal artikelen over scheepsbouw in de Nederlanden (Victor Enthoven), het belang van Sint Helena voor de scheepvaart tussen Azië en Europa (Andrew Pearson), het in kaart brengen van de Ierse kust tussen 1200 en 1900 (Patrick O'Flanagan), het verlies van maritiem-historische kennis onder conservatoren van maritieme musea (Ingo Heidbrink) en andere uiteenlopende onderwerpen. Maar wat zijn in deze caleidoscopisch bundel nu de 'nieuwe perspectieven' die Kenneth Morgan en zijn contribuanten ons beloofden? Nieuw is Daniel Castillo Hidalgo's en Ayodeji Olukaju's artikel over de lange termijnontwikkeling van West-Afrikaanse havens en aansluitende infrastructuur in de betreffende achterlanden. Daar werd relatief veel geld in geïnvesteerd, maar de economische opbrengst daarvan is bedroevend. De auteurs betitelen de investeringen als 'white elephant projects' die veel weg hebben van menig ontwikkelingsproject van weleer. Ook het gememoreerde stuk over achterblijvende Aziatische zeehavens is verfrissend. Veel van de bijdragen zijn echter vanuit een Eurocentrische visie geschreven en liften, zoals die over de Atlantische scheepvaart en slavernij, mee op het debat over het koloniale verleden dat aan het begin van deze eeuw in een stroomversnelling terecht is gekomen. Je vraagt je af welke lezers de uitgever met deze publicatie op het oog heeft gehad, maar geldt dat niet voor meer bundels met een caleidoscopisch karakter?

Henk den Heijer, Universiteit Leiden