



GEZONKEN SCHATTEN  
SUNKEN TREASURES



Vondsten uit scheepswrakken  
van de Maritieme Zijderoute  
800-1900

Discoveries in shipwrecks  
from the Maritime Silk Road  
800-1900

# GEZONKEN SCHATTEN SUNKEN TREASURES

onder redactie van  
edited by

**Karin Gaillard**  
**Eline van den Berg**







## Voorwoord Foreword

In 1977 werd de collectie van het Prinsessehof dankzij de steun van de Ottema-Kingma Stichting verrijkt met een bijzondere groep voorwerpen: zo'n twintig stukken porselein die ruim 350 jaar onaangetast op de bodem van de zee hadden gelegen. Ze waren afkomstig van het in 1613 gezonken VOC-schip *Witte Leeuw*, dat volgeladen was met exotische handelswaar uit Azië. Niet eerder was de lading van een VOC-retourschip opgedoken en hiermee kreeg Nederland voor het eerst een directe kijk op het begin van onze handelsperiode in Azië.

De VOC was slechts een van de vele spelers op de Maritieme Zijderoute. Al eeuwenlang vond er intensieve handel plaats tussen Chinezen, Arabieren, Indiërs en vele andere volkeren in de regio. De scheepswrakken op de bodem van de oceaan zijn daarvan het tastbare bewijs. Tegelijkertijd laten ze zien dat deze handelsreizen over zee soms dramatisch konden aflopen.

Ook al was porselein niet het voornaamste handelsproduct, in een wrak blijft dit harde materiaal wel bijzonder goed bewaard. Daarmee is het een medium bij uitstek om de rijke verhalen over deze vervlogen tijden te vertellen. Het gaat echter om meer dan alleen de keramiek: waar op het schip is die kom gevonden? In de laadruimte, de hut van de kapitein? Hoe was het porselein verpakt en voor wie was het bestemd? Door dit vast te leggen komt de schat achter de schat naar boven. In de tentoonstelling en publicatie *Gezonken Schatten* wil het Prinsessehof juist die verhalen tot leven brengen. Voor het eerst wordt aan de hand van zeven scheepswrakken een beeld geschetst van de (keramiek)handel op de Maritieme Zijderoute van de negende tot en met de negentiende eeuw. Bovendien wordt de ontwikkeling belicht van de maritieme archeologie in zowel Azië als Nederland, evenals de ethische kwesties die hierin tot op de dag van vandaag een rol spelen. De lijst van auteurs en betrokkenen weerspiegelt het internationale en interdisciplinaire karakter van dit project.

Keramiekmuseum Prinsessehof is het National Museum of Korea in Seoul, het Asian Civilisations Museum in Singapore, Musée Guimet in Parijs, het Rijksmuseum in Amsterdam en Anton van der Weide zeer erkentelijk voor hun genereuze bruiklenen. In het bijzonder danken wij onze partner in dit project, de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Door de samenwerking zijn ook onze ogen onder water opengegaan. Ik wens u veel leesplezier.

### **Kris Callens**

*Directeur Keramiekmuseum Prinsessehof*

In 1977, some twenty porcelain items that had lain untouched at the bottom of the sea for more than 350 years arrived to enrich the collection of the Prinsessehof, thanks to support from the Ottema-Kingma Foundation. These ceramics came from the VOC ship *Witte Leeuw* (sunk in 1613), which carried a full cargo of exotic merchandise from Asia. The cargo of a return VOC ship had never been recovered before and this offered the Netherlands a direct view of the early days of its trade in Asia.

The VOC was only one of the many players on the Maritime Silk Road. The Chinese, Arabs, Indians and many other peoples in the region had already been trading intensively for centuries. The shipwrecks at the bottom of the ocean provide tangible evidence of that. At the same time, they bear witness to the sometimes dramatic end of these trade voyages.

Even if porcelain was not the main commercial product, it is a hard material that remained particularly well preserved in shipwrecks. This makes it an excellent medium for telling interesting stories about these bygone times. But more is involved than just the ceramics: where on the ship were these items found? In the hold, in the captain's cabin? How was the porcelain packed, and for whom was it intended? If we are able to document these facts as well, the treasure behind the treasure is revealed. It is those stories that the Prinsessehof wants to bring to life with the exhibition and publication *Sunken Treasures*.

For the first time, a picture will be painted of the trade (in ceramics) on the Maritime Silk Road using seven shipwrecks between the ninth and the nineteenth centuries as a basis. The development of maritime archaeology in Asia as well as the Netherlands will also be discussed, and the ethical issues that have played a role up to the present day. The list of authors and parties involved reflects the international and interdisciplinary character of this project.

Prinsessehof National Museum of Ceramics is deeply grateful to the National Museum of Korea in Seoul, the Asian Civilisations Museum in Singapore, Musée Guimet in Paris, the Rijksmuseum in Amsterdam and Anton van der Weide for their generous loans. We express special thanks to our partner in this project, the Cultural Heritage Agency of the Netherlands. The collaboration has also opened our eyes underwater. I hope you enjoy reading this publication.

### **Kris Callens**

*Director Prinsessehof National Museum of Ceramics*







# Inhoud Content

<b>Wraklocaties Wreck locations</b>		<b>8</b>
<b>Inleiding Introduction</b>	Eline van den Berg	<b>10</b>
<b>Tang</b>	Stephen A. Murphy	<b>18</b>
<b>Sinan</b>	Young-mi Kim	<b>42</b>
<b>San Diego</b>	Eline van den Berg	<b>66</b>
<b>Maritieme Archeologie Maritime Archaeology</b>	Martijn Manders	<b>82</b>
<b>Witte Leeuw</b>	Jeroen ter Brugge	<b>98</b>
<b>Hatcher - Geldermalsen</b>	Christiaan J.A. Jörg	<b>114</b>
<b>Tek Sing</b>	Eline van den Berg	<b>138</b>
<b>Noten Notes</b>		<b>154</b>
<b>Literatuur Bibliography</b>		<b>157</b>
<b>Register Index</b>		<b>158</b>
<b>Fotoverantwoording Photo credits</b>		<b>159</b>
<b>Colofon Credits</b>		<b>160</b>



# Wraklocaties Wreck locations



- |                |      |
|----------------|------|
| ● Tang         | 830  |
| ● Sinan        | 1323 |
| ● San Diego    | 1600 |
| ● Witte Leeuw  | 1613 |
| ● Hatcher      | 1643 |
| ● Geldermalsen | 1752 |
| ● Tek Sing     | 1822 |





INDIAN  
OCEAN

PACIFIC  
OCEAN



CANTON.





