

NO. 2

JAARGANG 35

2016

TIJDSCHRIFT VOOR

Zeegeschiedenis



Inhoudsopgave

- 3 Honderd jaar NISS (1916–2016)
ERIK ROVERS
- 22 Jan, Piet, Gerrit en Corneel die jagen op walvis. Nederlandse
commandeurs ter walvisvaart in de vrachtvaart (1675–1695)
BJÖRN QUANJER
- 40 De Nederlands-Duitse samenwerking in de marinescheepsbouw,
met name van onderzeeboten (1915–1945)
BAS DE GROOT
- ANEKDOTES
- 56 Crowdfunding in 1916: vliegende start van het Scheepvaartmuseum –
Remmelt Daalder
- 59 Een West-Fries oorlogsschip in Finse wateren – Peter Swart
- 62 Website
- 64 Boekbesprekingen
- 98 Signalementen
- 105 Agenda
- 106 In Memoriam Piet Boon (18 maart 1940 – 26 oktober 2016)

AFBEELDING OMSLAG: Walvisvangst in de Poolzee. Olieverf op doek
door Abraham Storck. Collectie Rijksmuseum.

Ten geleide

Het Tijdschrift voor Zeegeschiedenis begint deze keer met een terugblik op 100 jaar Stichting Ondersteuningsfonds Nationaal Instituut voor Scheepvaart en Scheepsbouw (NISS). Het NISS subsidieert tegenwoordig maritieme educatie, innovatie en beheer en behoud van museumcollecties en varend erfgoed, met als doel de belangstelling voor de scheepvaart en scheepsbouw te bevorderen onder de Nederlandse bevolking, maar begon ooit als maritiem technisch museum. Erik Rovers neemt ons mee in de geschiedenis van dit bijzondere fonds en laat ook zien welke bijdrage het anno 2016 levert aan (de belangstelling voor) maritiem Nederland. In het tweede artikel vraagt Björn Quanjer zich af hoe de ontwikkelingen in de walvisvaart tussen 1660 en 1670 de positie van de commandeurs veranderde en of deze commandeurs zich als gevolg hiervan verder specialiseerden in de walvisvaart of dit juist combi-neerden met de vrachtvaart. Bas de Groot, tenslotte, toont ons de fascinerende wereld van de Nederlands-Duitse samenwerking op het gebied van scheepsbouw in de periode 1922-1945.

ANNETTE DE WIT

Honderd jaar NISS (1916–2016)*

The subject of this article is the history of the NISS (Nationaal Instituut voor Scheepvaart en Scheepsbouw), which will celebrate its centenary jubilee this year. Throughout these hundred years the objective of the NISS was to show the Dutch people and the Dutch maritime world the importance of the Netherlands as a maritime nation.

A society called Vereniging Nationaal Technisch Scheepvaartkundig Museum was founded in 1916 by a group of ship-owners and chairmen from a number of maritime companies in Rotterdam. Although there was a maritime museum in Rotterdam (Maritime Museum Prins Hendrik, founded in 1874) already, these men saw the importance of a second one, based on technological maritime developments instead of the historical approach used by the Maritime Museum Prins Hendrik. In 1919 the Nationaal Technisch Scheepvaartkundig Museum was opened. The collection consisted of nautical instruments, ship models and scale models. There was also a library, a cinema and an auditory. The maritime database made it possible for visitors to get specific information of all kind of maritime topics.

Due to a lack of governmental financial support the museum was closed in 1928, but in 1929 it opened its doors again. In 1935 the museum was expanded with an aviation department, and the name of the society was changed into Vereniging Nationaal Technisch Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart.

In 1940 the museum was nearly destroyed during the German bombing of Rotterdam, which destroyed almost the entire collection. However, it recovered quickly from this disaster. After the war the museum found a new home, together with the Maritime Museum Prins Hendrik (the two museums shared one building until 1979). The society expanded its activities by setting up a library for young people, writing articles for several maritime magazines, and by setting up exhibitions, to infect the Dutch people with the maritime virus. In 1968 the name of the society was changed into Nationaal Instituut voor Scheepvaart en Scheepsbouw (NISS).

There were still financial problems in the period after wo II. Also, the govern-

* Dit artikel is geschreven in opdracht van het NISS ter gelegenheid van het honderdjarige bestaan (1916–2016). Als bestuurslid van

het NISS heeft dr. Joke Korteweg een belangrijke bijdrage geleverd aan de totstandkoming van dit artikel.

ment changed its view on the activities of the Institute. Because of the fact that the government preferred a governmental based maritime database, the Institute didn't receive any financial support in the end. In 1978 the museum was closed and the board of the society decided to sell its building and collection. The money was invested in stocks. Revenues paid for the NISS's financial support to several maritime projects. Most of this financial support is given to the Maritime Museum Rotterdam, but other museums also benefit. The NISS also gives financial support for renovation of monumental ships, maritime publications and maritime education. It cooperates with other maritime funds to support bigger maritime projects, especially innovation projects. The objective of the NISS for the future is keeping the Dutch people and Dutch maritime world aware of the importance of the Netherlands as a maritime nation.

De Stichting Ondersteuningsfonds Nationaal Instituut voor Scheepvaart en Scheepsbouw (NISS) subsidieert anno 2016 maritieme educatie, innovatie en beheer en behoud van museumcollecties en varend erfgoed, met als doel de belangstelling voor de scheepvaart en scheepsbouw te bevorderen onder de Nederlandse bevolking. Dit jaar viert het fonds zijn honderdjarig bestaan. De geschiedenis van het NISS is op te delen in twee periodes. In de eerste periode, vanaf de oprichting in 1916 tot 1978, bezat het een museum en verstrekke het inlichtingen over de Nederlandse scheepvaart, zowel aan leken als aan de sector zelf. Na 1978 werd het NISS een ondersteuningsfonds en opereerde het vanuit de achtergrond. Dit artikel gaat in op de vraag hoe het NISS zijn doelstellingen probeerde te bereiken en welke bijdrage het NISS heden ten dage levert aan maritiem Nederland.

DE VOORGESCHIEDENIS

Aan het einde van de negentiende en het begin van de twintigste eeuw innoveerde de maritieme sector op technisch vlak. Er werden steeds efficiëntere stoommachines ontwikkeld. De uitvinding van de compoundmachine in 1873 en de stoomturbine in 1883 maakten het stoomschip geschikt voor de zeevaart.¹ Door deze ontwikkelingen kon dit scheepstype concurreren met het zeilschip, dat steeds meer op de achtergrond raakte. De opening van het Suezkanaal maakte stoomvaart naar Nederlands-Indië rendabel. De groei van de Rijnhandel maakte van Rotterdam een belangrijke transitohaven waarbij de aanleg van de Nieuwe Waterweg cruciaal was.² Omstreeks 1910 was de Nederlandse koopvaardijvloot in omvang de nummer acht wereldwijd.³

1 *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden. Tweede helft negentiende eeuw en twintigste eeuw, van 1850-1870 tot 1970* (Bussum 1976, deel 4) 16-29.

2 *Ibidem* 56-60.

3 F.S. Gaastra, *Vragen over de koopvaardij. De 'Enquête omtrent de toestand van de Nederlandsche koopvaardijvloot' uit 1874 en de achteruitgang van de handelsvloot* (Leiden 2004) 3.

In 1912 ontstonden er in Amsterdam plannen voor een maritieme expositie. De directe aanleiding was het honderdjarig bestaan van het Koninkrijk der Nederlanden in 1913, maar de organisatoren wilden met deze expositie vooral de Nederlandse scheepvaartwereld in al zijn facetten aan een groot publiek tonen. Voor de Eerste Wereldoorlog was er sprake van economische bloei en optimisme over de toekomst van de handel en scheepvaart. Op 5 juni 1913 werd de Eerste Nederlandsche Tentoonstelling op Scheepvaartgebied (E.N.T.O.S.) geopend. De expositie was ondergebracht in meerdere gebouwen en de scheepvaart was geordend in diverse afdelingen. De E.N.T.O.S. gaf zodoende een uitgebreid beeld van maritiem Nederland. Er was bijvoorbeeld een afdeling met scheepsmodellen uit Nederlands-Indië en een historisch gedeelte met schilderijen en andere objecten uit de vaderlandse maritieme geschiedenis. Bezoekers konden een machinegalerij bezichtigen, waar allerlei soorten motoren, koelmachines en bewerkingsmachines in werking waren gesteld. Ook de sleepvaart en binnenvaart waren vertegenwoordigd op de E.N.T.O.S. Behalve aquarellen van oude sleepboten en binnenvaartschepen waren er ook verschillende kaarten van haveninrichtingen en waterwegen. Andere afdelingen op de E.N.T.O.S. waren onder andere marine, visserij, zeevaartkundige instrumenten, waterbouw en watersport.⁴ Prins Hendrik opende de expositie en ook koningin Wilhelmina kwam op bezoek. Zij zou tegen de heer C.G. Vattier Kraane, een kunstverzamelaar en eigenaar van een grote collectie negentiende-eeuwse meesters, hebben opgemerkt dat het waardevol zou zijn als de verzameling een permanent karakter kreeg.⁵

DE GEBORTE VAN HET NATIONAAL TECHNISCH SCHEEPVAARTKUNDIG MUSEUM (1916)

Deze opmerking vond weerklank. Terwijl de E.N.T.O.S. nog geopend was, werd de Commissie tot het vormen van een Fonds tot Stichting van een Zeevaartkundig Museum opgericht.⁶ Dit fonds vormde de basis voor de Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum, welke in 1916 in Amsterdam werd opgericht. De vereniging begon meteen een collectie bijeen te brengen.⁷ Het bestuur van deze vereniging bestond uit voornamelijk personen uit de rederij- en bankwereld. Voorzitter was de heer C.J.K. van Aalst, directeur van de Nederlandsche Handel Maatschappij en voorzitter van de Nederlandsche Overzee Trustmaatschappij.⁸ De vereniging kon in 1922 het eerste museum-

4 E.N.T.O.S.: *Eerste Nederlandsche Tentoonstelling op Scheepvaartgebied: Catalogus* (Amsterdam 1913) 13–14.

5 Stadsarchief Rotterdam (STAR), Archief NISS, inv. nr. 11, Stukken m.b.t. Jubileumboek (manuscript) (1985).

6 Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum, Roeien met de rie-

men... 75 jaar Vereeniging Historisch Scheepvaart Museum. Jaarboek 1991 (Amsterdam 1991).

7 F. Loomeijer, 'Het Maritiem Museum Rotterdam op zijn plaats gezet. Anderhalve eeuw 'maritiem bewustzijn' in Rotterdam' in: *Rotterdams Jaarboekje* (2011) 157–158.

8 Ibidem 157.

gebouw openen dat we nu kennen als Het Scheepvaartmuseum. Het doel van dit museum was om de Nederlandse bevolking het belang te laten inzien van Nederland als maritieme natie. Daarbij lag de focus op de geschiedenis van de zeilvaart.⁹

In Rotterdam bestond zo'n museum al, namelijk het Maritiem Museum Prins Hendrik, opgericht in 1874. In 1916 ontstonden er in de Rotterdamse scheepvaartwereld plannen voor een tweede maritiem museum. De initiatiefnemers waren voornamelijk reders, zoals A.J.M. Goudriaan (Van Nievelt Goudriaan) en W.C. Hudig (reder-cargadoor).¹⁰ Het technisch museum zou, net als het Maritiem Museum Prins Hendrik, de doelstelling moeten hebben om de Nederlandse bevolking bewust te maken van het belang van Nederland als maritieme natie. Hierbij lag de nadruk op de actuele technologische ontwikkelingen in plaats van op geschiedenis. Om deze ontwikkelingen zo goed mogelijk weer te geven was het van belang om over een actuele collectie te beschikken. Het museum kreeg ook een informatieve functie, zowel voor de Nederlandse bevolking als voor de scheepvaartsector. Een bibliotheek en tijdschriftenbestand moesten er voor zorgen dat men kennis over de scheepvaart en scheepsbouw kon behouden en vergroten.¹¹

De initiatiefnemers hadden een nationaal plan voor ogen. Rotterdam was naar hun mening niet daadkrachtig genoeg om het initiatief uit te voeren en dus werd een nationaal comité opgericht. Dit bestond uit 52 personen, afkomstig uit scheepvaart, industrie en politiek. Ook kwam er een voorlopig comité met daarin de initiatiefnemers. Dit werkte de plannen uit en stelde de eerste statuten op. Op 30 oktober 1916 werd de Vereniging Nationaal Technisch Scheepvaartkundig Museum officieel opgericht.¹²

De belangrijkste taak van de Vereniging was het bijeenbrengen van voldoende kapitaal voor expositiemateriaal en een museumgebouw. Particuliere schenkingen vanuit het Nationaal Comité brachten 403.164 gulden bijeen voor het aanleggen van een collectie. Voor een museumgebouw wendde de vereniging zich tot de gemeente Rotterdam.¹³ Een jaar voor de oprichting van de Vereniging was bijna 600.000 gulden uit de nalatenschap van Gerardus Willem Burger aan de gemeente geschonken.¹⁴ Burger was een Rotterdamse reder, lid van de Rotterdamse gemeenteraad en consul-generaal van Noorwegen.¹⁵ Hij stelde in zijn testament als voorwaarde 'dat de gemeente het vermogen

9 Ibidem.

10 Looimeijer, 'Het Maritiem Museum Rotterdam' 157. De overige initiatiefnemers waren W.A. Engelbrecht (vice-voorzitter van de Rotterdamse cargadoorsfirma Wambersie en Zonen), G.L.M. van Es (koopman), Th. A. Fruin (jurist) en W.C. Hudig (reder-cargadoor), J.V. Rijpperda Wierdsma (Holland-Amerika Lijn) en E. Ruys (Rotterdamsche Lloyd).

11 HJW.G. Leerink, J.J. Raalte, *Maritiem Pro-*

fiel. Voorsprong door specialisatie (Amsterdam 1991), 13-15.

12 Ik hanteer de titel Vereniging in dit artikel, totdat in 1935 de term Instituut aan de naam werd toegevoegd.

13 STAR, Archief NISS, inv. nr. 11.

14 www.stadsarchief.rotterdam.nl/node/1239/leven-werk/palazzo-di-Pietro#burgerplein, geraadpleegd op 23 augustus 2016.

15 STAR, Archief NISS, inv. nr. 11.



Het Nationaal Technisch Scheepvaartkundig Museum aan het Haringvliet 68 in 1928 (Jaarverslag Vereniging Nationaal Technisch Scheepvaartkundig Museum 1928).

COLLECTIE MARITIEM MUSEUM ROTTERDAM.

bij voorkeur zal gebruiken voor het stichten van een of meer inrichtingen van openbaar nut, 't zij voor kunst, 't zij voor onderwijs, 't zij voor ziekenverzorging of voor liefdadigheid.”¹⁶

De Vereniging meende deze nalatenschap te kunnen benutten voor de oprichting van een technisch museum. Burgemeester en Wethouders stonden in eerste instantie positief tegenover dit plan. De gemeente zou de bouwkosten op zich nemen en tevens een subsidie verlenen waaruit de Vereniging het salaris van de directeur, de verwarming en de verlichting kon betalen. De Vereniging zou op haar beurt een maritiem-technische collectie aanleggen en onderhouden. Niet iedereen was enthousiast over het initiatief. Critici wezen op het feit dat de collectie snel zou verouderen en dit gebrek aan actualiteit zou geen recht doen aan de doelstelling van het museum.¹⁷ Een minderheid van de stedelijke Commissie voor Financiën vond bovendien dat het Nationaal Technisch Scheepvaartkundig Museum niet paste binnen de voorwaarden van de nalatenschap van Burger.