In de Gouden Eeuw belandden miljoenen stuks Chinees porselein via de handelsroutes van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) in West-Europa. Dit verhaal is inmiddels algemeen bekend. Dat Chinese keramiek als handelsproduct veel ouder is en al vanaf de negende eeuw in grote hoeveelheden werd verhandeld over zee, weet echter vrijwel niemand. Een nog verrassender inzicht is dat keramiek de kroongetuige is van een veel groter historisch verhaal dat zich eeuwenlang afspeelde op de handelswegen van de Maritieme Zijderoute.<sup>1</sup> Deze handel bracht naast rijkdom ook veel gevaren met zich mee. Verraderlijke riffen, hevige stormen of piraterij bemoeilijkten de reis en talloze schepen haalden hun eindbestemming niet en zonken onderweg. Gedurende eeuwen lagen de wrakken op de bodem van de zee. Grote delen van de schepen vergingen en spoelden weg, evenals de ladingen met thee, specerijen en textiel. Maar de keramiek bleef achter.

In the Dutch Golden Age, the trade routes of the Dutch East India Company (VOC) brought millions of pieces of Chinese porcelain to Western Europe. This is a story well known to many. However, few people know that Chinese ceramics were a trade product long before this, and that they were already being sold in large quantities across the seas from the ninth century onwards. An even more surprising insight is that ceramics provide the key evidence to a much wider historical narrative that took place for centuries on the trade routes of the Maritime Silk Road.<sup>1</sup> Besides riches, this trade also brought many dangers. Treacherous reefs, violent storms and piracy made the voyages difficult. Countless ships sank on the way and never reached their final destination. The wrecks lay at the bottom of the sea for centuries. Large parts of the ships decayed and washed away, as did the cargoes of tea, spices and textiles. But the ceramics remained.

<sup>1</sup>  
Gezicht op Kanton | View of Canton,  
Johannes Vinckboons (toegeschreven  
aan | attributed to), circa 1662,  
Rijksmuseum Amsterdam

<sup>2</sup> →  
Wereldkaart door de Portugese  
cartograaf Domingo Teixeira | World map  
by Portuguese cartographer Domingo  
Teixeira, 1573, Bibliothèque nationale de  
France, Parijs | Paris





OLVS. ART. ICVS

TERA NOVA

RADA ZONA

MAR NEGRO

ACRI

MEXICO

LAFLORIDA

MAR OCCIDENALIS

ANTILHAS

MAR PANAMA

NA

APR ICORNIO

PERV

EQUINOCTIAL

BRASIL

MARE INDICVM

MUNDVS

NOVS

DA ZONA

ESTREITO DE FERNADE MA

GALLHAES

POLVS





MOSCOVIA.

MAR CASPIO.

JAPAN.

TRVQVIA.



IERVS.ALEM.

ACHINA.

PARTE S. DA FRICA.

MARROXO.

ONILO.

CASTEL O DAMINA.

OPRES EIOA.

CONGO.

CEILAM.

MAR DAINDIA.

SAN. LOVRENCO.

CABO BOA. ESPERACA.

DOMINGOS TEIXEIRA 1873

SAN TART LEVS.



Sinds de jaren zeventig van de twintigste eeuw zijn tientallen van deze gezonken schepen opgegraven door archeologen, of geborgen door schatgravers. Waar die laatste groep duikers vaak vooral uit is op de handelsbuit, levert de context in de handen van een professionele maritiem archeoloog juist een schat aan unieke informatie op. Deze context is net zo belangrijk als de vondsten zelf en het is daarom van groot belang om deze gegevens goed te registreren. Door de professionalisering van onderwaterarcheologie is er enorme vooruitgang geboekt om dit unieke erfgoed te bewaren en zo een beter beeld te krijgen van ons maritieme verleden. Een scheepswrak is als een tijdscapsule, die een uitzonderlijk kijkje biedt in een verloren wereld. Omdat keramiek de tand des tijds zo goed weerstaat, is het een uitstekend medium om deze onbekende verhalen te vertellen.

De Maritieme Zijderoute is eeuwenlang bevaren voor de handel. Daarnaast is zij van groot belang geweest voor de verspreiding van ideeën, religies, culturele tradities en voor de migratie van mensen.<sup>2</sup> Moessons, de periodieke winden in Azië, waren van cruciaal belang voor de vaarroutes en bepaalden wanneer schepen konden vertrekken.<sup>3</sup> Door het verval van de routes over land kregen de zeeroutes in de achtste eeuw een extra stimulans. Bovendien slaagden de Arabieren erin schepen te ontwikkelen die lange(re) afstanden konden afleggen. In belangrijke Chinese havensteden als Guangzhou (ook bekend als Kanton) en Yangzhou woonden in deze periode al veel buitenlanders, zoals Perzen, Arabieren en Maleiers. Chinese keramiek ontwikkelde zich rond deze tijd tot een veelgevraagd exportproduct in Zuidoost-Azië en het Midden-Oosten. Het Arabische Tang-scheepswrak dat in het begin van de negende eeuw zonk en in 1998 werd gevonden, vormt het eerste concrete bewijs van deze intensieve handel. De lading bestond uit meer dan 60.000 stuks keramiek, van eenvoudig massagoed tot exclusieve stukken.

Tot ongeveer de twaalfde eeuw werden keramiek en andere handelsproducten voornamelijk door buitenlandse schepen vanuit de Chinese havens naar elders verscheept. Daarna vond in China een enorme ontwikkeling plaats in de eigen scheepsbouw. De introductie van het kompas zorgde voor betere maritieme kennis en kaarten werden steeds nauwkeuriger. Dit leidde tot een actieve rol van de Chinezen op de zeeroutes. In de daaropvolgende periode (Yuan-dynastie, 1279-1368) werd China overheerst door de Mongolen. Zij profiteerden van de maritieme ontwikkelingen en gebruikten de Chinese schepen en bemanning intensief, niet alleen voor militaire doeleinden maar ook voor de handel binnen Azië, zowel naar het oosten als naar het westen. Zo weten we dat het in 1323 gezonken schip dat nu bekend staat als het Sinan-scheepswrak op weg was via Korea naar Japan met aan boord een gigantische lading celadon (keramiek met een jadegroen glazuur), bestemd voor tempels en rijke Japanners. Vanaf de late veertiende eeuw kwam hier verandering in met de vestiging van de Ming-dynastie (1368-1644). Buitenlandse handel werd door de Chinese keizers beperkt en uiteindelijk zelfs

Since the 1970s, dozens of these sunken ships have been excavated by archaeologists or salvaged by treasure hunters. While the main aim of the latter group of divers is the booty that can be sold, in the hands of a professional maritime archaeologist the context of the shipwreck can provide a wealth of unique information. This context is just as important as the treasures themselves, and it is therefore of the greatest importance that this information is registered correctly. The professionalisation of underwater archaeology has resulted in huge progress in the preservation of this unique heritage and thus an improved picture of our maritime past. A shipwreck is like a time capsule: it provides a special look at a lost world. Because ceramics can withstand the test of time so well, they are an excellent medium for telling these unknown stories.