16 STAR, Archief NISS, inv. nr. 11.

17 Ibidem.



Affiche Nationaal Technisch Scheepvaartkundig Museum, naar ontwerp van Jan Retel. Op de voorzijde een voorstelling van de haven, met in het midden een drijvende lichtboei. Links een graanelevator, rechts enkele schepen in dok bij een scheepswerf. COLLECTIE MARITIEM MUSEUM ROTTERDAM.

Bovengenoemde bezwaren zorgden er samen met het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog voor dat de besluitvorming traag verliep. De Vereniging liet zich hierdoor niet tegenhouden. Zij bezat in 1918 nog geen gebouw, maar wel werd alvast een voorlopige lijst opgesteld van voorwerpen en modellen die de museumcollectie zouden moeten gaan vormen. Deze lijst was onderverdeeld in categorieën. Zo vroeg het museum om scheepsmodellen van zeeschepen met mechanische stuwkracht, maar ook van sleepboten en binnenvaartschepen. Op de lijst stonden ook stoomzuigermachines en verbrandingsmotoren, nautische en meteorologische instrumenten, zeekaarten, diverse modellen van vissersschepen en havenuitrustingen zoals droogdokken en graanelevatoren.

De lijst werd naar verschillende instellingen en particulieren verzonden met daarbij het verzoek indien mogelijk een voorwerp of model af te staan aan het nieuwe museum.¹⁸ Aangezien de gemeente in 1918 nog steeds geen beslissing had genomen over de nalatenschap van Burger, besloot de Vereniging om zelf een pand te kopen. Het vermogen was in drie jaar tijd door particuliere giften gestegen tot ruim 625.000 gulden. De aanschaf van het gebouw kostte de Vereniging slechts ruim 61.000 gulden, nog geen tiende deel van het vermogen. Het eerste museumgebouw werd gevestigd aan het Haringvliet Zuidzijde 68.

Het pand bestond uit vier verdiepingen. Er kwam een aantal expositiezalen, een zaal voor tijdelijke tentoonstellingen, een gehoorzaal en een bibliotheek met leeszaal. Op 1 januari 1919 traden de eerste vier werknemers in dienst. Dit waren bibliothecaris B.E. Cankrien, administratief-ambtenaar K. Franzen, chef-bewaker H. Stolk en portier C.C.J. Nulle.¹⁹ Op 31 mei 1919 volgde de officiële opening van het Nationaal Technisch Scheepvaartkundig Museum. Die werd verricht door de voorzitter van het nationaal comité, de heer A.G. Kröller (directeur van cargadoorsbedrijf Müller & Co). Uit zijn redevoering bij de opening spreekt een grote ambitie: 'Vóór alles hebben de oprichters voor ogen gehad: het populair maken van de scheepstechniek en het daarvoor aanwakkeren van liefde voor scheepvaart, scheepsbouw en aanverwante vakken. (...) Is aldus het aanwakkeren der belangstelling voor deze aloude takken van het vaderlandsche bedrijfsleven een der hoofddoeleinden van de stichting van het museum, daarnaast zullen nog andere factoren van niet minder beteekenis tot hun recht moeten komen. Gelegenheid wordt geschapen tot zelfonderricht door middel van duidelijke toelichtingen tot de systematisch ingerichte verzameling. Verder zal een ieder, die iets wenscht te weten op het gebied der scheepvaarttechniek, de inrichtingen voor het laden en lossen en alles wat daarmee samenhangt, hier ter plaatse alle mogelijke inlichtingen kunnen verkrijgen.'²⁰

DE EERSTE JAREN (1919–1929)

Het museum zag de publieke belangstelling in de eerste jaren gestaag groeien.²¹ In het eerste jaar kwamen er 6.322 bezoekers.²² In 1920 waren dit er al 20.278. De twee jaar erna was er een lichte daling in het aantal bezoekers, maar in 1924 kwam het aantal opnieuw boven de 20.000 uit.²³ In de jaren erna bleven de bezoekersaantallen constant.²⁴ De collectie bestond uit scheepsmodellen, waaronder een model van de eerste Nederlandse onderzeeboot, maquettes, modellen van een graanelevator, een kolentransporteur en een

18 Maritiem Museum Rotterdam, Nationaal Technisch Scheepvaartkundig Museum, jaarverslag 1919.

19 Ibidem.

20 Ibidem 16–21.

21 Ibidem jaarverslagen 1919–1928.

22 Ibidem jaarverslag 1919.

23 Ibidem jaarverslag 1924, 21.

24 Ibidem jaarverslagen 1925–1928.

'koerstolkompas', een type kompas dat destijds nog niet werd gebruikt op Nederlandse koopvaardijships.²⁵

Het museum speelde dus in op actuele technische ontwikkelingen. De bibliotheek wist in één jaar tijd zijn collectie te verdubbelen, van 500 boeken en 40 periodieken in 1918 naar 1.063 boeken en 60 periodieken in 1919.²⁶ In de gehoorzaal werden maandelijks voordrachten gehouden over verschillende maritieme onderwerpen. Deze voordrachten gingen vaak over navigatie en nieuwe maritieme technieken, maar ook over het redden van drenkelingen, Noord- en Zuidpool reizen en de walvisvaart.²⁷

De bioscoop werd goed bezocht door leerlingen van zeevaartscholen, technische scholen en verschillende technische verenigingen. In de periode 1918-1928 bezochten jaarlijks ongeveer 25 groepen leerlingen het museum. Het merendeel van deze groepen was afkomstig uit Rotterdam en omgeving, maar er kwamen ook jongeren uit Tilburg, Deventer, Groningen en Texel.²⁸ In 1923 bezochten een groep Hongaarse studenten, de bemanning van een Argentijns opleidingsschip en 120 leerlingen van *The Institution of Naval Architects* het museum. Zij waren de eerste buitenlandse bezoekers in groepsverband. Het *Journal of Commerce* schreef: 'Those responsible for the Museum are undoubtedly to be congratulated very heartily on the splendid character of the display they offer to the visitor!' In het vervolg van de reactie klinkt enige jaloezie: 'But one cannot but be filled with regret that we in this country have for so long neglected the very obvious need for such an institution over here.'²⁹

Een andere taak die de Vereniging zich bij haar oprichting had toegemeten was de informatieverstrekking. Vanaf het eerste jaar werden er artikelen uit maritieme publicaties gerubriceerd en in een kaartsysteem naar onderwerp ondergebracht.³⁰ Via dit kaartsysteem was het voor de bibliothecaris eenvoudig om snel de juiste informatie aan bezoekers te verschaffen. Het ging vanaf het begin goed met de aanvragen om informatie. In 1921 werden er 189 inlichtingen verstrekt, in 1926 al 732.³¹

In de eerste jaren werd de collectie aangevuld met nautische instrumenten, maquettes en scheepsmodellen waarmee steeds de recente technische ontwikkelingen konden worden getoond.

Bezoekers konden ook vaardigheden opdoen in het museum. Een treffend voorbeeld hiervan is een complete radiohut die het museum in 1923 in gebruik nam. Deze hut was ter beschikking gesteld door Radio Holland en toekomstige marconisten konden hem ter oefening gebruiken.³²

Het ambitieuze Rotterdamse museum werd al spoedig geplaagd door finan-

25 Leerink, *Maritiem Profiel*, 16.

26 Maritiem Museum Rotterdam, Nationaal Technisch Scheepvaartkundig Museum, jaarverslag 1919, 10.

27 Ibidem jaarverslagen 1919-1928.

28 Ibidem jaarverslag 1923, 19-20.

29 STAR, Archief NISS, inv. nr. 11.

30 Ibidem.

31 Maritiem Museum Rotterdam, Nationaal Technisch Scheepvaartkundig Museum, jaarverslagen 1919-1926.

32 STAR, Archief NISS, inv. nr. 11.

ciële moeilijkheden. De Vereniging had door particuliere giften een behoorlijk kapitaal opgebouwd, maar het was niet voldoende om de kosten te dekken. Giften vormden de enige bron van inkomen, aangezien er geen entree werd geheven voor het museum en informatie eveneens gratis kon worden opgevraagd. De Vereniging teerde zodoende in de eerste jaren in op het vermogen en het voortbestaan kwam in gevaar toen na een lange besluitvormingsfase de gemeenteraad besloot om de nalatenschap van de heer Burger niet aan het Nationaal Technisch Scheepvaartkundig Museum te besteden, maar aan Museum Boijmans. Hierdoor was het maritiem-technische museum in 1928 genoodzaakt de deuren tijdelijk te sluiten.

DE PERIODE TOT AAN DE TWEDE WERELDOORLOG (1929–1940)

Toen van de gemeente Rotterdam geen hulp was te verwachten, zocht de Vereniging steun bij het Ministerie van Waterstaat.³³ Dit had succes. Het Ministerie erkende de waarde van het museum en was van mening dat het behoud ervan als een nationaal belang moest worden beschouwd.³⁴ Kennelijk trok de minister daarmee ook de stad Rotterdam over de streep. Een gezamenlijke subsidie zorgde ervoor dat in 1929 de deuren van het museum weer konden worden geopend.

In 1935 breidde de Vereniging het museum uit met een luchtvaartafdeling. De reden hiervoor was: 'De plaats die de luchtvaart inneemt in ons volksbestaan, maakt de stichting van zo'n centrum noodzakelijk (...) Het instituut zou tekort geschoten zijn in zijn taak, als het niet trachtte te voorzien in de behoefte aan technische voorlichting ook op dit gebied.'³⁵ Deze koers leidde tot een nieuwe naam: Vereeniging Nationaal Technisch Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart. Museum en bibliotheek bleven hun collectie uitbreiden. De bezoekersaantallen bleven op peil en waren in de jaren dertig ongeveer gelijk aan die van voor de korte sluiting.³⁶ Een piekjaar was 1936, toen 27.093 personen het museum bezochten.³⁷ Dat de bezoekersaantallen op peil bleven was deels te danken aan de economische crisis. Een groot deel van de bezoekers bestond namelijk uit werklozen. Het Instituut speelde in op de effecten van de crisis door vanaf 1932 een cursus aan te bieden voor werkloze koopvaardij-officieren.³⁸ Daarnaast werden er in dezelfde periode ook cursussen gegeven voor werkloze technici.

33 STAR, Archief NISS, inv. nr. 11.

34 Leerink, *Maritiem Profiel*, 19.

35 STAR, Archief van de Gemeentesecretarie Rotterdam afdeling Onderwijs, dossier 194 'Nationaal Technisch Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart'.

36 STAR, Archief NISS, inv. nr. 11.

37 Maritiem Museum Rotterdam, Nationaal

Technisch Scheepvaartkundig Museum, jaarverslag 1936.

38 Precieze aantallen van cursisten ontbreken, maar diverse bronnen spreken over een stijging van het aantal bezoekers als gevolg van de aangeboden cursussen in de jaren dertig.

Dat de ster van het Instituut rijzende was, blijkt uit het feit dat het in 1937 de eer kreeg van de gemeente Rotterdam om een grote tentoonstelling te organiseren ter gelegenheid van de start van de bouw van de Maastunnel.³⁹ Voor deze expositie zouden vier gebouwen worden ontworpen. De gemeente Rotterdam bood een van deze gebouwen aan als nieuwe huisvesting voor na de tentoonstelling. De tentoonstelling zou de titel *Water als vriend en vijand* krijgen en zou gehuisvest worden op het Land van Hoboken, een onbebouwd gebied ten westen van de Rotterdamse binnenstad.⁴⁰ Het was de bedoeling dat het Instituut na afloop van de tentoonstelling, wellicht samen met het Maritiem Museum Prins Hendrik, dit ruimere pand zou betrekken.⁴¹ Het gebouw aan het Haringvliet werd namelijk te klein. Door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog kwam er niets van deze plannen terecht.

OOLOG, HERSTEL EN GROEI VAN ACTIVITEITEN (1940–1968)

De gebeurtenissen van mei 1940 hadden een rampzalige uitwerking op het Instituut. Toen bibliothecaris Cankrien de ochtend na het Duitse bombardement bij het museum arriveerde, zag hij dat het naastgelegen pand nummer 66 volledig in brand stond. De brandweer was in geen velden of wegen te bekennen en door gebrek aan druk op de waterleiding werkte de eigen installatie van het museum niet. De brand sloeg over naar het museum en Cankrien kon niets anders dan lijdzaam toekijken hoe het pand langzaam in de as werd gelegd. Hij slaagde er samen met een timmerman wel in om de directeurskamer te bereiken en de kas in veiligheid te brengen. Daarna wist hij uit zijn eigen kamer ook nog wat gelden te redden.⁴²

Maar de schade was enorm. Als gevolg van het bombardement ging het archief, alle tijdschriften, de bibliotheek-administratie en het grootste deel van de museale collectie verloren. De boekencollectie bleef grotendeels gespaard, samen met een aantal objecten. Deze werden ondergebracht in het Maritiem Museum Prins Hendrik. Waar beide musea in de jaren twintig en dertig nog een zekere animositeit naar elkaar toe hadden gehad, was dit een duidelijke toenadering.⁴³

Het Instituut wist zich in de oorlogsjaren wonderbaarlijk snel te herstellen. De bibliotheek werd voortgezet en al in september 1940 ontstonden er plannen voor nieuwbouw aan het 's Jacobplein, vlakbij het huidige Dijkzigt-ziekenhuis. In dit gebouw zouden het Instituut en het Maritiem Museum Prins Hendrik gezamenlijk worden gehuisvest. In de oostelijke vleugel het museum, in de westelijke het Instituut. De bouw verliep voorspoedig en op 7 december 1942

39 Ik hanteer de term Instituut totdat het NISS in 1968 zijn huidige naam kreeg.

40 Op het Land van Hoboken is nu onder meer de Medische Faculteit van de Erasmus Universiteit gevestigd.

41 Loomeijer, 'Het Maritiem Museum Rotterdam op zijn plaats gezet', 162–164.

42 STAR, Archief NISS, inv. nr. 11.

43 Loomeijer, 'Het Maritiem Museum Rotterdam op zijn plaats gezet', 157–164.



Gedenkplaat ter gelegenheid van de opening van het gebouw van het NISS op 1 augustus 1945 te Rotterdam. COLLECTIE MARITIEM MUSEUM ROTTERDAM.

werd het gebouw opgeleverd. Op 1 augustus 1945 heropenden het museum en de bibliotheek de deuren.

De periode tussen 1945 en 1968 kan worden gezien als de bloeiperiode van het Instituut. Er werden twee grote exposities opgezet waarbij er zowel aandacht was voor de scheepvaart (schilderijtentoonstelling *De Nederlandsche Scheepvaart*) als voor de luchtvaart (*Werk in de wolken*). De technische informatieverstrekking bleef belangrijk. Het Instituut had vanaf de oprichting al een flink arsenaal aan gegevens opgebouwd via het eerdergenoemde kaartstelsel. Het aantal gevraagde inlichtingen bleef groeien. In 1948 werden er 1.520 verstrekt, in 1953 waren dit er 3.266. Het Instituut had ook een adressenregister opgebouwd. Via dit register kon men gericht informatie verschaffen over bijvoorbeeld fabrikanten, agenten en vertegenwoordigers.⁴⁴

Het Bureau Tijdschriften Uittreksels (BTU) maakte uittreksels van gepubliceerde artikelen voor zowel bedrijven als particulieren. Het BTU bestond al sinds 1938, maar het was in de eerste jaren na de oorlog door een tegenvallend aantal participanten en steeds hogere drukkosten verliesgevend. In 1954 volgde een reorganisatie. Het drukwerk werd in eigen hand genomen en er kwam een nieuwe indeling in de gegevens. Participanten konden intekenen op zogenaamde 'hoofdgroepen', zoals scheepsbouw, machinebouw en materialenkennis. De reorganisatie had succes. Waren er in 1951 nog maar 32 participanten, in 1956 waren dit er 386. Dit aantal stabiliseerde zich in de daaropvolgende jaren. De informatieverstrekking werd voor het Instituut een steeds grotere bron van inkomsten. In 1951 werd er 8.020 gulden mee verdient, in 1968 maar liefst 42.951 gulden.⁴⁵

44 STAR, Archief NISS, inv. nr. 11.

45 Ibidem.



Het NISS aan het 's Jacobplein in de jaren zestig. COLLECTIE MARITIEM MUSEUM ROTTERDAM.