Ships navigated the Maritime Silk Road for centuries, transporting trading products. But the route was also extremely important for the dissemination of ideas, religions and cultural traditions, and for the migration of people.<sup>2</sup> Monsoons, the periodic winds in Asia, were of vital importance to the shipping routes; they determined when ships could leave.<sup>3</sup> The decline of the overland routes boosted the use of the sea routes in the eighth century. The Arabs also discovered how to develop ships that were capable of sailing further distances. In this period there were already many foreigners, including Persians, Arabs and Malaysians, living in major Chinese seaports like Guangzhou (also known as Canton) and Yangzhou. Around this time, Chinese ceramics developed into an export product that was in great demand in Southeast Asia and the Middle East. The Arabian Tang shipwreck that sank at the start of the ninth century and was discovered in 1998 provides the first concrete evidence of this vigorous trade. The cargo consisted of more than 60,000 ceramic items, from simple bulk goods to luxury objects.

Until about the twelfth century, ceramics and other commercial products were transported mainly by foreign vessels from the Chinese ports to elsewhere. Then Chinese shipbuilding underwent a huge development. The introduction of the compass helped improve maritime knowledge and charts became increasingly accurate. These changes led to the Chinese actively taking part in the shipping routes. In the following period (Yuan dynasty, 1279-1368), China was dominated by the Mongolians. They took advantage of the maritime developments and used the Chinese ships and crews intensively, not only for military purposes but also for trade in Asia, both to the east and to the west. Thus we know that a ship that sank in 1323, now known as the Sinan Shipwreck, was on its way via Korea to Japan with a gigantic cargo of celadon (ceramics with a jade green glaze) on board, intended for temples and wealthy Japanese. This situation changed from the late fourteenth century when the Ming dynasty (1368-1644) was established. The Chinese emperors restricted and eventually even prohibited foreign trade; only tributes were still permitted.<sup>4</sup> An illegal network of Chinese merchants grew quite quickly, and they established themselves in great numbers in the

verboden, alleen tribuuthandel was nog toegestaan.<sup>4</sup> Al snel ontwikkelde zich een illegaal netwerk van Chinese handelaren die zich in grote aantallen in de belangrijkste havenplaatsen in Azië vestigden. Tegelijkertijd sprongen andere regio's als Thailand en Vietnam in op dit gat in de markt en dit is ook terug te zien in de scheepswrakken uit deze periode, waarin keramiek uit deze gebieden domineert. Pas in de late vijftiende eeuw nam de Chinese keramiek haar dominantie positie als handelsproduct weer over.

Rond 1500 wisten Portugal en Spanje de route naar Azië via Zuid-Afrika succesvol te bevaren. Dit opende de weg voor de handel tussen Europa en Azië. Specerijen waren het belangrijkste handelsproduct, daarnaast ging ook de handel in Chinese keramiek een steeds grotere rol spelen. De Portugezen en Spanjaarden maakten daarbij dankbaar gebruik van de eeuwenoude maritieme netwerken in Azië. De Spanjaarden markeerden de Filipijnen als hun uitvalsbasis, met Manilla als de belangrijkste havenplaats. Tevens ontdekten zij de route naar Mexico vanaf Azië. Dit vormde het begin van de Manillagaljoens die tussen Manilla en Acapulco (Mexico) voeren. Vanaf 1580 viel Portugal onder het Spaanse rijk als deel van de Iberische Unie. Het gevolg hiervan was dat de haven van Lissabon niet meer gebruikt mocht worden voor de invoer en doorvoer van goederen uit Azië. Dit was voor Nederland, op dat moment in oorlog met Spanje, alsook voor Engeland, de aanleiding om zelf de route naar Azië te ontdekken. Het opzetten van een netwerk in dit gebied bleek echter lastig. Een effectieve manier om de Spanjaarden en Portugezen te intimideren was het kapen van hun schepen. Zo sloeg men twee vliegen in een klap: schepen op de terugweg hadden namelijk kostbare ladingen aan boord die zowel de Nederlandse VOC als de Engelse East India Company (EIC) goed konden verkopen in eigen land.<sup>5</sup> Dat dit niet zonder strijd verliep laten bijvoorbeeld de gebeurtenissen rond de *San Diego* (gezonken 1600) en de *Witte Leeuw* (gezonken 1613) duidelijk zien. Tegelijkertijd geven de scheepsladingen een uniek beeld van wat er werd verhandeld in deze vroege periode waarin Europa actief was in Azië.

In de zeventiende en achttiende eeuw waren de Europese mogendheden zeer bedrijvig op de Maritieme Zijderoute. China exporteerde in deze periode enorme hoeveelheden porselein binnen Azië. Chinese schepen vervoerden het naar allerlei bestemmingen, waar het vervolgens op markten werd verkocht aan de lokale bevolking, maar ook aan de westerse landen. De Chinese jonk die nu bekend staat als het Hatcher-wrak (gezonken circa 1643) was waarschijnlijk zo'n schip. Batavia, het huidige Jakarta, was een grote afzetmarkt voor de Chinese keramiek, waar de VOC grote aantallen inkocht voor verschepping naar Nederland. Vanaf de late zeventiende eeuw werd het steeds gemakkelijker om directe bestellingen te plaatsen voor specifieke vormen en decoraties van Chinees porselein. In die periode werd de Chinese havenstad Kanton ook toegankelijk voor Europeanen.<sup>6</sup> Thee was het voornaamste product dat in China werd gekocht, daarnaast zijde en andere soorten textiel. En uiteraard porselein, dat ook als ballast diende voor de

major seaports in Asia. At the same time, other regions like Thailand and Vietnam jumped on this gap in the market. This is also reflected in the shipwrecks from this period, with a profusion of ceramics from these areas. It was only in the late fifteenth century that Chinese ceramics regained their dominant position as a commercial product.

Around 1500, Portugal and Spain successfully managed to navigate a route to Asia via South Africa, thus opening the way to trade between Europe and Asia. Spices were the most important commercial product, while the trade in Chinese ceramics would play an increasingly large role. The Portuguese and Spanish made grateful use of the centuries-old maritime networks in Asia. The Spanish marked the Philippines as their base, with Manila as the most important seaport. They also discovered the route to Mexico from Asia. This constituted the start of the Manila Galleons that sailed between Manila and Acapulco (Mexico). From 1580, Portugal fell under the Spanish kingdom as part of the Iberian Union. As a result, the port of Lisbon could no longer be used for the import and transit of goods from Asia. For the Netherlands, at war with Spain at the time, and also for England, this served as even more incentive to discover the route to Asia for themselves. However, it was difficult to set up a network in this area. One effective way of intimidating the Spanish and Portuguese was to seize their ships. This killed two birds with one stone: ships on their return voyage carried valuable cargoes that the Dutch VOC and the English East India Company (EIC) could easily sell in their own countries.<sup>5</sup> This did not always happen without conflict, as shown clearly by the events involving the *San Diego* (sunk in 1600) and the *Witte Leeuw* (sunk in 1613). At the same time, the ship cargoes provide a unique picture of the kinds of commodities that were being traded in this early period during which Europe was active in Asia.

In the seventeenth and eighteenth centuries the European powers were extremely active on the Maritime Silk Road. During this period China exported enormous quantities of porcelain within Asia. Chinese ships transported it to a wide range of destinations where it was sold at markets to the local inhabitants, but also to the Western countries. The Chinese junk now known as the Hatcher Wreck (sunk around 1643) was probably such a ship. Batavia, now Jakarta, was a large market for Chinese ceramics. The VOC purchased large quantities of it there to ship to the Netherlands. It became increasingly easy from the late seventeenth century to place direct orders for specific shapes and decorations on Chinese porcelain. The Chinese seaport Canton was also opened to Europeans in this period.<sup>6</sup> The main product purchased in China was tea, followed by silk and other types of textiles and of course porcelain. The latter also served as ballast for the return voyage. This is well illustrated by the VOC ship *Geldermalsen* (sunk in 1752) which was carrying an enormous amount of tea as well as porcelain. The porcelain had been packed in between the tea.

The Western merchants still only had limited access to China in the eighteenth century, and this created more and more





BRON

**15**

Theemolen | Tea grinder, China,  
begin 14de eeuw | early 14th century,  
h. 12,2 cm, National Museum of Korea, Seoul

**16**

Lepel | Spoon, Korea, begin 14de eeuw |  
early 14th century, brons | bronze,  
l. 27,5 cm, National Museum of Korea, Seoul

Deze bronzen lepel is waarschijnlijk gebruikt door een Koreaans bemanningslid aan boord van het schip. Een lepel was een belangrijk persoonlijk bezit en werd ook mee begraven als de eigenaar overleed.  
This bronze spoon was probably used by a Korean crew member on board the ship. A spoon was a valuable personal possession and when the owner died it would be buried with him.



# San Diego

TYPE SCHIP

Spaans Manillagaljoen  
(gebouwd in de Filipijnen)

LENGTE

35 meter

BREEDTE

20 meter

DIEPTE

4 meter

CAPACITEIT

700-800 ton

GEZONKEN

14 december 1600, in de  
buurt van Fortune eiland,  
Nasugbu, Filipijnen

GEBORGEN

1991-1992

TYPE OF SHIP

Spanish Manila galleon  
(built in the Philippines)

LENGTH

35 metres

WIDTH

20 metres

DEPTH

4 metres

CAPACITY

700-800 tonnes

SANK

14 December 1600, close  
to the island Fortune,  
Nasugbu, the Philippines

SALVAGED

1991-1992

Eline van den Berg

Conservator Aziatische keramiek bij  
Keramiëkmuseum Princessehof  
Curator Asian Ceramics at Princessehof  
National Museum of Ceramics

Op 2 juli 1598 vertrok Olivier van Noort (1558-1627), aanvoerder van de Magelhaense Compagnie, met het schip *Mauritius* uit de haven van Rotterdam [1].<sup>1</sup> Van Noort had de leiding over een vloot van vier schepen - *Mauritius*, *Hendrik Frederik*, *Endracht* en *Hoop* - die waren uitgevaren om een nieuwe route naar Azië te ontdekken via de Straat van Magellaan.<sup>2</sup> De succesvolle reizen van zijn Engelse voorgangers Francis Drake (circa 1540-1596) en Thomas Cavendish (1560-1592) vormden een grote inspiratie voor Van Noort, die zelf ook een rijke handelsbuit hoopte binnen te halen met zijn reis.<sup>3</sup> De bemanning telde 248 opvarenden van verschillende nationaliteiten, waaronder Nederlanders, Engelsen en Spanjaarden. Het vinden van bemanning voor dit soort ondernemingen was niet gemakkelijk gezien het hoge risico op overlijden tijdens de reis door allerlei ziekten, voedseltekorten, piraterij of het gevaar van vreemde volkeren die de Nederlanders niet altijd gunstig gezind waren. Na een moeizame reis van meer dan een jaar, waarbij onderweg een schip was gezonken, een ander schip was verdwenen en een aanzienlijk deel van de bemanning was overleden, wist de vloot uiteindelijk in november 1599 de Straat van Magellaan door te varen [2]. Ook was er een klein succes behaald met het veroveren van het Spaanse schip *Bon Jesus* in de Stille Oceaan. De buit viel echter tegen en bovendien moest het schip al vrij kort na de verovering worden achtergelaten omdat het in slechte staat verkeerde. De *Mauritius* en de *Endracht* zetten hun koers verder naar de Filipijnen, waar de Spanjaarden hun uitvalsbasis in Azië hadden opgezet. Het doel was daar nog enkele schepen te veroveren om zo hopelijk toch met een aanzienlijke buit terug te keren naar Nederland.

On 2 July 1598, the ship *Mauritius* sailed from the port of Rotterdam. At the helm was Olivier van Noort (1558-1627), head of the Magelhaense Company [1].<sup>1</sup> Van Noort was in charge of a fleet of four ships – the *Mauritius*, *Hendrik Frederik*, *Endracht* and *Hoop* – that put to sea to discover a new route to Asia via the Strait of Magellan.<sup>2</sup> The successful voyages of his English predecessors Francis Drake (circa 1540-1596) and Thomas Cavendish (1560-1592) were a source of great inspiration to Van Noort, who also hoped to rake in valuable commercial spoils from his voyage.<sup>3</sup> The crew of 248 seamen was made up of several nationalities such as Dutch, English and Spanish. It was not easy to find crew members for this kind of venture, given the high risk of death during the voyage due to all kinds of illnesses, lack of food, piracy and the danger of foreign peoples who were not always friendly towards the Dutch. A tortuous voyage of more than a year ensued, during which one ship sank, another disappeared and a considerable number of the crew died. Finally the fleet managed to sail through the Strait of Magellan in November 1599 [2]. On the Pacific Ocean the fleet achieved a minor success by capturing the Spanish ship *Bon Jesus*. However, the booty was a disappointment and in addition, the ship had to be abandoned shortly after its capture because it was in such bad condition. The *Mauritius* and the *Endracht* continued towards the Philippines where the Spanish had established their base in Asia. The aim was to conquer several more ships there, in order to hopefully return to the Netherlands with considerable spoils after all.