De uittreksels van het BTU vormden de basis van de technische rubrieken die het Instituut vulde in een aantal maritieme tijdschriften. Op 12 maart 1954 verscheen voor het eerst een pagina in *Schip en Werf* met een overzicht van recente belangrijke publicaties in de internationale maritieme pers. In de jaren erna ging het Instituut ook rubrieken verzorgen in de tijdschriften *Holland Shipbuilding*, *Marine Engineering and Shipping Herald*, *Ons Zeewezen* en *Nautica*.⁴⁶

Na de oorlog vergrootte het Instituut het aantal activiteiten. In 1950 werd een Centrale Werkplaats geopend, waar maquettes en modellen werden gebouwd. Deze werd aanvankelijk alleen gebruikt voor het vervaardigen en onderhouden van modellen voor de eigen collectie. Maar er werden incidenteel ook modellen gemaakt voor derden. Zo kwam er in 1954 een grote opdracht binnen voor de Rotterdamse manifestatie E 55. Hiervoor werden 1.300 scheepsmodellen gebouwd, representatief voor de gehele Nederlandse koopvaardijvloot. Daarnaast werden er nog 50 modellen van binnenvaartschepen gebouwd voor dezelfde expositie.⁴⁷ Naast modellen en maquettes werden er ook studio's en tentoonstellings-stands gebouwd. Er kwamen ook opdrachten van buiten de maritieme wereld. Zo bouwde de Centrale Werkplaats in 1960 nieuwe televisiestudio's voor de Nederlandse Televisiestichting. In de jaren zestig verschoof de aandacht meer naar de eigen collectie. De werkplaats bleef tot 1978 bestaan.

In 1956 werd een jeugdbibliotheek geopend, om zo ook de jongeren kennis te laten maken met scheepvaart en luchtvaart. De financiering bleef echter een probleem. De informatieverstrekking bracht weliswaar geld in het laatje, maar

46 STAR, Archief NISS, inv.nr. 11.

47 Ibidem.

de museale poot leverde steevast een tekort op. In 1948 was er een nadelig saldo van ruim tienduizend gulden, in 1968 was dit opgelopen tot meer dan vijftigduizend gulden.⁴⁸ Deels werd dit opgelost door entreegeld te heffen, deels door kantoorruimtes te verhuren aan derden, zoals aan het Studiecentrum Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek (TNO) voor Scheepsbouw en Navigatie.⁴⁹ De combinatie van een financieel probleem met een voortdurend gebrek aan ruimte betekende dat er veranderingen noodzakelijk waren.

HET NADERENDE EINDE (1968–1979)

Vanwege ruimtegebrek en een verouderde collectie werd in 1968 besloten de luchtvaartafdeling af te stoten. De collectie werd deels overgebracht naar het Luchtvaart Museum op Schiphol en deels naar het Luchtmacht Museum in Soesterberg. Hierdoor veranderde het Instituut opnieuw van naam: Nationaal Instituut voor Scheepvaart en Scheepsbouw (NISS). In de nieuwe statuten werd de doelstelling als volgt omschreven: 'De vereniging stelt zich ten doel zowel de belangstelling voor als de kennis en het inzicht inzake de praktische en theoretische scheepvaart, scheepsbouw en al wat daarmee in de meest uitgebreide zin verband houdt, met alle daartoe dienstige middelen te bevorderen.'⁵⁰ Ruimtegebrek was niet het enige probleem waarmee het NISS te kampen had. De overheid ging zich namelijk bemoeien met de werkzaamheden. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wilde, in samenwerking met de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging en de Centrale Bond van Scheepsbouwmeesters (Cebosine), het NISS uitbouwen tot een nationaal nautisch wetenschappelijk centrum. Het Ministerie zag in de documentatie- en informatie-afdeling van het Instituut een goed ontwikkelde basis voor een eigen onderzoekscentrum.⁵¹ Op de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat van 1972 werd voor dit initiatief 1,2 miljoen gulden uitgetrokken.

Maar in februari 1972 kwam het Ministerie op dit besluit terug. De subsidie mocht alleen gebruikt worden voor de opzet van een Navigatiecentrum, dat in een afzonderlijke stichting zou worden ondergebracht. Het NISS moest zijn documentatie- en informatie-afdeling overdragen aan een nieuw te vormen Nederlands Maritiem Instituut. Het NISS gaf te kennen dit niet zonder slag of stoot te laten gebeuren, waarop het Ministerie de druk opvoerde. Het besloot om de subsidie van 1,2 miljoen gulden te splitsen. Een miljoen werd overgeheveld naar een commissie die zich ging bezighouden met de oprichting van een Nederlands Maritiem Instituut. Voor het NISS bleef er maar twee ton over, die uitsluitend gebruikt mocht worden gebruikt om het Documentatie- en Informatiecentrum in stand te houden tot het op zou gaan in het Nederlands

48 Leerink, *Maritiem Profiel*, 32.

49 Ibidem.

50 STAR, Archief NISS, inv. nr. 11.

51 Leerink, *Maritiem Profiel*, 33.



De sloop van het museumgebouw aan het 's Jacobplein, augustus 1979.

COLLECTIE MARITIEM MUSEUM ROTTERDAM.

Maritiem Instituut, tegenwoordig het Maritiem Research Instituut Nederland (MARIN).⁵²

Het NISS-bestuur legde zich neer bij dit besluit. Het droeg op 1 januari zevenhonderd boeken en de laatste vijf jaargangen (1969–1973) van alle beschikbare tijdschriften over aan het Nederlands Maritiem Instituut.⁵³ Hiermee kwam een einde aan een door particulier initiatief onderhouden dienstverlening aan wetenschap en industrie.⁵⁴ Als gevolg hiervan moest het NISS zich heroriënteren op de toekomst, met het museum als belangrijkste overgebleven pijler. Maar ook dit onderdeel kwam onder druk te staan. De oorzaak hiervoor was de aanleg van een nieuwe metrolijn van Kralingen naar Schiedam. De lijn zou via het 's Jacobplein lopen en het museumgebouw stond in de weg. Een gemeentelijke werkgroep kwam tot de conclusie dat een samengaan tussen het NISS en het Maritiem Museum Prins Hendrik de beste

52 www.marin.nl, geraadpleegd op 13 juli 2016.

53 STAR, Archief NISS, inv. nr. 11.

54 Leerink, *Maritiem Profiel*, 35.

oplossing was. Het NISS stond hier, onder druk van de financiële problemen, positief tegenover.

In 1978 viel het doek. Zowel de Rijksoverheid, de gemeente als de provincie achtten het niet langer noodzakelijk het Instituut in stand te houden. De situatie werd dusdanig nijpend dat de accountant van het NISS concludeerde dat zonder subsidies een voortzetting van de werkzaamheden onmogelijk was. Met als gevolg dat op 5 december 1978 de Algemene Ledenvergadering besloot het gebouw en de grond te verkopen aan Nationale Nederlanden.⁵⁵ Het Maritiem Museum Prins Hendrik kocht het restant van de museum- en boekencollectie.⁵⁶ Zo kwam er een einde aan de oorspronkelijke werkzaamheden van het NISS.

Het Instituut bleef achter met een bedrag van ongeveer 3,5 miljoen gulden. Het bestuur stelde aan de leden voor om het vermogen zoveel mogelijk in stand te houden, te beleggen in effecten en/of liquiditeiten en de jaarlijkse renteopbrengst te bestemmen voor giften aan personen en instellingen als steun bij activiteiten die binnen de doelstellingen van de vereniging lagen. Wellicht ingegeven door de financiële problematiek van voorheen koos het voor een ondersteunende rol op de achtergrond, waardoor andere maritieme instellingen hun activiteiten konden voortzetten. Maar een aantal leden dacht hier anders over.

Tijdens de Algemene Ledenvergadering van 28 november 1979 werd op initiatief van de leden de werkgroep Reactivering NISS ingesteld. De opdracht aan deze werkgroep was om voorstellen te doen voor het ontplooiën van eigen activiteiten. Reactivering NISS slaagde er echter niet in het bestuur te overtuigen. Op de ledenvergadering van 13 januari 1982 stemde een meerderheid van de leden er mee in het vermogen van de vereniging te beleggen en de opbrengsten uit het vermogen als volgt te verdelen: veertig procent voor de informatiefunctie, veertig procent voor voorlichting, tien procent voor giften aan maritieme instellingen en tien procent voor nader te bepalen doelen.⁵⁷

EEN NIEUWE ROL VOOR HET NISS (1979–1991)

Als ondersteuningsfonds hield het NISS een duidelijke band met het Maritiem Museum Prins Hendrik (vanaf 1998 Maritiem Museum Rotterdam). In de periode van 1979 tot en met 1988 was bijna de helft van de giften, 542.855 gulden op een totaal van 1.177.295 gulden, bestemd voor deze instelling.⁵⁸ Het

55 STAR, Archief NISS, inv. nr. 7, Verslagen Algemene Ledenvergaderingen 1973–1993, 5 december 1978.

56 Hiermee ging het NISS feitelijk op in het Maritiem Museum Prins Hendrik. Laatstgenoemde nam geen functies over van het NISS, maar implementeerde de NISS-collectie

in de eigen collectie. Van een samengaan is mijns inziens dan ook geen sprake.

57 STAR, Archief NISS, inv. nr. 7, 13 januari 1982.

58 Ibidem, inv. nr. 35, Jaarverslagen 1982–1992, Jaarverslag 1988.

grootste deel hiervan werd gevormd door bijdragen aan de loonkosten van de bibliotheekmedewerkers. Ook voor educatieve doeleinden, zoals diverse tentoonstellingen, scriptie-pakketten en promotiefilms trok het NISS geld uit. Een voorbeeld hiervan is de bijdrage aan de jeugdexpo Professor Plons, die het NISS tussen 1991 en 2011 financieel ondersteunde.⁵⁹ Andere maritieme musea, zoals het Nederlands Scheepvaartmuseum in Amsterdam, het Nationaal Sleepvaart Museum en het Nationaal Reddingmuseum Dorus Rijkers konden ook rekenen op financiële steun.⁶⁰

Steun aan informatieve en educatieve doeleinden vond niet alleen langs de museale weg plaats. Het Historisch Genootschap Roterodamum ontving bijvoorbeeld een bijdrage voor het uitbrengen van een biografie over Anthony van Hoboken, de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis voor de organisatie van een symposium en een driedaags congres, het Vaderlandsch Fonds ter Aanmoediging van 's Lands Zeedienst voor een gedenkboek ter gelegenheid van het tweehonderdjarig bestaan van de Kweekschool voor de Zeevaart in Amsterdam en uitgeverij Elsevier voor de uitgave van het boek *Geschiedenis van de Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog*.

Het NISS besteedde ook aandacht aan activiteiten voor de jeugd. Zo droeg het bij aan een zeilkamp van de jongerenorganisatie van de Koninklijke Nederlandse Vereniging Onze Vloot, aan de Delftse studentenvereniging in de scheepsbouw William Froude en aan de Stichting Het Zeilend Zeeschip, die de *Eendracht* exploiteerde. Met dit schip werden er verschillende reizen georganiseerd voor de jeugd en het NISS was in dit schip één van de aandeelhouders.⁶¹ Het NISS ondersteunde ook de Vereniging Zeekadetkorps Nederland, onder meer bij de aanschaf van veiligheidsmiddelen en maritieme literatuur en een zomerkamp.

In 1991 vierde het NISS zijn 75-jarig jubileum. Ter gelegenheid hiervan schreven J. van Raalte en H.J.G.W. Leerink het boek *Maritiem Profiel. Voorsprong door specialisatie*. Het eerste deel van dit boek behandelde de geschiedenis van het NISS, in het tweede gedeelte wilde het NISS door middel van 25 interviews het belang aantonen van de maritieme sector voor Nederland. De geïnterviewden waren vooraanstaande vertegenwoordigers van scheepvaart, scheepsbouw, aanverwante maritieme sectoren, werkgevers- en werknemersorganisaties en overheid.⁶²

Het jubileum werd gebruikt om een nieuwe impuls te geven aan de scheepvaart en scheepsbouw in Nederland. Naast de uitgave van het boek werd er ook een discussie georganiseerd over de toekomst van ons land als maritieme natie.

59 Looimeijer, 'Het Maritiem Museum Rotterdam' 172.

60 STAR, Archief NISS, inv. nr. 35.

61 Ibidem, inv. nr. 37, Stukken mbt aande-

len in schepen (*Eendracht en Amsterdam*), 1988-1993.

62 Leerink, *Maritiem Profiel*, 10.

STICHTING ONDERSTEUNINGSFONDS NISS (1991–2016)

In 1991 kreeg het NISS haar huidige vorm. Het ledenaantal liep vanaf de jaren zeventig sterk terug. Waren er in 1978 nog 172 gewone leden (bestaande uit bedrijven en instellingen) en 127 individuele leden, in 1991 waren dit er nog maar respectievelijk 15 en 45.⁶³ Met zo'n klein ledenaantal was het NISS-bestuur bang dat nieuwe leden een te groot stempel gingen drukken op de Vereniging en dat hun bedoelingen tegenstrijdig zouden zijn met de doelstellingen. Zo zouden zij kunnen instemmen met een andere aanwending van het vermogen of zelfs vervreemding van het vermogen kunnen bewerkstelligen.⁶⁴ Om het kapitaal van de Vereniging veilig te stellen besloot het bestuur daarom de Stichting Ondersteuningsfonds NISS op te richten.

De Stichting had dezelfde doelstellingen als de Vereniging en de besturen bestonden uit dezelfde personen. De Vereniging werd niet direct opgeheven. Dit had te maken met de pensioenverplichtingen die het NISS had aan zijn oud-werknemers. Het pensioenfonds was namelijk gekoppeld aan de Vereniging. Toen het laatste oud-personeelslid in 2001 overleed viel deze koppeling weg en werd de Vereniging opgeheven.⁶⁵ De vorming van de Stichting veranderde niets aan de werkzaamheden van het NISS. In de periode 1989–1999 werd er 1,8 miljoen gulden aan giften uitgekeerd. Het Maritiem Museum ontving hiervan 516.700 gulden.⁶⁶ Ook werd er relatief veel bijgedragen aan de restauratie van een aantal historische schepen, zoals het ramschip *Schorpioen* en de replica's van de VOC-schepen *Batavia* en *Amsterdam*. Het NISS steunde ook in deze periode de verschijning van een aantal maritieme boeken, zoals een biografie over de voormalig voorzitter van de Vereniging H.V. Quispel en een herdenkingsboek van de NDSM.⁶⁷

Het NISS had weinig aandacht voor maritieme innovatie, op een incidentele gift aan de Technische Universiteit Delft na. Doordat alleen de renteopbrengst uit het vermogen wordt uitgekeerd, was en is het NISS niet kapitaalkrachtig genoeg om grote (innovatieve) projecten alleen te dragen.⁶⁸

Vanaf 1998 werkt het NISS op het gebied van de grote projecten samen met een aantal andere fondsen onder de noemer Samenwerkende Maritieme Fondsen. Naast het NISS bestaat dit verband uit het Admiraal van Kinsbergenfonds, Stichting Helden der Zee-Fonds Dorus Rijkers, Vaderlandsch Fonds ter Aanmoediging van 's-Lands Zeedienst, Directie der Oostersche Handel en Reederij en de Vereeniging Prins Hendrik. Met name voor het universitair onderwijs spelen de Samenwerkende Maritieme Fondsen een belangrijke rol. Zo finan-

63 STAR, Archief NISS, inv. nr. 13, Jaarverslagen 1995–2000, Jaarverslag 1991.

64 Ibidem, inv. nr. 1, Verslagen bestuursvergaderingen, 1979–1993.

65 Interview mr. B.J.R. van Tongeren (voorzitter NISS) en J.D.H. Bronder (oud-voorzitter NISS), 15 juni 2016.

66 STAR, Archief NISS, inv. nr. 13, Jaarverslagen 1995–2000, Jaarverslag 1999.

67 Ibidem, inv. nr. 13, Jaarverslag 1999.

68 Interview mr. B.J.R. van Tongeren (voorzitter NISS) en J.D.H. Bronder (oud-voorzitter NISS), 15 juni 2016.

cieren zij voor vijftig procent de leerstoel Zeegeschiedenis aan de Universiteit Leiden. Zij ondersteunen ook de afdeling scheepsbouw aan de Technische Universiteit Delft en zij verlenen financiële steun aan promotieonderzoeken bij deze afdeling.⁶⁹

In 2006 besloot het NISS een nieuwe impuls te geven aan zijn doelstellingen door te participeren in het eerste Maritime Awards Gala. Met succes, want het gala bestaat tot op de dag van vandaag. Jaarlijks wordt er een aantal prijzen uitgereikt, zoals de Maritime Designer Award en de Maritime Innovation Award.⁷⁰ Het gala trekt ongeveer duizend genodigden uit de maritieme wereld. De focus op het verleden is het NISS echter niet uit het oog verloren. In de recente jaren droeg het bij aan de restauratie en digitalisering van de collectie atlanten van Het Scheepvaartmuseum, aan de ontwikkeling van de televisieserie *De Gouden Eeuw* en aan een aantal historische boeken. In 2010 stelde het bestuur een nieuwe verdeling op van vijf pijlers waarop het NISS zich in de toekomst zou gaan richten: onderwijs, maritieme technologie, publicaties, museale projecten en restauraties. De tak maritieme technologie zal hierbij in de komende jaren van groter belang worden.⁷¹ Bij het honderdjarig bestaan in 2016 wordt een symposium georganiseerd met de titel *Blauwdruk 2050. De maritieme wereld voorbij de horizon*. Het NISS wil bij dit eeuwfeest opnieuw de discussie over de toekomst van het maritieme cluster centraal zetten.⁷²

CONCLUSIE

Het NISS en zijn voorgangers hebben altijd veel belang gehecht aan de verwezenlijking van hun doelstelling om Nederland *maritiem-minded* te houden; in de periode 1916–1978 met een eigen museum en na 1978 als ondersteuningsfonds. Het NISS wist spoedig een collectie op te bouwen, deze actueel te houden en in te spelen op ontwikkelingen zoals de opkomst van de luchtvaart. Ook zocht het NISS voortdurend naar mogelijkheden om haar activiteiten uit te breiden, door bijvoorbeeld de jeugdbibliotheek. Ondanks financiële perikelen volhardde het NISS en zette het zijn werkzaamheden voort. De doorlopende financiële problemen doen wel de vraag rijzen of de doelstellingen niet té ambitieus waren.

Kijkend naar de periode tussen 1916 en 1978 heeft het Instituut zijn waarde bewezen, al is natuurlijk niet te meten in hoeverre het de Nederlandse bevolking werkelijk wist te infecteren met het maritieme virus. Voor de sector zelf was de informatieverstrekking van grote waarde en zij vormde voor de over-

69 Interview mr. B.J.R. van Tongeren (voorzitter NISS) en J.D.H. Bronder (oud-voorzitter NISS), 15 juni 2016.

70 www.maritime-awards.nl, geraadpleegd op 13 juli 2016.

71 Interview mr. B.J.R. van Tongeren (voor-

zitter NISS) en J.D.H. Bronder (oud-voorzitter NISS), 15 juni 2016.

72 Zie www.niss100.nl/ voor verdere informatie over het jubileumsymposium en overige activiteiten. Geraadpleegd op 13 juli 2016.

heid de basis voor een landelijk maritiem informatiecentrum, dat later werd overgenomen door het MARIN. Ook het museum wist een redelijk constante stroom aan bezoekers te trekken, al slaagde het Instituut er niet in om het museum tot een grote publiekstrekker te maken. Een technisch museum was daarvoor wellicht te specifiek. Het nationale belang waarover het NISS sprak, kwam dan ook vooral tot uiting in de informatieverstrekking.

Toen het NISS verder ging als ondersteuningsfonds, heeft het op de achtergrond een grote bijdrage geleverd aan het Maritiem Museum Rotterdam en andere organisaties en projecten. De rol van financier lijkt het NISS goed te passen.

OVER DE AUTEUR Erik Rovers (1989) studeerde maritieme geschiedenis aan de Universiteit Leiden. De titel van zijn masterscriptie luidde 'Varend op parlementair kompas? Een onderzoek naar de Scheepvaartenquête in relatie tot maritiem Dordrecht (1850–1873)'. Sinds april 2016 heeft Rovers een eigen historisch onderzoeksbureau.

Jan, Piet, Gerrit en Corneel die jagen op walvis*

*Nederlandse commandeurs ter walvisvaart
in de vrachtvaart (1675–1695)*

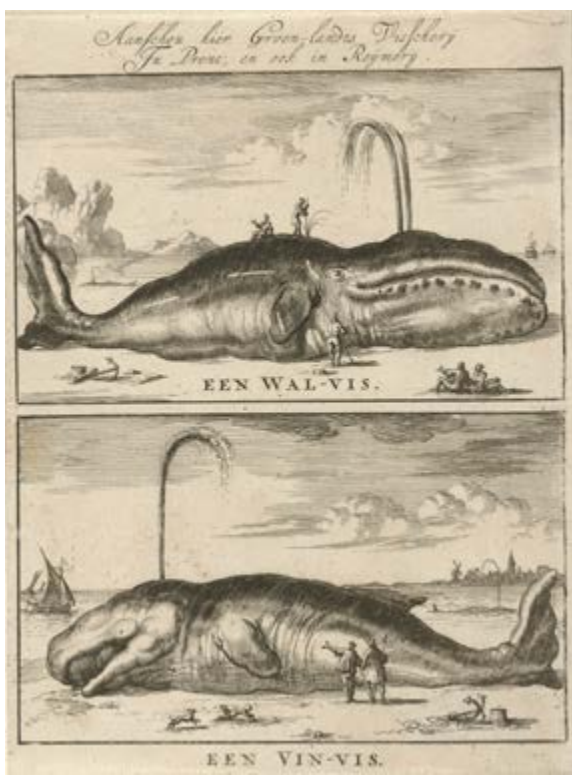
At the end of the seventeenth century, Dutch whaling reached a peak in yearly production, with 45,500 barrels of whale oil. Over the course of the century, whaling had transformed from hunting in the bays of Spitsbergen and Jan Mayen to hunting along the ice. To withstand the force of the ice, ships with a thicker hull were necessary, resulting in heavy vessels that were less profitable for trade. This study looks into the commanders between 1675 and 1695, which were in charge of the whaling ships. Did they combine whaling with trade or should they be seen as specialists?

Three trade routes were researched: the trade through the Sont, the trade with Archangel and the salt trade with France and Portugal. This study shows that of the 124 commanders that were researched, 41 were also active as skip-pers in trade routes. There were differences per route as to why the commanders switched from whaling to trade. The route through the Sont was preferred in times of crisis, the route towards Archangel was used to make up for a disappointing whaling season and the Salt trade was chosen when whaling did not work out for the commander.

There were differences between the whaling regions in the Dutch Republic. The Wadden Islands and the Noorderkwartier were relatively new in the whaling business and had a small number of commanders actively taking part in trade routes. Friesland and West-Friesland saw a decline in the number of whaling commanders during the second half of the seventeenth century. In the latter two regions the number of commanders that combined whaling and trade was high. Important in the commanders' choice to switch to trade, were the relation between whaling and trade, and the size of the whaling industry.

* Dit artikel is gebaseerd op een scriptie, waarbij de namen van commandeurs een belangrijke rol speelden in de vergelijking tussen verschillende vaarten. Deze voor-

namen, (Jan, Piet, Gerrit kwam vaker voor dan Tjoris en Corneel) bekend uit het oude zeemanslied 'Al die willen te kaap'ren varen' kwamen het meeste voor bij dit onderzoek.



Walvis en vinvis, ets door Jan Luyken, Amsterdam 1684. COLLECTIE RIJKSMUSEUM.

INLEIDING

Aan het eind van de zeventiende eeuw was de walvisvaart een belangrijke industrie in de Republiek, die jaarlijks 45.500 vaten traan opleverde en 10.000 zeelieden aan werk hielp.¹ Tussen 1660 en 1670 hadden een aantal veranderingen de walvisvaart compleet veranderd. Na 1660 werden de eilanden Spitsbergen en Jan Mayen niet meer bezocht om walvissen te vangen of traan te koken. De walvissen kwamen niet meer in de baaien van de eilanden dus werd er langs het pakijns gejaagd. De gewone handelsschepen die voorheen gecharterd werden voldeden niet meer omdat ze niet bestand waren tegen de krachten van het ijs. Voor de walvisvangst werden speciale fluitschepen gebouwd, die voorzien waren van een dubbele laag planken.² Dit maakte de schepen log en langzaam, maar geschikt om veilig mee langs het ijs te varen. Het was echter minder rendabel om deze schepen in de vrachvaart te gebruiken.

1 C. van Bochove en J.L. van Zanden, 'Two engines of early modern economic growth? Herring fisheries and whaling during the dutch golden age (1600-1800)' in: *Ricchezza*

del Mare secc XIII-XVIII, ed: S. Cavaciocchi (Monnier 2006) 557-575.

2 C. de Jong, *Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart* (Pretoria 1972) 19.

Een andere verandering was het verdwijnen van de schipper.³ Voor 1660 was de schipper van het gecharterde schip verantwoordelijk voor de navigatie. Naast de schipper was er nog een commandeur aan boord die de rol van vangstleider had. Doordat er geen schepen meer werden gecharterd, verdween de schipper en werd de commandeur naast vangstleider ook verantwoordelijk voor de navigatie. Een logische aanname zou zijn dat commandeurs aan het eind van de zeventiende eeuw, gezien de omstandigheden, zich volledig toededen op de walvisvaart.

Het is opmerkelijk dat deze hypothese nog nooit getoetst is.⁴ Het is nog opmerkelijker dat er naar walvisvaart aan het eind van de zeventiende eeuw nauwelijks onderzoek is gedaan.⁵ En dat terwijl de walvisvaart voor veel plaatsen in Nederland een belangrijk deel uitmaakt van de geschiedenis. Omdat er nog overblijfselen zijn, zoals commandeurswoningen of bijvoorbeeld schilderingen. Commandeurs waren welgesteld en stonden in kleine gemeenschappen hoog in aanzien.⁶ Maar al in de achttiende eeuw werd de walvisvaart beschreven als 'een soort van Loterij dan [als] een bestendige en geregelde Commercie'.⁷ Kan het zo zijn dat commandeurs niet alleen in de walvisvaart hun geld verdienden maar ook op de vrachtvaart?

Voor dit onderzoek zijn, uit het door Simon Hart opgestelde kaartenstelsel, dat een inzicht biedt in de notariële archieven van Amsterdam, 124 commandeurs gehaald die tussen 1675 en 1695 ter walvisvaart gingen. Tussen 1665 en 1667 en ook tussen 1672 en 1674 voer de walvisvloot vanwege oorlog niet uit, waardoor 1675 als beginjaar van het onderzoek is genomen. De gevonden commandeurs zijn teruggezocht in aktes met betrekking tot de Archangelvaart, zoutvaart (vanuit de westkust van Frankrijk en Portugal) en in de Sonttolregisters. In deze bestanden kunnen ze alleen als schipper (en niet

3 C. de Jong, *Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart* (Pretoria 1972) 20

4 In de volgende werken wordt de al eerder beschreven hypothese gevolgd: De Jong, *Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart*, 19; J.R. Bruijn en C.A. Davids, Jonas vrij. De Nederlandse walvisvaart in het bijzonder de Amsterdamse, in de jaren 1640-1664' in: *Economisch- en sociaal-historisch jaarboek* ('s-Gravenhage 1975) 171; C.F.J. 'Het Zaanse aandeel in de Hollandse walvisvaart van de 17^e en 18^e eeuw' in: *Zaankanters en het water: de mensen, de schepen en het landschap*. Ed: J. Aafjes en J. Kingma (Wormer 2007) 41.

5 De periode voor de Noordse Compagnie (1612-1642) komt terug in: L. Hacquebord, *Smeerenburg. Het verblijf van Nederlandse walvisvaarders op de westkust van Spitsbergen in de zeventiende eeuw* (Groningen 1984); De periode tot 1660 is beschreven in: Bruijn en Davids, 'Jonas vrij', 141-178. Verder wordt de

periode wel beschreven in korte hoofdstukken in: De Jong, *Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart*; J.C.A. Schokkenbroek, *Trying-out, An anatomy of Dutch whaling and sealing in the nineteenth century 1815-1885* (Amsterdam 2008), de periode na 1700 wordt in het volgende werk behandeld: P. Dekker, 'Borkum voor de historie van de walvisvaart een Westfries eiland' *It beaken* vol. 41 (1979) 207-235.

6 I. Vonk, 'Ook Texelaars vingen walvisen tussen de ijsschotsen' tijdens: *Willem Barentsz Poolinstituut, Symposium walvisvaart 31 oktober 2014, Regionale ontwikkelingen door Nederlandse walvisvaart* (Groningen); Dekker, 'Borkum', 207.

7 S. Lootsma, *Bijdrage tot de Geschiedenis der Nederlandse walvisvaart (meer speciaal de Zaanse)* (Amsterdam 1937) 64. Aldaar, de koopman of bydragen ten opbouw van Neerlands koophandel en zeevaart deel 1, 240.

met de aanduiding 'commandeur' of andere taak aan boord) worden teruggevonden, omdat alleen de naam van de schipper in deze bronnen te vinden is. Het valt echter te verwachten dat de commandeur, mocht hij ook in de vrachtvaart actief geweest zijn, dit ook als schipper heeft gedaan omdat hij aan boord van de walvisvaarder ook de hoogste functie had.

De vergelijking tussen de databases op basis van namen brengt enkele problemen met zich mee. Zo werd de naam in de zeventiende eeuw lang niet altijd op dezelfde manier geschreven. Soms ontbrak het patroniem of de achternaam of was de naam anders gespeld. Zo komt in het kaartensysteem van Hart de commandeur Jan Cornelisz Oomjan uit Hoorn voor. Maar in de Sonttolregisters vinden we een Jan uit Hoorn met de achternamen Oudjan, Onjam, Omsan, Ohmjan en Oom Jan.⁸ Doordat de plaats van herkomst bekend is en er geen grote tijdsperiode is waarbinnen de naam voor komt, is aan te nemen dat het om dezelfde man gaat. Er is echter geen gouden regel om vast te stellen of het om twee verschillende personen gaat. Bij dit onderzoek gelden naam, herkomst en tijdsperiode als belangrijke parameters.