## Het gevecht

In Manilla hadden de Spanjaarden toen al lucht gekregen van de aankomende vijandige schepen. Gouverneur-generaal Don Francisco Tello (1532-1603) gaf daarop het bevel aan vice-gouverneur Don Antonio de Morga (1559-1636) om enkele schepen gevechtssklaar te maken in de haven van Cavite. Een van deze schepen was de *San Diego*, die eigendom was van Luis de Belver.

De Morga liet kanonnen, buskruit, duizenden kanons- en musketkogels, honderden vaten provisie en nog vele andere goederen aan boord brengen en verzamelde een grote bemanning voor het schip.<sup>4</sup> Al voor het vertrek wees De Belver erop dat het schip topzwaar was en beter geballast moest worden met minder kratten en cabines. Maar De Morga negeerde dit advies en zo ging het volgeladen schip onder zijn leiding begin december op zoek naar de vijandige schepen.<sup>5</sup> Onderdeel van de vloot waren het oorlogsschip *San Bartolome* en nog enkele kleinere schepen voor de bevoorrading en het onderhoud. De Nederlandse schepen lagen op dat moment voor anker in de baai van Manilla in afwachting van de Spanjaarden. Ze waren door Chinese en Japanse handelsschepen al op de hoogte gebracht van de voorbereidingen van de Spanjaarden en besloten daarom een aanval af te wachten. Op 14 december 1600 troffen de schepen elkaar. Van Noort loste de eerste kanonsschoten op de *San Diego*. Deze wilde zich verweren door terug te schieten, maar volgens overgeleverde verslagen was het schip zo zwaar beladen dat de kanonsgaten beneden het waterpeil lagen.<sup>6</sup> Desondanks was de strijd nog niet gestreden. De *San Diego* was met 450 man, ten opzichte van de nog geen 150 man op de *Mauritius*, immers ruim in het voordeel. Om die reden besloten de Spanjaarden de *Mauritius* te enteren. Dit gevecht verliep in hun voordeel, alleen kwam De Morga erachter dat zijn schip aan de voorkant zwaar was geraakt. Hij gaf daarop het bevel aan zijn bemanning de *San Diego* los te maken van de *Mauritius*. Dit bleek een fatale beslissing, want door de enorme overbelasting liep al snel veel water naar binnen en niet veel later zonk het hele schip als een baksteen naar de bodem van de zee [3]. De Morga kon zichzelf redden en wist zelfs nog een Nederlandse vlag mee te nemen. Een groot deel van de Spaanse en Filipijnse bemanning overleefde het echter niet. Het andere Spaanse schip, de *San Bartolome*, was – al voordat de strijd echt was begonnen – weggevaren om het Nederlandse schip *Eendracht* te achtervolgen. Met succes, want al snel werd de *Eendracht* met zijn hele bemanning veroverd. Na een kort proces werden de meeste mannen van het Nederlandse schip in Cebu ter dood veroordeeld. Enkele jonge mannen bleven gespaard en werden naar een klooster overgebracht om opgeleid te worden tot monnik.<sup>7</sup>

Van Noort wist na het zinken van de *San Diego* nog niet van het verlies van de *Eendracht*. Hij besloot het schip niet te gaan zoeken, maar in plaats daarvan zichzelf in veiligheid te brengen. Via Borneo, waar proviand werd ingeslagen en enkele reparaties werden uitgevoerd, voer de *Mauritius* uiteindelijk terug naar Nederland, waar het op 26 augustus 1601 in de haven van Rotterdam aankwam. Het succes van



1 Portret van admiraal Olivier van Noort met in de bovenhoeken de portretten van Francis Drake en Thomas Cavendish | Portrait of Admiral Olivier van Noort with the portraits of Francis Drake and Thomas Cavendish in the upper corners, 1601, gravure door | engraving by Crijspijn van de Passe, Rijksmuseum Amsterdam

## The battle

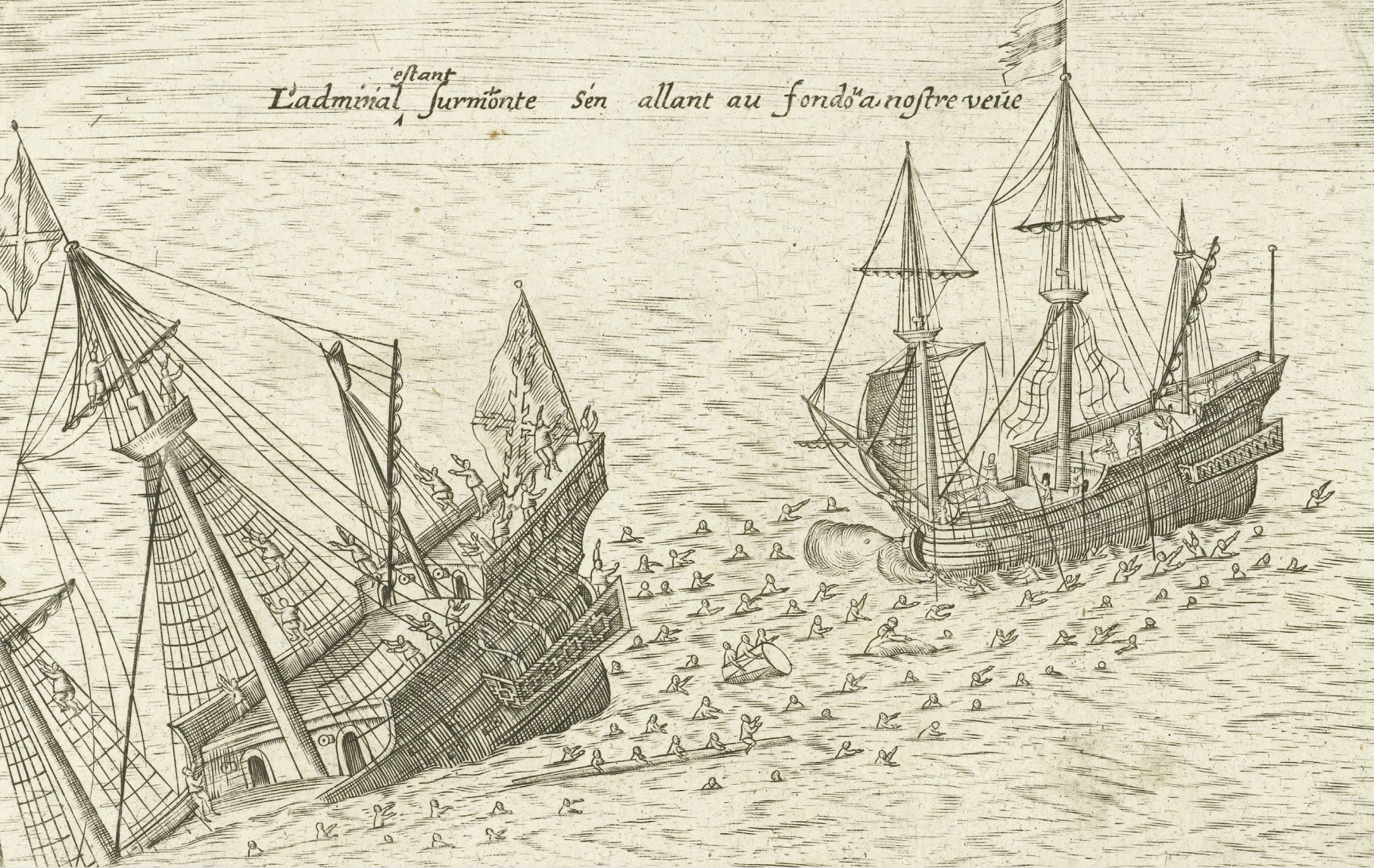
In Manila, the Spanish had already heard about the approaching hostile ships. Governor-General Don Francisco Tello (1532–1603) ordered Vice-Governor Don Antonio de Morga (1559–1636) to prepare several ships for battle in the port of Cavite. One of these ships was the *San Diego*, owned by Luis de Belver. De Morga ordered cannons, gunpowder, thousands of cannon and musket balls, hundreds of barrels of provisions and many other goods to be brought on board, and he gathered a large crew for the ship.<sup>4</sup> Even before departure, De Belver pointed out that the ship was top-heavy and the ballast needed to be better stowed, with fewer crates and cabins. But De Morga ignored this advice and thus the fully laden ship left at the start of December, under his command, to seek out the hostile ships.<sup>5</sup> The fleet included the warship *San Bartolome* and a few smaller vessels for supplies and maintenance. At that time the Dutch ships were anchored in the bay of Manila, waiting for the Spanish. Chinese and Japanese merchant ships had already informed them of the preparations of the Spanish; they therefore decided to wait for the attack. The ships encountered each other on 14 December 1600. Van Noort discharged the first cannon shots at the *San Diego*. It should have defended itself by shooting back, but according to accounts that have been handed down, the ship was so heavily laden that the cannon