In dit onderzoek wordt niet alleen onderzocht of commandeurs ook actief waren op de vrachtvaart, maar zullen de resultaten ook nog per regio verklaard worden. Lastig is daarbij dat commandeurs niet overal dezelfde woonplaats of *hjemsted* opgaven omdat er geen voorgeschreven antwoordcode bestond.⁹ Een voorbeeld hiervan is Burde Auckus uit Workum.¹⁰ In de Sonttolregisters komt hij een aantal keer voor met als woonplaats Harlingen, maar ook met de woonplaats Workum. Nu is de haven van vertrek wel steeds Harlingen en kan het dus zijn dat hij deze plaats heeft opgegeven. Hierbij zijn ook weer bovenstaande parameters gehanteerd. Doordat 124 commandeurs een groot bestand vormen en de bij de vergelijking strikte maatstaven zijn gebruikt zijn de uitkomsten van dit onderzoek redelijk betrouwbaar.

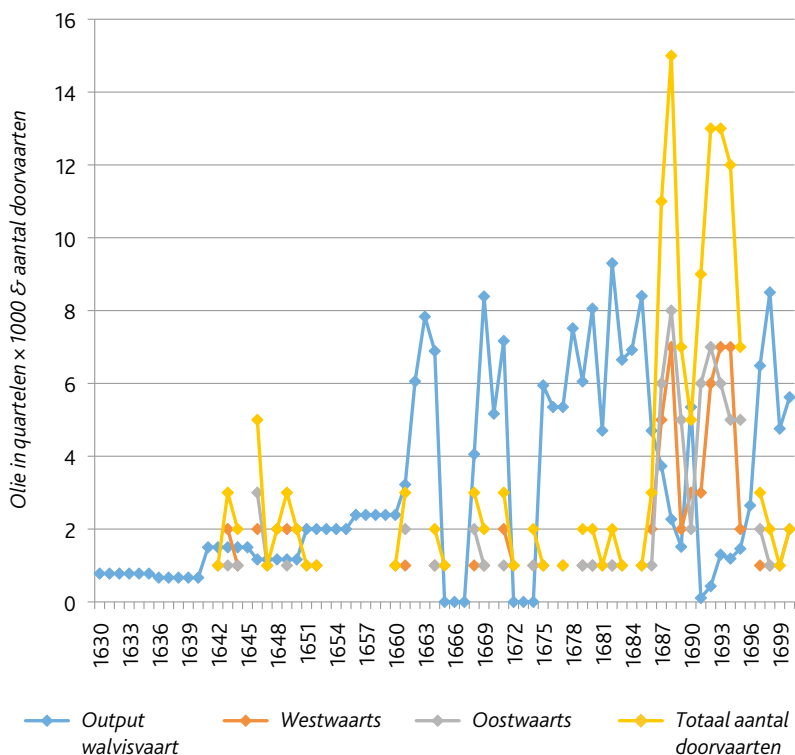
COMMANDEURS ACTIEF IN DE VAART DOOR DE SONT

Van de 124 commandeurs konden er 39 teruggevonden worden in de Sonttolregisters. De 39 commandeurs voeren gemiddeld twee keer richting het Oostzeegebied en deden daarbij de gebruikelijke bestemmingen aan, zoals Danzig en het Baltisch gebied. Eén derde van deze commandeurs was actief in de vaart door de Sont, wat nog een behoorlijke hoeveelheid is gezien de verwachting

8 Stadsarchief Amsterdam, toegangsnummer 30452, Archief van S. Hart: (gedeeltelijke) toegang op de notariële archieven. Inventarisnummer: 431 Vervoerder drager – Walvisvaarder harpoenier (3825/27); Soundtoll registers online www.soundtoll.nl/index.php/nl/ (Laatst geraadpleegd op 18 maart 2014) 659857, 664828, 656307, 657128, 670034.

9 P.C. van Royen, *Zeevarenden op de koopvaardijvloot omstreeks 1700* (Amsterdam 1987) 34.

10 Soundtoll registers online, 752108, 743545, 706812, 802610; Dekker, 'Borkum voor de historie van de walvisvaart een Westfries eiland', 209.



Grafiek 1. Opbrengst walvisvaartindustrie weergegeven in olie in quartelen & aantal doorvaarten door de Sont van commandeurs 1630–1700. De grafiek van Bochove en van Zanden die olie in quartelen geeft, een oude meeteenheid (ca. 930 liter walvisspek), is gebruikt om de staat van de walvisvaart als industrie inzichtelijk te maken en daar het aantal commandeurs dat door de Sont voer tegenover te zetten. BRON: SOUNDTOLL REGISTERS ONLINE; ARCHIEF VAN S. HART: INVENTARISNUMMERS: 431, 432, 575 EN 576; C. VAN BOCHOVE EN J.L. VAN ZANDEN, 'TWO ENGINES' 565.

dat commandeurs met hun kennis en schepen zich op de walvisvaart zouden toespitsen. Waarom waren de commandeurs dan actief in de vrachvaart? Een antwoord op deze vraag kan gevonden worden door eerst de vraag te stellen wanneer commandeurs zich bezighielden met de vrachvaart? Het antwoord op die vraag geeft al een groot deel van het antwoord.

In grafiek 1 is weergegeven wanneer en hoe vaak de commandeurs door de Sont voeren. Dit is afgezet tegen de opbrengst van de walvisvaart. De grafiek laat zien dat in de jaren dat het slechter ging met de walvisvaart, vanaf 1687, er een aantal commandeurs overstapte naar de vrachvaart in het Oostzeegebied. Voor het jaar 1688 worden er zelfs vijftien tochten door de Sont gevonden, terwijl er voor de topjaren van de walvisvaart tussen 1675 en 1685 slechts één of twee tochten per jaar werden gemaakt. Van de 39 commandeurs die ook in de vrachvaart naar het Oostzeegebied actief waren deden 31 dit tussen 1687 en 1697. Daarnaast is er een drietal commandeurs die tussen 1640 en 1650 een aantal reizen door de Sont heeft gemaakt voordat ze actief werden in de

walvisvaart.¹¹ Het grote overschakelen van de walvisvaart naar de koopvaardij vond voor de commandeurs dus tussen 1687 en 1697 plaats. De opbrengst van de walvisvaart lag in deze jaren zeer laag. Hoe kwam dit en waarom kozen de commandeurs juist toen voor de Oostzee?

De slechte periode tussen 1687 en 1697 is een gevolg van de Negenjarige Oorlog. In tegenstelling tot de Tweede en Derde Engels-Nederlandse oorlogen (1665–1667 en 1672–1674) kwam de walvisvaart tijdens de Negenjarige Oorlog niet volledig tot stilstand. Het aantal walvisschepen dat per jaar naar het noorden voer daalde wel tot onder de honderd maar de bedrijfstak bleef produceren. De oorlog was echter wel voelbaar in de walvisvaart. Zo legde de marine in tijden van oorlog altijd beslag op de Hollandse zeelieden. De bemanning van de oorlogsvloot groeide tijdens de Negenjarige Oorlog van 3500 naar 20.000 man.¹² Deze zeelieden werden uit de walvisvaart en haringvisserij gehaald, waardoor het aantal schepen dat uitvoer in sommige jaren tot onder de honderd daalde.¹³ Het lijkt echter alsof de handel in het Oostzeegebied werd gespaard, waarschijnlijk omdat deze handel van groot economisch belang was. Dat veel commandeurs voor de vrachtvaart het Oostzeegebied kozen kan hiermee samenhangen. Daarnaast hadden de commandeurs die wel op walvisjacht gingen het ook zwaar op open zee. Franse kapers kaaptten een groot aantal schepen en ook de vangsten waren lager door mogelijke overbevissing in voorgaande jaren. In de gegevens die vanuit het notarieel archief in Amsterdam werden verzameld, zijn voor de jaren van de Negenjarige Oorlog veel aktes te vinden die over gekaapte schepen spreken.¹⁴ Voor 1693 is bekend dat er in dit jaar in totaal 28 walvisvaarders door de Fransen werden gekaapt.¹⁵ Ook de verzekeringspremies die gevraagd werden vertonen dit beeld. Een schip dat bij Frankrijk in de buurt kwam betaalde een premie die relatief twee tot vijf keer zo hoog uitviel als die voor het Oostzeegebied.¹⁶ De Oostzee was dus een veilig alternatief in tijden van crisis en oorlog. Het gevaar van de Negenjarige Oorlog en de slechte vangsten die hiervan het gevolg waren, heeft waarschijnlijk ook een aantal commandeurs voor de Oostzee doen kiezen.

Na 1697 duiken slechts 10 van de 39 commandeurs nog een keer in de Sontolregisters op. Hiervan kozen er 7 tijdens de Grote Noordse Oorlog (1700–1721) weer voor de vrachtvaart.¹⁷ Commandeurs schakelden dus voor een deel over op een andere vaart wanneer het met de walvisvaart slechter ging of als het echt gevaarlijk werd. Of de commandeurs ook hetzelfde schip gebruikten

11 Soundtoll registers online; Stadsarchief Amsterdam, toegangsnummer 30452, Inventarisnummers: 431, 432, 575 en 576.

12 K. Davids, 'Maritime labour in the Netherlands, 1570–1870' in: *Research in maritime history no. 13 Those emblems of hell? European sailors and the maritime labour market, 1570–1870.*, ed. P. van Royen, J. Bruijn en J. Lucassen (Newfoundland 1997) 43.

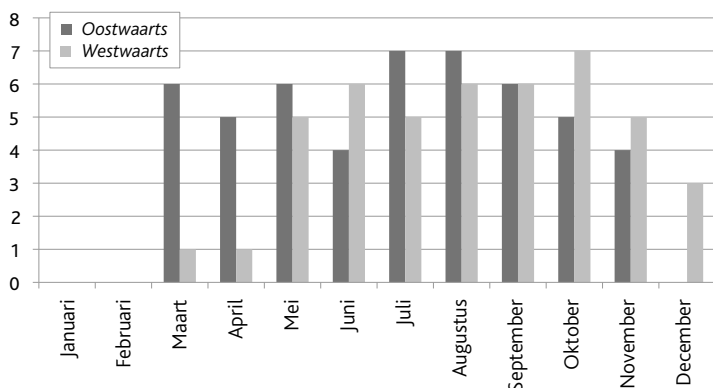
13 Van der Woude, *Het Noorderkwartier*, 435.

14 Archief van S. Hart: (gedeeltelijke) toegang op de notariële archieven. Inventarisnummers: 431, 432 (3785/101–125).

15 Paul, 'Zaanse aandeel in de Hollandse walvisvaart', 46.

16 Van Royen, *Zeevarenden op de koopvaardijvloot*, 74.

17 Soundtoll registers online; Stadsarchief Amsterdam, toegangsnummer 30452 Inventarisnummers: 431, 432, 575 en 576.



Grafiek 2. Aantal doorvaarten door de Sont door commandeurs in oostelijke en westelijke richting per maand. Per maand in alle jaren is weergegeven wanneer commandeurs door de Sont voeren om zo de periode inzichtelijk te maken. BRON: SOUNDTOLL REGISTERS ONLINE; STADSARCHIEF AMSTERDAM, TOEGANGSNUMMER 30452, ARCHIEF VAN S. HART: INVENTARISNUMMERS: 431, 432, 575 EN 576.

als voor de walvisvaart valt overigens niet vast te stellen omdat de Sonttolregisters geen scheepsnamen bevatten. Het is echter niet onwaarschijnlijk dat in tijden van oorlog, wanneer de schepen niet voor de walvisvaart werden ingezet, de schepen voor de koopvaardij werden gebruikt om zo toch geld te verdienen met de commandeur als schipper. Voor 1660 ging een vrachtschipper van een gecharterd schip immers ook mee op walvisvaart.

Stapten de commandeurs die we in de Sonttolregisters vinden volledig over op de Oostzeehandel, of gingen ze wellicht na het seizoen over op de handel met de Baltische regio? Het vangstseizoen van de walvisvaart liep van mei tot september, dus er was ook in het najaar nog tijd om nog wat bij te verdienen.¹⁸ In grafiek 2 is weergegeven wanneer de commandeurs, die ook in het Oostzeegebied actief waren, door de Sont voeren. Hierbij waren ze bijna het hele jaar door actief, met uitzondering van de winter. Vooral tijdens het vangstseizoen in de walvisvaart werd er veel gevaren in de vrachtvaart, wat dus betekent dat de commandeurs hun werk in de walvisvaart verruilden voor het vervoeren van vracht in tijden van tegenspoed.

COMMANDEURS ACTIEF IN DE ARCHANGELVAART

De Nederlandse handel met Archangel was een stuk kleiner dan die met het Oostzeegebied. Gebaseerd op gemiddelden van de periode 1680–1700 bedroeg het totaal aantal schepen dat jaarlijks naar deze Noord-Russische havenstad voer 6 procent van het aantal dat naar het Oostzeegebied ging.¹⁹ Piet de Buck

18 Bruijn en Davids, 'Jonas vrij', 145–146.

19 J.V.T. Knoppers., 'De vaart in Europa' in:

Maritieme geschiedenis der Nederlanden deel 3, ed: G. Asaert. (Bussum 1977) 240, 249.

heeft een database opgezet voor de tochten naar Archangel.²⁰ Daarin zijn acht commandeurs ter walvisvaart gevonden. Zes van hen waren ook actief in de handel met het Oostzeegebied. Omdat de Archangelvaart veel kleiner was dan de handel met het Oostzeegebied, lijkt het alsof de commandeurs in deze tak van scheepvaart een veel kleinere rol hebben gespeeld. Het aantal schepen bedroeg slechts 6 procent van het aantal schepen in het Oostzeegebied. Daardoor maken de acht commandeurs een relatief groot deel uit van de Archangelvaart.

Wat opvalt is dat bijna alle betrokken commandeurs in juli vertrokken. Waarschijnlijk kon na een korte tegenvallende walviscampagne hier wel worden bijverdiend. Het feit dat de gevonden resultaten zeer verspreid liggen over de onderzochte tijdsperiode kan dit ondersteunen. Daarnaast zijn er voorbeelden van commandeurs die op walvisjacht zijn geweest, niets vingen en daarna nog naar Archangel zijn geweest om daar goederen te verzamelen om naar Holland te vervoeren. Zo is er in de database een procuratie te vinden van schipper Jan Hendrick Jansz die verklaart dat het schip de *Hommer* in 1696 eerst naar Groenland is gevaren om op walvisjacht te gaan.²¹ Helaas wist men niks te vangen waarop het schip naar Archangel voer, daar een lading innam en overwinterde. Weer terug in Nederland verklaarde Jan Hedrick Jansz namens de commandeur van de walvisvaarder waarom het schip deze keuze maakte. Naast de schepen die wegens een slechte vangst naar Archangel voeren zijn er ook voorbeelden van bevrachtingscontracten die de walvisvaart met de Archangelvaart combineren. Daarbij werd dus al voor de tocht een combinatie afgesproken. In 1660 bijvoorbeeld voer Cornelis Cornelisz de Jonge met de *Jonge Wildschut* eerst naar Groenland om walvissen te vangen, om daarna door te reizen naar Archangel.²² Ook voor de jaren dertig van de zeventiende eeuw is een aantal van dit soort bevrachtingscontracten te vinden. Van de commandeurs die voor dit onderzoek uit de Amsterdamse archieven zijn gehaald en die ook in de Archangelvaart actief waren, zijn er geen tochten bekend die Archangel met de walvisvaart combineren.

Bij de vrachtvaart door de Sont valt het grote aantal reizen tijdens de Negenjarige Oorlog op. Van de commandeurs die in de Archangelvaart actief waren koos slechts één commandeur voor de vrachtvaart ten tijde van deze oorlog. De commandeurs in de Archangelvaart kenden dus geen groot schakelmoment waarop de walvisvaart werd ingeruild voor de koopvaardij. Dit duidt erop dat de vrachtvaart gemakkelijk met de walvisvaart kon worden afgewisseld. Ook het vertrek in juli in combinatie met de gevonden bevrachtingscontracten die hierboven beschreven staan, duiden erop dat de Archangelvaart, in tegenstelling tot de tochten naar het Oostzeegebied, wel gecombineerd werden met de walvisvaart.

20 Bruijn en Davids, 'Jonas vrij', 148.; Amsterdamse notariële akten over de Archangelvaart 1594-1724, www.historici.nl (laatst geraadpleegd op 28 augustus 2013).

21 Amsterdamse notariële akten over de Archangelvaart, 4965.

22 Ibidem 5221.

In de database van De Buck zijn, in tegenstelling tot de Sonttolregisters, wel de namen van de schepen opgenomen. Alle commandeurs, die zowel in de Archangelvaart als in de walvisvaart actief waren, gebruikten hiervoor een schip dat dezelfde naam droeg. Zij gebruikten dus waarschijnlijk hetzelfde schip voor zowel de walvisvaart als voor de Archangelvaart. Het is daarom aannemelijk dat de commandeurs het schip waarop zij ter walvisvaart gingen ook voor de vrachtvaart in het Oostzeegebied gebruikten. Dit valt echter niet te controleren omdat de Sonttolregisters geen namen van schepen bevatten.

COMMANDEURS ACTIEF IN DE ZOUTVAART

Het zoeken naar commandeurs in de zoutvaart is ook gedaan door middel van het kaartensysteem van Hart in het notarieel archief in Amsterdam met betrekking tot de zoutvaart.²³ Hierin werden echter geen commandeurs teruggevonden, maar uit de gegevens van de Sontolregisters wordt toch duidelijk dat er nog wel commandeurs bij de zoutvaart betrokken waren. Van de commandeurs die in de Sontolregisters werden gevonden zijn er dertien die als haven van vertrek een stad opgaven die bekend stond om zout.

In hun onderzoek naar schippers in de walvisvaart in de periode tussen 1640 en 1664 vonden Bruijn en Davids dat van de 70 onderzochte schippers er 35 actief waren op de zoutvaart, tegenover slechts 25 die naar het Oostzeegebied voeren.²⁴ Na 1670 werd door commandeurs dus relatief vaker het Oostzeegebied bezocht dan het gebied voor de zoutvaart. Dit valt te verklaren doordat Frankrijk in de Negenjarige Oorlog tegen de Republiek streed. In de zoutvaart zijn er voor het uitbreken van de Negenjarige Oorlog in 1688 tien tochten gemaakt, tijdens deze oorlog waren dit er vier en na 1697 nog slechts drie. De schepen passeerden tussen mei en oktober de Sont. Dit duidt erop dat de zoutvaart net als de vaart door de Sont niet werd gecombineerd met de walvisvaart. Wat daarnaast opvalt, is dat de aktes waarin de commandeurs zijn teruggevonden die overschakelden op de zoutvaart, relatief vaak over gekaapte of verloren schepen spreken. Mogelijk was de overstap op de zoutvaart echt een laatste redmiddel als alles in de walvisvaart was mislukt.

HERKOMST VAN DE COMMANDEURS

Van de 124 onderzochte commandeurs waren 41 actief in de vrachtvaart, wat aangeeft dat lang niet alle commandeurs alleen in de walvisvaart actief waren. Dit gaat in tegen de verwachting dat door gespecialiseerde schepen en

23 Stadsarchief Amsterdam, toegangsnummer 30452, Inventarisnummers: 304, 305, 336.

24 Bruijn en Davids, 'Jonas vrij', 175. Schip-

pers kunnen in meerdere vaarten zijn teruggevonden.

het verdwijnen van de schipper commandeurs niet actief zouden zijn in de vrachtvaart. Er waren verschillende oorzaken om de overstap naar de Archange-, Sont- of de zoutvaart te maken. Elke vaart had zo zijn eigen kenmerken en factoren die invloed hadden op het besluit van een commandeur om aan de vrachtvaart deel te nemen. Vanuit een ander perspectief kunnen echter nog aanvullende conclusies getrokken worden. Daarom is het goed om naar de herkomst van commandeurs te kijken en zo te onderzoeken of er ook in de herkomstregio's bepaalde factoren waren waardoor de commandeurs de overstap maakten. Kortom, waren er regio's waar veel commandeurs zowel in de walvisvaart als vrachtvaart actief waren en waren er regio's waar dit niet het geval was? Dit is interessant omdat de walvisvaart voor sommige regio's een zeer belangrijke rol heeft gespeeld, die tot op de dag van vandaag zichtbaar is.

Niet in alle aktes met betrekking tot commandeurs staat de plaats van herkomst vermeld. Van de 124 commandeurs is van 90 deze plaats bekend. Op kaart 1 staat aangegeven waar deze commandeurs vandaan kwamen. De meeste commandeurs kwamen uit het Noorderkwartier. Hiervan kwamen er negen uit Zaandam, acht uit Oostzaan, vier uit Uitgeest en vier uit de Rijp. Uit de andere plaatsen in het gebied kwamen tussen de één en drie commandeurs. Naast het Noorderkwartier kwam nog een groot aantal commandeurs



Kaart 1, Herkomst van de gevonden commandeurs ter walvisvaart 1675-1695 per regio.

BRON: ARCHIEF VAN S. HART: INVENTARISNUMMERS: 431, 432, 575 EN 576.

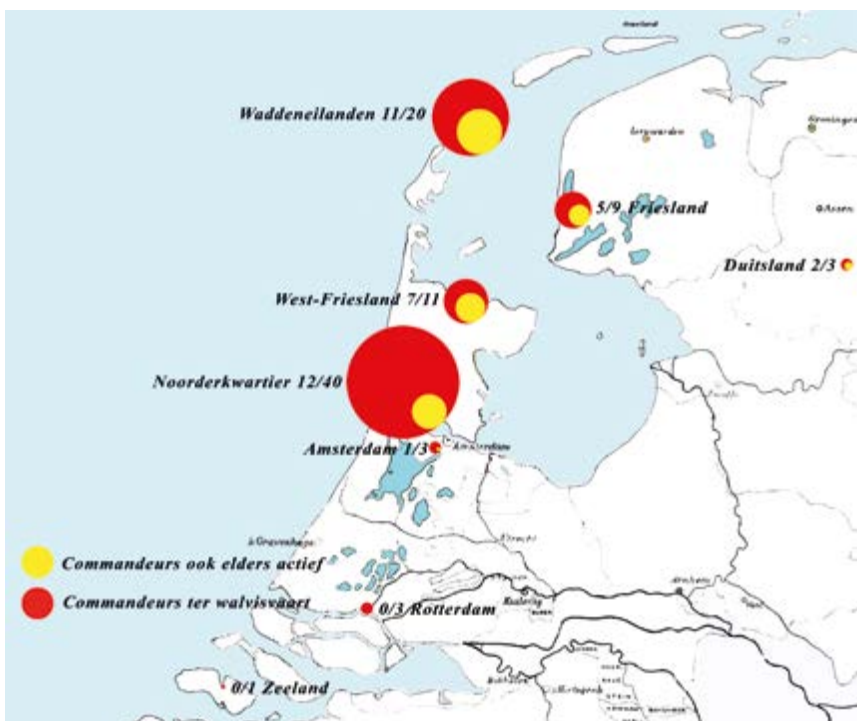
van de Waddeneilanden, waarbij Vlieland met vijftien commandeurs de grootste plaats was. In Friesland komen zes van de negen commandeurs uit Workum waarmee deze plaats binnen Friesland zeer belangrijk is.

Door Hacquebord en ook door Bruijn en Davids is al eerder onderzoek gedaan naar de herkomst van schippers ter walvisvaart. Het is nuttig om de commandeurs te vergelijken met de schipper omdat de commandeur na 1670 ook verantwoordelijk was voor de navigatie en daarmee dezelfde rol had als de schipper. De nieuwe taken zorgden ervoor dat daarnaast een overstap naar de vrachtvaart voor commandeurs tot de mogelijkheden behoorde, waardoor het takenpakket wat betreft de walvisvaart en de vrachtvaart vergelijkbaar is en een vergelijking zinnig is. In tabel 1 staat procentueel weergegeven waar de schippers en commandeurs vandaan kwamen. Omdat de totalen voor de verschillende onderzoeken verschillen is in de tabel gekozen voor percentages om een toch een vergelijking te kunnen maken. Verder kan de regionale indeling wat voor verwarring zorgen. Het Noorderkwartier is het gebied ten noorden van het IJ, maar om een vergelijking met de andere onderzoeken makkelijker te maken is West-Friesland als aparte regio genomen. Commandeurs uit West-Friesland zijn dus niet bij het Noorderkwartier meegeteld, zoals ook de commandeurs van de Waddeneilanden als aparte regio zijn geteld.

	1612–1639	1640–1664	1675–1695
Noorderkwartier	25	23	45
West-Friesland	31	20	13
Friesland	14	24	10
Waddeneilanden	4	15	22
Duitsland	1	1	3
Amsterdam	9	8	3
Zuid-Holland	15	1	3
Zeeland	1	1	1
Overig	0	7	0
Totaal	100	100	100

Tabel 1. Herkomst schippers (1612–1639 & 1640–1664) en commandeurs per regio (1675–1695) in procenten. BRON: HACQUEBORD, SMEERENBURG 69; BRUIJN EN DAVIDS, 'JONAS VRIJ' 169; STADSARCHIEF AMSTERDAM, TOEGANGSNUMMER 30452, ARCHIEF S. HART: INVENTARISNUMMERS: 431, 432, 575 EN 576.

In West-Friesland is een grote afname te zien tussen de eerste en tweede periode en deze afname zet zich voort als de commandeur de schipper vervangt in de derde periode. Amsterdam en Zuid-Holland kennen ook in de eerste periode het hoogste percentage en laten daarna ook veel lagere aantallen zien. Dit kwam doordat er door de Noordse Compagnie schepen werden gecharterd voor de walvisvaart. Klaarblijkelijk werden hiervoor schepen met schippers uit de regio gecharterd want de eerste kamers van de Noordse



Herkomst van commandeers ter walvisvaart en commandeers ter walvisvaart die ook in de vrachtaart actief waren 1675-1695 per regio. BRON: SOUNDTOLL REGISTERS ONLINE; STADSARCHIEF AMSTERDAM, TOEGANGSNUMMER 30452, ARCHIEF VAN S. HART: INVENTARISNUMMERS: 431, 432, 575 EN 576; AMSTERDAMSE NOTARIËLE AKTEN OVER DE ARCHANGELVAART 1594-1724, WWW.HISTORICI.NL (LAATST GERAADPLEEGD OP 28 AUGUSTUS 2013).

Compagnie, Hoorn, Enkhuizen, Amsterdam, Rotterdam en Delft, liggen precies in de gebieden waar een afname is te zien. Vrachtschippers uit deze gebieden maakten regelmatig de overstap naar de walvisvaart.²⁵ De eerste afname is te verklaren door het einde van de Noordse Compagnie en de afname zet door doordat er na 1670 geen schepen meer worden gecharterd. In Friesland bestonden in Harlingen en Stavoren ook kamers van de Noordse Compagnie, maar deze werden pas in 1636 opgericht. Dit verklaart de stijging in Friesland tussen de eerste periode en tweede periode, maar ook de grote daling daarna. Zowel het Noorderkwartier als de Waddeneilanden kenden een enorme stijging tussen de tweede en derde periode. Dit waren nieuwe gebieden die na het einde van de Noordse Compagnie ook konden deelnemen aan de walvisvaart. Op kaart 2 staat weergegeven hoeveel van de commandeers uit een bepaalde regio ook elders actief waren.

25 P.C. van Royen, 'To build a fire. Dutch sailors and the Arctic in the sixteenth and seventeenth centuries' in: *Proceedings*

international Willem Barentsz symposium 1997 (Harlingen 1998) 47.

In het Noorderkwartier waren veel commandeurs te vinden die zich niet waagden aan de vrachtvaart en daarnaast was het ook het gebied met de meeste commandeurs. In West-Friesland was het aantal commandeurs in de walvisvaart juist klein en dit gebied kende weinig commandeurs die zich beperkten tot alleen de walvisvaart. Dit doet vermoeden dat de hoeveelheid commandeurs in een gebied van invloed was op het aantal commandeurs dat in een bepaalde regio ook in de vrachtvaart actief was. Daarnaast valt op dat in het Noorderkwartier als gebied met een grote stijging van het aantal commandeurs, zoals dat in tabel 1 staat weergegeven, veel op de walvisvaart toegespitste commandeurs kende terwijl voor West-Friesland juist het tegenovergestelde gold. Zorgen deze twee factoren voor een overstap naar de vrachtvaart of kunnen er nog andere verklaringen zijn voor dit fenomeen? Zo kan de vraag gesteld worden of de grootte van de vrachtvaart in een bepaald gebied ook niet van invloed is? Er moet voor de commandeurs immers een mogelijkheid zijn geweest om de overstap naar de vrachtvaart te maken. Daarom is het interessant om, naast de grootte van de walvisvaart en het tijdstip waarop een regio actief werd in de walvisvaart, ook de verhouding tussen de walvisvaart en de koopvaardij per regio te onderzoeken.

Het bestuderen van de verhouding walvisvaart-koopvaardij brengt enkele problemen met zich mee, want hoe kun je deze verhoudingen meten? Zo is per regio niet cijfermatig vastgesteld hoe groot de werkgelegenheid in de walvisvaart was. Toch valt wel een schatting te maken hoeveel commandeurs er in totaal in een bepaalde regio actief waren. Voor schippers in de vrachtvaart zijn ook gegevens beschikbaar. Voor de schippers uit de vier belangrijkste regio's voor de walvisvaart is tussen 1700 en 1711 het aantal tochten bekend. Voor de periode 1675-1695 bestaat er niet een dergelijk onderzoek. Hierbij werden door schippers uit het Noorderkwartier 367 tochten gemaakt, vanuit West-Friesland 449, vanuit Friesland 488 en vanaf de Waddeneilanden 715.³¹ Voor de plaatsen in deze regio's waar de meeste commandeurs vandaan kwamen, is het wel mogelijk om het aantal doorvaarten door de Sont te bepalen.²⁶ Deze staan weergegeven in tabel 2. Zo kan een beeld worden geschetst van de grootte van de vrachtvaart in de vier belangrijkste regio's voor de walvisvaart.

Zaandam	340	Enkhuizen	371
Oostzaan	27	Hoorn	2369
Uitgeest	1	Vlieland	4345
De Rijkp	110	Workum	317

Tabel 2. Aantal doorvaarten door de Sont per plaats 1675-1695 in oostelijke en westelijke richting. BRON: SOUNDTOLL REGISTERS ONLINE.

²⁶ Alle plaatsen leverden drie commandeurs of meer op.