L'admiral <sup>estant</sup> surmonte s'en allant au fond<sup>o</sup> a nostre veüe



3

Na een gevecht met het Nederlandse schip *Mauritius* zonk het veel te zwaar beladen Spaanse vlaggeschip *San Diego* in de baai van Manilla naar de bodem van de zee | Following a battle with the Dutch ship *Mauritius*, the overloaded Spanish flagship *San Diego* sank to the bottom of the sea in the bay of Manila, december | December 1600, illustratie uit het verslag van de reis om de wereld door Olivier van Noort | illustration from the account of the voyage around the world of Olivier van Noort, 1598-1601, nr. | no. 20, Rijksmuseum Amsterdam

Het commerciële maritieme archeologische bedrijf World Wide First (WWF) deed in samenwerking met het Nationaal Museum van de Filipijnen onderzoek naar de vindplaats.<sup>9</sup> Enkele expedities op zee werden uitgevoerd om het scheepswrak te lokaliseren. Uiteindelijk werd in 1991 voor de kust van het eiland Fortune op 52 meter diepte overblijfselen van een schip gevonden die erop duiden dat het om de *San Diego* ging [4-5]. Gedurende twee seizoenen werd er gewerkt om het scheepswrak in kaart te brengen, de vondsten te registreren en naar boven te halen. In totaal werden meer dan 34.000 objecten gevonden, waarvan de meerderheid bestaat uit gevechtsmateriaal, zoals zwaarden, kanonnen (inclusief 197 kogels), musketten (inclusief 17.189 kogels) en helmen. Daarnaast werden navigatie-instrumenten gevonden, Mexicaans zilver [7], ijzeren ankers, botten en tanden van dieren (waaronder varkens en kippen), zaden, schelpen, organische materialen, Japanse tsuba, gouden ornamenten, knopen en andere persoonlijke bezittingen van de bemanning. Ook werd er een grote hoeveelheid keramiek naar boven gehaald uit China, Thailand, Myanmar, Spanje en de Filipijnen [6, 9-11].

this gave him great fame. His travel journal was published in 1602 with extensive descriptions of all the adventures, including the sinking of the *San Diego*. In the meantime, De Morga stuck to his own version of the facts in the Philippines. In his report, which appeared later, he claimed that the *Mauritius* did get away, but that it sank off Borneo due to all the damage it had suffered.<sup>8</sup> He also alleged that the blame for the sinking of the *San Diego* could be laid chiefly on the captain of the ship *San Bartolome*, which should not have sailed away so early in the battle. His superior Tello supported this in a letter that was included in the report. This helped De Morga remain an influential man who continued to hold prominent positions until his death in 1636.

#### A global world

In the early 1990s, Van Noort and De Morga's reports were important sources of information for discovering the location of the *San Diego*. In addition, statements made by some of the survivors of the shipwreck helped clarify what exactly happened when the ship sank. The commercial



Het meest opvallende aan de gevonden objecten op de *San Diego* is de grote verscheidenheid van het materiaal afkomstig uit vele verschillende gebieden, namelijk uit Azië, Europa en de Nieuwe Wereld. De *San Diego* was van oorsprong een handelsschip dat werd gebruikt voor de handel van Manilla naar Mexico. Dit type schip stond ook wel bekend als Manillagaljoen. De Spanjaarden ontdekten deze oostelijke route in 1565. Vanuit Azië brachten zij specerijen, textiel en porselein naar de havenstad Acapulco. Uit Mexico werd zilver mee teruggenomen dat werd gebruikt om de felbegeerde Aziatische handelswaar te bemachtigen. Ondanks dat de *San Diego* was omgebouwd tot oorlogsschip, is er nog een vrij grote hoeveelheid handels- en gebruiksobjecten in het wrak gevonden die een goed beeld geven van de trans-Pacifische handel die in deze periode ontstond.

De meeste vondsten van de *San Diego* bevinden zich in het Nationaal Museum van de Filipijnen en in Museo Naval in Madrid. Musée Guimet in Parijs bezit een klein deel van de lading, geschonken door Franck Goddio, eigenaar van de WWF. Een interessant voorwerp daarvan is de enorme Thaise voorraadpot met daarin de letters 'AB' gegrift [10]. Dit soort voorraadpotten, ook wel bekend als martavanen, hebben een lange gebruiksgeschiedenis in Azië. Al vanaf zeker de achttiende eeuw werden ze gebruikt in de handel, zowel voor het bewaren van handelsgoederen als voor het opslaan van etensvoorraden voor de bemanning aan boord. Op het Tang-scheepswrak (circa 830) zijn vergelijkbare exemplaren gevonden.<sup>10</sup> De robuuste potten waren handig aan boord van een schip en werden vaak lang gebruikt. Ze werden gemaakt in verschillende productiecentra in Azië die elk hun eigen karakteristieke vormen en decoraties hadden. Tijdens de berging van de *San Diego* zijn meer dan 750 van deze potten gevonden, sommige met een houten of steengoed deksel en soms zelfs nog met voedselresten erin, waaronder varkensbotten, pekkel, kokosnoten en zaden.<sup>11</sup> Aan boord van de Spaanse schepen in Azië had ieder bemanningslid vaak een paar van dit soort potten in bezit. De ingekraste letters, waarvan verschillende voorbeelden zijn aangetroffen, betreffen waarschijnlijk de initialen van de eigenaar van de pot.

Het Chinese blauw-witte porselein vormt slechts een klein deel van de totale vondsten. Niettemin geeft het een goed beeld van de vormen en decoraties uit die periode [6].<sup>12</sup> Bij opgravingen in Mexico en andere gebieden in Zuid-Amerika is vergelijkbaar porselein gevonden in grondlagen die te dateren zijn in de late zestiende eeuw. In dit kader is het ook interessant om de Filipijnse aardewerken potten te vermelden [11]. De versiering op deze voorwerpen bestaat namelijk uit gebroken stukjes blauw-wit Chinees porselein. Op de *San Diego* zijn meerdere van dit soort aardewerken potten met ingelegd porselein gevonden. Ze werden door Filipijnse pottenbakkers met de hand gemaakt. Blijkbaar was het materiaal bijzonder genoeg om te dienen als decoratie op het Filipijnse aardewerk. Het werd waarschijnlijk aan boord gebruikt door de bemanning.

maritime archaeological company World Wide First (WWF) collaborated with the National Museum of the Philippines in the search for the site.<sup>9</sup> Several sea expeditions were carried out to locate the shipwreck. The remains of a ship were finally found in 1991, off the coast of the island Fortune at a depth of 52 metres. They proved to be from the *San Diego* [4-5]. It took two seasons to map the shipwreck, register the finds and bring them to the surface. In total more than 34,000 objects were found, most of which consisted of battle equipment such as swords, cannons (including 197 cannon balls), muskets (including 17,189 musket balls) and helmets. Other finds included navigational instruments, Mexican silver [7], iron anchors, animal bones and teeth (including those of pigs and chickens), seeds, shells, organic materials, Japanese tsuba, gold ornaments, buttons and other personal effects of the crew. A large quantity of ceramics was also raised to the surface. Its origins included China, Thailand, Myanmar, Spain and the Philippines [6, 9-11].

What is most striking about the objects found on the *San Diego* is the huge diversity of the material coming from many different areas: Asia, Europe and the New World. The *San Diego* was originally a merchant ship used for the trade between Manila and Mexico. This type of ship was also known as a Manila galleon. The Spanish discovered this eastern route in 1565. From Asia they brought spices, textiles and porcelain to the port of Acapulco. From Mexico they took back silver, which was used to secure the coveted Asian merchandise. Although the *San Diego* had been converted into a warship, a considerable quantity of trading commodities and utilitarian objects were found in the wreck, providing a good picture of the trans-Pacific trade that arose in this period.

Most of the finds from the *San Diego* are now in the National Museum of the Philippines and in the Museo Naval in Madrid. Musée Guimet in Paris has a small number of objects from the cargo, bestowed by Franck Goddio, owner of the WWF. These include the interesting huge Thai storage jar with the letters 'AB' engraved in it [10]. This kind of jar, also known as martaban, has a long history of use in Asia. They were definitely already objects of trade from the eighth century onwards, both for conserving trade goods and for storing food for the crew on board. Similar specimens were found on the Tang shipwreck (circa 830).<sup>10</sup> The sturdy jars were handy on board a ship and were often used for a long time. They were made in different production centres in Asia, each applying its own characteristic shapes and decorations. During the salvage of the *San Diego*, more than 750 of these jars were found, some with a wooden or stoneware lid, and sometimes even still containing food scraps, including pig bones, pickle, coconuts and seeds.<sup>11</sup> Every crew member on board the Spanish ships in Asia would often have a couple of these types of jars of their own. The engraved letters, of which several examples have been found, are probably the initials of the owner of the jar. The Chinese blue-and-white porcelain only makes up a small part of the total finds. Nevertheless, it gives a good picture of the shapes and decorations from that period [6].<sup>12</sup> Similar



Een opmerkelijke vondst vormt de groep tsuba uit Japan [8]. Een tsuba is een onderdeel van een zwaard en dient ter bescherming van de hand tijdens het vechten. Wijst de aanwezigheid van deze voorwerpen erop dat er ook Japanners aan boord van de *San Diego* waren? Het is bekend dat Manilla destijds een aanzienlijke gemeenschap Japanners had, die hun land om geloofsredenen waren ontvlucht.<sup>13</sup> Ze werden regelmatig door de Spanjaarden ingehuurd voor gevechten.

De *San Diego* was gebouwd in de Filipijnen, de Spaanse thuisbasis in Azië. Vanuit historische bronnen was al bekend dat de Spanjaarden daar hun schepen bouwden, echter vóór de berging van de *San Diego* was hier nooit enig concreet bewijs voor gevonden. Het is daarmee het eerste opgegraven schip dat de constructie van dit type schepen laat zien. Over de grootte van het schip bestond veel onduidelijkheid. In het verslag van Van Noort wordt namelijk gesproken van een schip van ruim 600 ton, terwijl De Morga het heeft over 200 ton. Bij de opgraving bleek hoe imposant het schip werkelijk was, namelijk zo'n 35 meter lang en 20 meter breed en met een capaciteit tussen de 700 en 800 ton.<sup>14</sup> Het blijft nog steeds een mysterie waarom de *San Diego* zo zwaar beladen was met goederen, waaronder de grote hoeveelheid voorraadpotten gevuld met granen en voedsel. Op basis van de vondsten lijkt het er bovendien op dat er ook een flink aantal passagiers aan boord was. Was het dan toch de bedoeling dat het schip na de overwinning van de strijd met de Nederlanders op weg zou gaan naar een andere bestemming? In de overgeleverde verslagen is hier echter geen enkele aanwijzing voor gevonden.