Van de walvisvaart is bekend hoeveel schepen per jaar waarschijnlijk vertrokken.²⁷ De herkomst van de commandeurs geeft een indicatie hoe groot het aantal commandeurs per regio moet zijn geweest. Daardoor is het mogelijk om het aantal keer dat commandeurs ter walvisvaart gingen per regio te bepalen. Hierbij is wel een grote marge genomen omdat alle factoren kunnen verschillen. Het resultaat is dat tussen 1675 en 1695 de commandeurs uit het Noorderkwartier tussen 1200 en 1500 tochten hebben gemaakt, voor de Waddeneilanden ligt dit tussen de 520 en 820, Friesland kent tussen de 150 en 450 tochten en in West-Friesland gaan de commandeurs tussen de 220 en 520 keer ter walvisvaart. De overige gebieden komen verder niet aan bod maar leveren in totaal tussen de 200 en 500 tochten op. Door deze cijfers kan per regio een vergelijking gemaakt worden, wat kan verklaren waarom commandeurs in een bepaalde regio juist wel of niet de overstap naar de vrachtvaart maakten.

COMMANDEURS UIT HET NOORDERKWARTIER

Met 367 tochten in de koopvaardij kent het Noorderkwartier het laagste aantal van de vier regio's. Ook in tabel 2 is voor de periode 1675-1695 dit aantal laag.²⁸ De vrachtvaart was voor deze regio minder belangrijk dan voor de andere regio's. De walvisvaart was met een groot aantal commandeurs wel belangrijk. Dit is ook te zien aan de vele traankokerijen, scheepswerven voor gespecialiseerde schepen voor de walvisvaart en een groot aantal rederijen dat eind zeventiende eeuw in het Noorderkwartier actief was.²⁹ Op basis van herkomst valt vast te stellen dat er in de periode 1675-1695 tussen de 1200 en 1500 tochten door commandeurs uit het Noorderkwartier zijn gemaakt. Dat in dezelfde periode vanuit Zaandam slechts 340 tochten door de Sont zijn geweest toont wel aan dat de walvisvaart voor het hogere scheepsvolk in het Noorderkwartier zeer belangrijk was. Nu staan in tabel 2 niet alle plaatsen uit het Noorderkwartier weergegeven, maar het geeft toch een indicatie dat beide vaarten ongeveer even groot waren. Dat in het Noorderkwartier weinig commandeurs te vinden zijn die ook in de vrachtvaart actief waren komt waarschijnlijk ook doordat de walvisvaart relatief groot was ten opzichte van de vrachtvaart. Hierdoor kon een commandeur in het Noorderkwartier gemakkelijk alleen actief zijn in de walvisvaart.

Deze relatie tussen walvisvaart en vrachtvaart is ook zichtbaar op het niveau van de dorpen. Zo zijn voor de periode 1675-1695 voor Zaandam negen commandeurs gevonden en voor Oostzaan acht, terwijl in tabel 2 juist een

27 De Jong, *Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart*, 145-146. Het totaal aantal schepen bedraagt 3031.

28 De plaatsen: Zaandam, Oostzaan, Uitgeest

en de Rijk.

29 Bruijn en Davids, 'Jonas vrij', 145; Paul, 'Zaanse aandeel in de Hollandse walvisvaart', 41-42; Van der Woude, *Noorderkwartier*, 453.

groot verschil bestaat wat betreft de vrachtvaart.³⁰ Door deze verhoudingen is het logisch dat vanuit Zaandam vier commandeurs ook actief waren in de vrachtvaart en vanuit Oostzaan slechts één. Ditzelfde gold voor de andere twee plaatsen in het Noorderkwartier uit tabel 2, die allebei vier commandeurs opleverden. Hier stapte alleen vanuit de Rijk één commandeur over op de vrachtvaart.

Uit de situatie in het Noorderkwartier kan geconcludeerd worden dat als het aantal tochten in de walvisvaart ongeveer gelijk is aan dat in de vrachtvaart, dat commandeurs zich in deze regio alleen bezighouden met de walvisvaart. Door verder in te zoomen op de dorpen blijkt dat wanneer voor een dorp het aantal tochten in de vrachtvaart nog verder afneemt, dit leidt tot minder commandeurs die de overstap maken naar de koopvaardij. Daarnaast kwam de walvisvaart in het Noorderkwartier pas echt tot bloei na de periode van de Noordse Compagnie en met de komst van de ijssvisserij (het jagen langs het pakij). Dit heeft waarschijnlijk ook bijgedragen aan de grote hoeveelheid commandeurs uit deze regio, die alleen met de walvisvaart bezig waren.

COMMANDEURS VAN DE WADDENEILANDEN

Een grote stormvloed in 1634 zorgde ervoor dat veel eilanders hun heil op zee zochten en de scheepvaart ontzettend belangrijk werd. De 715 tochten tussen 1700 en 1711 zijn dan ook veel meer dan in de andere regio's. In tabel 2 valt ook het hoge aantal tochten op voor Vlieland. Terschelling kende tussen 1675 en 1695 4239 tochten door de Sont, terwijl dit voor Texel slechts 473 tochten waren.³¹ De walvisvaart was met 520 tot 820 tochten een stuk kleiner dan de vrachtvaart. Deze verhoudingen doen vermoeden dat er weinig commandeurs te vinden zijn die zich alleen met de walvisvaart bezig houden. Van de commandeurs die niet van Vlieland kwamen waren vier van de vijf ook actief in de vrachtvaart. Van de Vlielandse commandeurs waren slechts zeven van de vijftien commandeurs actief in de koopvaardij en dat is opvallend. Tussen 1675 en 1695 zijn Vlielandse commandeurs vermoedelijk 350 tot 650 keer ter walvisvaart gegaan. Dit is een groot aantal voor één plaats. Hoewel de verhouding walvisvaart-vrachtvaart één op tien is, kende Vlieland toch relatief veel commandeurs die zich alleen op de walvisvaart richtten. Dit komt waarschijnlijk doordat veel eilanders alleen mensen van het eigen eiland aan boord namen.³² Van de walvisvaart in de achttiende eeuw is bekend dat commandeurs soms ook weer als harpoenier functioneerden aan boord.³³ Doordat de walvisvaart op Vlieland zo groot was, konden commandeurs in tijden van crisis waarschijnlijk bij eilandgenoten aan boord toch een plek

30 Stadsarchief Amsterdam, toegangsnummer 30452, Inventarisnummers: 431, 432, 575 en 576.

31 Soundtoll registers online.

32 Van Royen, *Zeevarenden op de koopvaardijvloot*, 92.

33 Dekker, 'Borkum', 207.

vinden. Dit zou verklaren waarom op Vlieland, ondanks de grote omvang van de vrachtvaart, net iets meer dan de helft van de commandeurs alleen in de walvisvaart actief was.

COMMANDEURS UIT FRIESLAND

De vrachtvaart was in Friesland met 488 tochten tussen 1700 en 1711 groter dan het Noorderkwartier, vergelijkbaar met het aantal tochten vanuit West-Friesland en kleiner dan die van de Wadden. Het cijfer in tabel 2 lijkt laag, maar daar ontbreekt een aantal plaatsen. Zo zijn er voor Stavoren 213, voor Molkwerum 852 en voor Harlingen 2086 passages door de Sont te vinden.³⁴ De walvisvaart was met 150 tot 450 tochten het kleinste van de vier regio's. De Friezen visten nog lange tijd zeer traditioneel, Harlingen maakte tot 1662 gebruik van de traankokerijen op Spitsbergen.³⁵ Waarschijnlijk gebruikten ze daarvoor nog lang gecharterde schepen met een schipper aan boord. Veel van deze schippers hebben met de komst van de ijsvisserij voor de vrachtvaart gekozen. Dat verklaart de grote afname in tabel 1.

Friese commandeurs blijken bijna altijd ook actief te zijn geweest in de vrachtvaart. Dat heeft te maken met de verhouding walvisvaart-vrachtvaart in deze provincie. Van commandeurs uit Molkwerum en Harlingen is bijvoorbeeld een groot aantal tochten door de Sont bekend. Voor Stavoren lag het aantal Sontpassages veel lager en hier vinden we dan één commandeur die niet in de vrachtvaart actief was. Zes van de Friese commandeurs kwamen uit Workum terwijl de vrachtvaart hier redelijk klein was als gekeken wordt naar tabel 2. Het is goed mogelijk dat Workum binnen Friesland de positie van de oude kamers van Harlingen en Stavoren innam. Doordat deze plaats vermoedelijk wel mee kon komen in de periode van ijsvisserij en doordat de walvisvaart relatief groot was, is het te verklaren waarom er drie commandeurs die zich op de walvisvaart toespitsten uit Workum kwamen. Daarmee lijkt de positie van Workum op die van Vlieland bij de Wadden en die van Zaandam in het Noorderkwartier.

COMMANDEURS UIT WEST-FRIESLAND

In West-Friesland was de scheepvaart in de zeventiende eeuw al op zijn retour. In tabel 1 is een grote daling te zien en hoewel het aantal tochten van schippers in de vrachtvaart tussen 1700 en 1711 ongeveer gelijk was aan Friesland, wist de West-Friese vrachtvaart zich na de Grote Noordse Oorlog niet meer te herstellen.³⁶ De walvisvaart was met 220 tot 520 tochten

34 Soundtoll registers online.

36 Willemsen, *Enkhuizen*, 65-66.

35 Bruijn en Davids, 'Jonas vrij', 145.

tussen 1675 en 1695 iets groter dan die van Friesland. Daarnaast waren er ook traankokerijen in de regio actief die zo'n twintig jaar na die van het Noorderkwartier werden geopend.³⁷ Toch zijn van de vier regio's in West-Friesland de minste commandeurs te vinden die zich alleen op de walvisvaart richtten. In Hoorn, waar de vrachtvaart veel groter is dan de walvisvaart, zijn alle drie de commandeurs ook actief in de vrachtvaart. Dit geldt echter ook voor Enkhuizen terwijl hier de vrachtvaart een stuk kleiner was zoals te zien is in tabel 2. Dit heeft te maken met de dalende lijn in de walvisvaart uit tabel 1, die zich in de achttiende eeuw doorzet. In 1711 stopte men in Medemblik met de walvisvaart en ook vanuit Enkhuizen vertrokken in deze periode bijna geen schepen meer. In 1720 stopte voor Enkhuizen de walvisvaart en speelde de bedrijfstak in Hoorn een zeer marginale rol.³⁸ Er was dus sprake van een crisis in de West-Friese walvisvaart. Uit de gegevens van de vaart naar de Oostzee bleek al eerder dat commandeurs in tijden van crisis overstapten op de vrachtvaart. De afname van de walvisvaart in de regio was voor veel commandeurs waarschijnlijk de reden om de walvisvaart met de vrachtvaart te combineren. Hoewel de vrachtvaart ook afnam in de regio bood deze klaarblijkelijk nog genoeg kansen voor de West-Friese commandeur en biedt daarmee een verklaring voor het lage aantal commandeurs dat zich beperkte tot de walvisvaart.

CONCLUSIE

Van de 124 onderzochte commandeurs waren er 41 actief in andere vaarten. Dat is opvallend want gezien de veranderingen in de walvisvaart tussen 1660 en 1670 valt te verwachten dat commandeurs zich toespitsten op de walvisvaart zoals bijvoorbeeld ook in het werk van De Jong te vinden is.³⁹ Deze hypothese werd nog nooit eerder onderzocht, maar het blijkt dat een deel van de commandeurs weldegelijk ook in de vrachtvaart actief was. De reden om daar voor te kiezen verschilde per bestemming. De vaart door de Sont werd gekozen in tijden van crisis, de Archangelvaart was er om een slecht seizoen goed te maken en voor de zoutvaart werd steeds minder gekozen of alleen als het mis was gegaan in de walvisvaart.

Tussen de verschillende regio's in de Republiek bestonden ook verschillen. De Wadden en het Noorderkwartier waren relatief nieuwe regio's binnen de walvisvaart en hadden een klein aantal commandeurs dat in de vrachtvaart actief was. Friesland en West-Friesland zagen een afname van het aantal actieve schippers en commandeurs sinds de tijd van de Noordse Compagnie

37 Bruijn en Davids, 'Jonas vrij', 145.

38 P. Boon, *Bouwers van de zee: zeevarenden van het Westfriesse platteland, c. 1680-1720, Hollandse historische reeks XXVI* (Den Haag 1996) 101.

39 De Jong, *Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart*, 19; Bruijn en Davids, 'Jonas vrij', 171; Paul, 'Het Zaanse aandeel in de Hollandse walvisvaart' 41.

en hadden relatief veel commandeurs die walvisvaart en vrachtvaart afwisselden. Hierbij waren ook de verhouding walvisvaart-vrachtvaart en de omvang van de walvisvaart van belang. Samenvattend kan worden gesteld dat een deel van de commandeurs ter walvisvaart van 1675 tot 1695, ondanks minder rendabele schepen ook actief was in de vrachtvaart.

OVER DE AUTEUR Björn Quanjer behaalde zijn MA geschiedenis aan de Rijksuniversiteit Groningen. Dit artikel is een weerslag van zijn bachelor scriptie. In 2015 liep hij stage bij de Nederlandse Ambassade in Oslo en sinds dat jaar is hij rondleider in het Universiteitsmuseum Groningen. Voorts was hij vanaf 2014 Masterambassadeur van de Master Geschiedenis.

De Nederlands-Duitse samenwerking in de marinescheepsbouw, met name van onderzeeboten (1915–1945)¹

In the second half of the 19th century the Royal Netherlands Navy (RNLN) became heavily dependent on the German Krupp firm for the supply of ordnance and ammunition. Dutch naval constructors at that time lacked the knowledge to design large warships. During the First World War the RNLN used its ships for constant patrols in home waters and in the colonies. These operations caused a heavy strain on the fleet and many vessels were worn out and in need of replacement. In 1915 the Navy staff consulted the Germania shipyard in Kiel (owned by Krupp) hoping that it could provide a design for a new type of cruiser. A design that could also be used in the colonies.

Chief Constructor, Hans Techel (1870–1944), who was also the leading German submarine constructor, designed the Java-Class armoured (light) cruiser. His design was accepted by the RNLN, but due to restrictions imposed by the 1919 Versailles Treaty, German involvement in the completion of the Dutch cruisers was denied. Techel came up with a scheme, hoping to circumvent the Versailles restrictions. In late 1919 he started a new office in Kiel in order to work on the Dutch cruisers. In 1922 he moved his office to The Hague where it was registered under the name Nederlands Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw N.V. (IvS). Krupp owned the IvS in name and the German navy, using secret funds, supplied additional money to keep IvS running.

By doing so Techel was also able to work on the development of submarines

1 Dit artikel is gebaseerd op: S.J. de Groot, *Een vos in schaapskleren. Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw IvS/Inkavos. Een Duits-Nederlandse samenwerking* (Amsterdam, 2015) pp. 200, ill., tabn. Ten grondslag aan dit boek ligt een rapport dat vervaardigd werd in opdracht van de Defensie Materieel Organisatie (DMO) van het Ministerie van Defensie

met ondersteuning van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH). Dit verscheen onder de titel *Het IvS/INKAVOS een vos in schaapskleren? De uitwisseling van kennis in de Nederlandse marinescheepsbouw met Duitsland in de jaren 1922–45 en in het bijzonder die van onderzeeboten* Rapport DMO/NIMH (Den Haag mei 2014) pp. 87, 53 ill., 6 tabn.

and to generate new knowledge in submarine construction for Germany. The Germans did not want to lose their leading role in this field. During the period 1922–1936 they were very successful in designing and building prototypes (in Spain and Finland) for the benefit of the German navy. These were the U-Boat Types: 1A, 11A, 11B, VII and IX. In 1934 IvS had fulfilled its role. In Hitler Germany there was no need for secret offices abroad. Part of the older staff of IvS returned to Germany to be employed by the navy and younger German personnel joined the bureau.