### Conclusie

De overblijfselen en het verhaal van de *San Diego* geven een bijzondere kijk op de handel van de Spanjaarden in Azië en op het begin van de Nederlandse betrekkingen in dit gebied. Strijd tussen de verschillende westerse spelers was aan het einde van de zestiende eeuw niet ongebruikelijk. Portugal en Spanje hadden de routes naar Azië en Amerika lange tijd voor zichzelf gehad, maar nu wilden ook Nederland en Engeland hun handel opzetten in deze gebieden. De oorlog met Spanje in Europa was een belangrijke motivatie voor Nederland om zijn pijlers op de handel in Azië te richten. Om dit doel te bereiken was het kapen van Spaanse en Portugese schepen officieel toegestaan. Ook Van Noort had hiervoor toestemming van Maurits van Nassau, gouverneur van de Verenigde Nederlanden en de latere Prins van Oranje. De komst van Nederland, Engeland en later ook andere westerse landen in Azië betekende voor Spanje en Portugal flinke concurrentie. De *San Diego* staat daarmee aan het begin van dit nieuwe hoofdstuk van de handel van het Westen in Azië.

porcelain has been found in soil strata that have been dated to the late sixteenth century at excavations in Mexico and other regions in South America. It is also interesting in this context to mention the Philippine earthenware pots [11]. The decorations on these objects are made from broken pieces of blue-and-white Chinese porcelain. Several of these earthenware pots with inlaid porcelain were found on the *San Diego*. They were made by hand by Philippine potters. Apparently the material was special enough to serve as decoration on the Philippine pottery. The pottery was probably used on board by the crew.

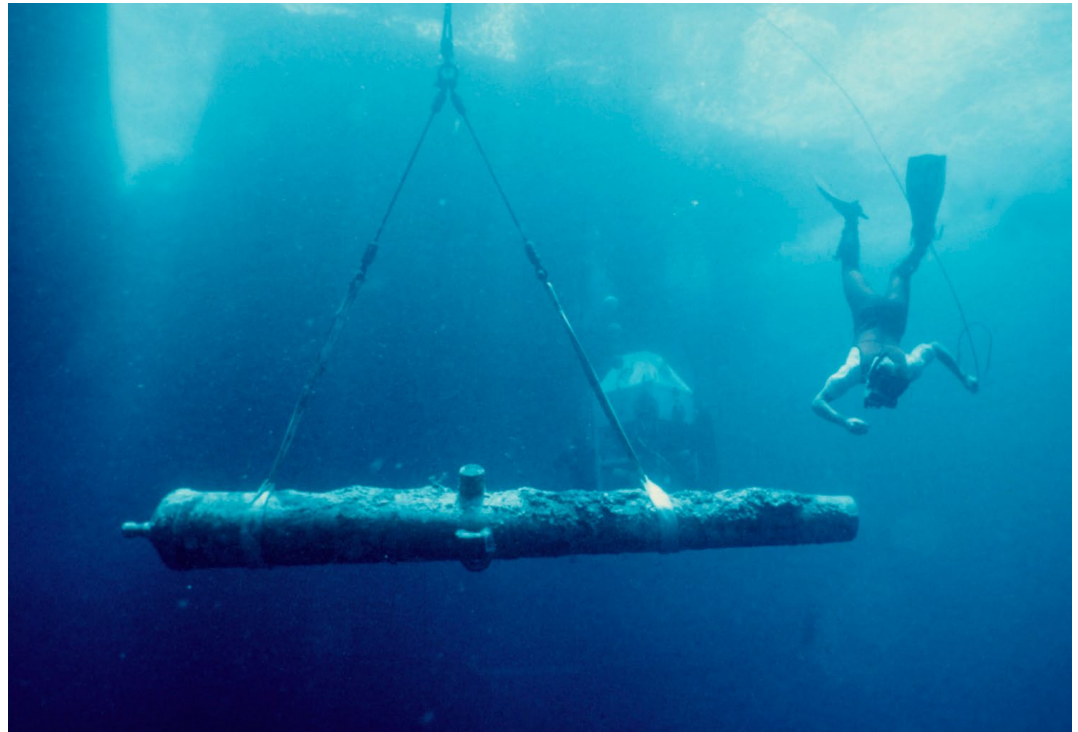
The group of tsuba from Japan [8] are an intriguing find. A tsuba is part of a sword and protects the hand during fighting. Does the presence of these objects point to Japanese also being on board the *San Diego*? At the time Manila did have a considerable community of Japanese who had fled their country for religious reasons.<sup>13</sup> The Spanish hired them regularly for fighting purposes.

The *San Diego* was built in the Philippines, the Spanish base in Asia. We already knew from historical sources that the Spanish built their ships there, but before the *San Diego* was salvaged no concrete evidence of this had ever been found. It is thus the first excavated ship that shows the construction of this type of ship. The size of the ship was unclear. In Van Noort's account we read of a ship of more than 600 tonnes, while De Morga speaks of 200 tonnes. The excavation proved how impressive the ship really was: a good 35 metres in length and 20 metres wide, with a capacity of 700 to 800 tonnes.<sup>14</sup> It remains a mystery why the *San Diego* was so heavily laden with goods, including the large number of storage jars filled with grains and food. The finds furthermore suggest that a considerable number of passengers were also on board. Was the intention perhaps that after winning the battle against the Dutch, the ship would continue on to another destination? The accounts passed down contain nothing at all to suggest this.

### Conclusion

The relics and the story of the *San Diego* provide a special insight into the trade of the Spanish in Asia, and into the start of the Dutch relations in this region. Conflict between the different Western players was not unusual at the end of the sixteenth century. Portugal and Spain had kept the routes to Asia and America for themselves for a long time, but now the Netherlands and England also wanted to set up trade in these regions. The war with Spain in Europe was an important motivating factor for the Netherlands to aim at the trade in Asia. Official permission to capture Spanish and Portuguese ships increased the possibility of achieving this aim. Van Noort also had permission to do this from Maurits van Nassau, governor of the United Netherlands and later Prince of Orange. The arrival of the Netherlands and England in Asia, and later other Western countries as well, meant considerable competition for Spain and Portugal. This puts the *San Diego* at the start of this new chapter in Western trade in Asia.

4  
Een kanon van de *San Diego* wordt omhoog gehaald | A cannon is retrieved from the *San Diego*



5  
Grote voorraadpotten in het wrak van de *San Diego* | Large storage jars in the wreck of the *San Diego*



6 →  
Blauw-wit gedecoreerd porselein | Blue-and-white decorated porcelain, China, Jingdezhen, eind 16de eeuw | late 16th century, h. grootste flesvaas | largest bottle vase 30 cm, Musée national des Arts asiatiques-Guimet, Parijs | Paris

Dit verfijnde, blauw-witte porselein uit China staat bekend als 'kraakporselein', genoemd naar de Portugese 'kraken' waarin het oorspronkelijk werd vervoerd. De Spanjaarden kochten dit porselein van Chinezen in de haven van Manilla en verscheepten het naar Mexico. This fine blue-and-white porcelain from China is known as 'kraak porcelain', named after the Portuguese 'carracks' in which it was originally transported. The Spanish purchased this porcelain from Chinese merchants in the port of Manila and shipped it to Mexico.