In 1935 Dutch shipyards founded their own ship construction office: NEVESBU (Nederlandsche Verenigde Scheepsbouw Bureaux). The new organisation moved into the office building that already housed the Department of Navy Shipbuilding and IvS.

After the German occupation in May 1940, the NEVESBU staff merged with IvS. The new organisation continued to work, in cooperation with some remaining Dutch Navy constructors (the Department of Navy Shipbuilding was not dissolved by order of the Netherlands Government in exile). Dutch shipyards completed 362 warships and eleven merchant vessels during the war.

By cooperating with the staff of IvS from 1922 onwards, Dutch naval construction and submarine shipbuilding took a great leap forward. The introduction of the double hull, German diesel engines, the standard 53 cm torpedoes, torpedo tubes with the same length as the German ones (7,20 m), and German export sonar, are some examples. On the other hand technology developed by the RNLN, like solving the problem of escaping air bubbles when launching a torpedo, were incorporated by the Germans in their new submarines, such as the Type XXI and XXVI. German constructors improved the Dutch snort (snuiver/Schnorchel) system, used to run submarines close to the surface under water. In 1945 the IvS – being enemy property- was confiscated by the Dutch state and ultimately liquidated 12 years later.

INLEIDING

Doordat defensiebudgetten na de Koude Oorlog sterk zijn gekrompen maar tegelijkertijd diverse klassen marineschepen aan het einde van hun levensduur geraken, bezien diverse Europese landen of zij kunnen samenwerken bij de ontwikkeling en bouw van nieuwe vaartuigen om zo kosten te besparen. Zo ook Nederland en Duitsland. Wat minder bekend is, is dat beide landen op dit gebied in het verleden al samenwerkten. Na eerste contacten in 1915 werd deze samenwerking in 1922 uitgebreid toen zich een Duits ingenieursbureau in Den Haag vestigde: het *Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw IvS/Inkavos*. De achterliggende gedachte hierbij was dat de Duitse Marinestaf, die na de Eerste Wereldoorlog door het Verdrag van Versailles (1919) tal van beperkingen was opgelegd, haar slagkracht wilde opbouwen ter verdediging van de eigen thuiswateren in de Oostzee. Zo streefde de Duitse marineleiding een nieuwe vloot

na. Een hiertoe te bouwen groep slagschepen of kruisers achtten de Duitsers vooralsnog niet realiseerbaar, wel wilde de *Admiralität* binnen afzienbare tijd het onderzeebootwapen kunnen inzetten. Deze vaartuigen mocht Duitsland door bepalingen in het Verdrag van Versailles weliswaar niet langer bezitten of ontwikkelen, maar de *Reichsmarine* wilde per se de bestaande kennis en voor-sprong op het gebied van onderzeebootbouw behouden en verder uitbouwen.² De oprichting van een ingenieursbureau voor de bouw van dergelijke vaartui- gen in een neutrale staat leek voor dit alles de oplossing.

Nederland bezat van zijn kant werven die goed in staat waren kleinere typen marineoppervlakteschepen te ontwerpen en bouwen, maar had weinig ervaring met de bouw van grotere vaartuigen als kruisers. In deze situatie, gebaseerd op wederzijds belang, kwam een (verborgen) goede samenwerking tot stand. Gelet op deze unieke situatie zullen in deze bijdrage de ontwikkelin- gen in de marinescheepsbouw, en die van de onderzeeboot in het bijzonder, de revue passeren. De hamvraag hierbij is: diende het IvS één of twee heren? Te weten de *Reichsmarine* (later *Kriegsmarine*), of ook de Nederlandse marine?

VOORGESCHIEDENIS VAN EEN DUITSE MANTELORGANISATIE

De samenwerking tussen het Bureau Scheepsbouw van de Koninklijke Marine en het IvS in het interbellum werd uit nood geboren. Al vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw waren de Nederlandse strijdkrachten wat betreft geschut en munitie voornamelijk afhankelijk van het Duitse Krupp-concern. Dit droeg bij aan de standaardisatie van de bewapening.³ De Koninklijke Mari- ne had halverwege de jaren tien van de vorige eeuw dringend behoefte aan nieuwe grote oppervlakteschepen voor de dienst in Nederlands-Indië. Door de voortdurende patrouilles in onder meer de uitgestrekte wateren van de Indi- sche archipel was de toch al niet moderne vloot deels opgevaaren. Drie lichte kruisers dienden het eskader in de Oost te versterken. De nationale kennis ontbrak om het ontwerp voor deze oorlogsschepen in eigen land te vervaardi- gen. Daarom kreeg in 1915 de Germania Werft te Kiel het verzoek deze kruisers te ontwerpen. Chef-constructeur ingenieur Hans Techel (1870-1944) tekende hiervoor. Techel was naast een kundig ontwerper van oppervlakteschepen Duitslands' toonaangevende ontwerper van onderzeeboten.

De kruisers zouden op drie Nederlandse werven worden gebouwd. Dit waren de Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam (NSM), de Koninklijke Maatschappij De Schelde te Vlissingen (KMS) en de Maatschappij Fijenoord te Rotterdam. Het einde van de Eerste Wereldoorlog in november 1918 vertraagde de afbouw van de schepen. De Duitse toeleveranciers van de

2 Anon., *Der Friedensvertrag zwischen Deutschland und den Alliierten und Assoziierten Mächten* (Charlottenburg 1919) 104, 107.

3 Anon., 'De Duitse Marine', *Onze Vloot*

2/20 (maart 1911) 3-7; Anon., 'Het Krupp-mo- nopolie', *Onze Vloot* 2/27 (oktober 1911) 16-23; Anon., 'Het Krupp-monopolie (Vervolg)' in *Onze Vloot* 2/28 (november 1911) 16-19.

Ingenieur Hans Techel (1870–1944).

BRON: E. LEHMANN, 100 JAHRE
SCHIFFBAUTECHNISCHE GESELLSCHAFT.
BIOGRAFIEN ZUR GESCHICHTE DES
SCHIFFBAUS (BERLIN, 1999).



bewapening (Krupp), vuurleiding (Siemens) en optische richtmiddelen (Zeiss) waren door de wapenstilstand en bepalingen in het Verdrag van Versailles genoodzaakt hun productie van oorlogsmaterieel te beëindigen. Verzoeken vanuit Nederland aan de Geallieerden om clementie of uitstel van het verbod werden afgewezen. Maar zoals we hieronder zullen lezen werd alda een oplossing gevonden.⁴

HET IVS IN DIENST VAN DE REICHSMARINE, 1922–1935

Om de belangen van het na de Eerste Wereldoorlog verzwakte Duitsland in de Oostzee veilig te stellen tegen mogelijke agressie van (kleinere) buitenlandse marines als die van de Baltische republieken, Polen en de Sovjet-Unie, wenste de *Reichsmarine* op middellange termijn over voldoende slagkracht te beschikken. Zij mikte hierbij vooral op het (door het Verdrag van Versailles verboden) onderzeebootwapen. De komst van het IvS naar Nederland in 1922, met Techel

4 P.J. Bouman, *Gedenkboek Wilton-Fijenoord* (Schiedam, 1954) 67, 68, 77; Ph.M. Bosscher, *De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog*. Deel 1 (Franeker, 1984) 42, 43, 51–54, noot hoofdstuk II – 18; J. Rohwer, *Eine*

Chronik in Bildern (Oldenburg/Hamburg, 1962) 9; S. Roskill, *Naval Policy between the wars*.

2 *The period of reluctant rearmament 1930–1939* (London, 1976) pp. 525.

als technisch directeur en de voormalige Duitse marineofficier Ulrich Blum (1892–1937) als zakelijk directeur, had als hoofddoel het vasthouden en ontwikkelen van tijdens de Eerste Wereldoorlog verworven kennis op het gebied van de onderzeebootbouw ten behoeve van de *Reichsmarine*. Drijvende krachten achter dit plan die jaren waren Chef der *Admiralität* schout-bij-nacht William Otto Ernst Michaelis (1871–1948),⁵ en zijn opvolger admiraal Paul Behncke (1866–1937).

Het IvS⁶ werd aangestuurd door de drie grote Duitse scheepswerven: de Vulkan-Werft (Hamburg), de Germania Werft en AG Weser (beide laatste in bezit van Krupp) en door de schijnfirma Mentor Bilanz. Zij bezaten in naam het IvS. De werkelijke eigenaren waren Krupp en de *Reichsmarine*. Mentor Bilanz vulde de geldelijke reserves van het IvS aan wanneer dat nodig was, zoals bij het verwerven van een bouwopdracht van een onderzeeboot ver onder de werkelijke prijs. Dit gebeurde uit geheime fondsen van de Duitse marine. De Duitse werven hadden het financieel uiterst moeilijk na de oorlog. De bijdrage van 25.000 mark per werf als startkapitaal voor het IvS was in werkelijkheid te gering. Het IvS sloot contracten af met de werven De Schelde (Vlissingen) en Fijenoord (Rotterdam). Via af te sluiten bouwcontracten voor onderzeeboten voor derden moest de kennis over de bouw ervan worden vermeerderd. Het IvS kon door middel van schijnfirma's, die feitelijk geëxploiteerd werden door de Duitse marine, altijd beschikken over deskundige, ingehuurde krachten. Dit waren voormalige onderzeebootofficieren, die de onderzeeboten konden opwerken voor toekomstige klanten. Ook konden zij zorgdragen voor begeleiding en training van buitenlandse bemanningen. Hiermee waren de Duitsers in staat op beperkte schaal eigen personeel voor toekomstige eigen onderzeeboten op te leiden.⁷

Het IvS moest voor de buitenwereld overkomen als een gewoon scheepsingenieursbureau. In deze hoedanigheid kon het nuttig zijn voor de ontwikkeling van Nederlandse onderzeeboten en andere oorlogsschepen. Dat zou later ook blijken, bijvoorbeeld bij de bouw van de kruisers voor Nederlands-Indië. Na de Geallieerde afwijzing om uitstel van de bepalingen van het Verdrag van Versailles te bewerkstelligen om deze oorlogsschepen⁸ van geschut, vuurleiding en optische richtmiddelen te voorzien, vonden de Duitsers hiervoor alsnog een oplossing. Krupp verwierf een belang in de Zweedse geschutsfabriek AB Bofors. Het Zweedse bedrijf kreeg vervolgens de Krupp-patenten voor het

5 [W.O.E.] Michaelis, Der Chef der Admiralität – Nr. M. 3130 Gedanken zur Begründung der Notwendigkeit der Marine in dem durch den Friedensvertrag vorgesehene Umfang. In: P. Schmalenbach, *Die Geschichte der deutschen Schiffsartillerie* (Herford, 1968) Anlage 3, 186–191.

6 Eerst, in 1922, op de hoek van de Gedempte Burgwal en de Wagenstraat en in 1931 aan de Kneuterdijk 8, waar ook de Marine

Scheepsbouw was gevestigd en waar in 1935 NEVESBU ook bij introk.

7 W. Treue, E. Möller en W. Rahn, *Deutsche Marinerüstung 1919–1942* (Herford en Bonn, 1992) 139–149; G. Schulze-Wegener, *Die deutsche Kriegsmarine Rüstung 1942–1945* (Hamburg, 1997) 129–147.

8 Om bezuinigingsredenen had de regering met instemming van het parlement, de bouw van de kruiser één gestaakt.



De Turkse onderzeeboten *Birindji-in-uni* en *Ikindji-in-uni* bij Fijenoord te Rotterdam gebouwd.

COLLECTIE NEDERLANDS INSTITUUT VOOR MILITAIRE HISTORIE DEN HAAG.

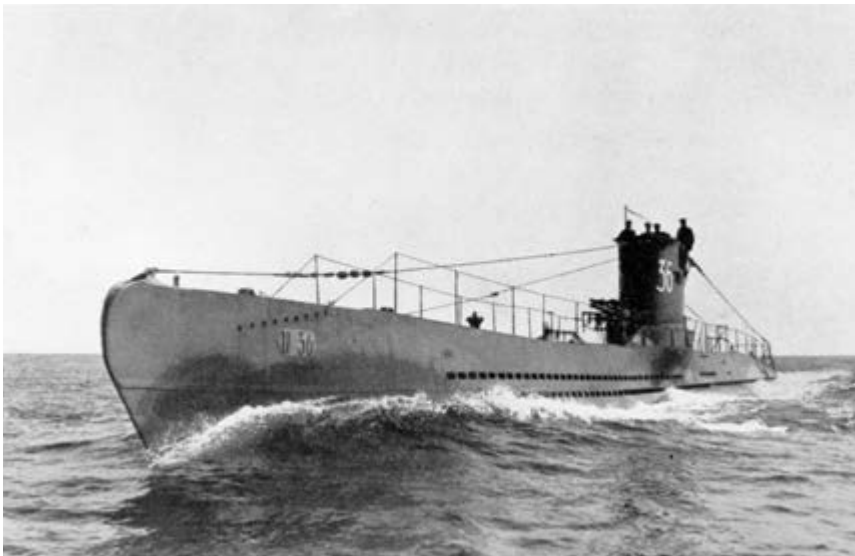
geschut en verdere informatie ter beschikking gesteld, waarna de kruisers, *Java* en *Sumatra*, hun geschut ontvingen. Nederland had in de Eerste Wereldoorlog gekozen voor vuurleidingsapparatuur van de Duitse firma Siemens & Halske. Siemens, in samenwerking met de Koninklijke Marine, vestigde zich binnen de firma F. Hazemeyer te Hengelo als Hazemeyer's Fabriek van Electrische Signaal-Apparaten N.V. De fabriek vervaardigde vervolgens uitstekende vuurleidingsystemen, mede dankzij de deskundigheid van *КМ*-artillerie-officieren. Ook de firma Zeiss te Jena was actief in Nederland. Dit bedrijf richtte door middel van een juridische constructie de Nederlandsche Instrumenten Compagnie N.V. Nedinsco op. Deze fabriek leverde de optische instrumenten voor de kruisers, en later ook de periscopen voor de Nederlandse onderzeeboten. IvS onderhield van zijn kant goede contacten met al deze bedrijven, wat weer zijn weerslag had op de keuze van componenten voor de te bouwen schepen.

Nederland bezat omstreeks 1920 een bijeengesprokkelde onderzeedienst bestaande uit boten van diverse typen, waaronder tijdens de wereldoorlog geïnterneerde Duitse en Britse vaartuigen. Verder ontwierpen en bouwden de Nederlanders eigen boten. Nederland bezat hiermee al prima opgeleide scheepsbouwkundige ingenieurs en marinepersoneel. Techel legde spoedig goede contacten met de Koninklijke Marine en meer in het bijzonder met de Hoofdingenieur van de Marinescheepsbouw, ir. J.J. van der Struijf (1865–1933). Spoedig verhuisde IvS van zijn eerste vestiging in Den Haag naar de locatie waar reeds de Afdeling Marinescheepsbouw was gevestigd. De eerste resul-

taten van de nauwe contacten waren te zien in het ontwerp van de onderzeeboot Hr.Ms. *O 11* toen deze medio jaren twintig gebouwd werd bij de werf Fijenoord: zij toonde de nodige overeenkomsten met eerdere Duitse U-boten. De werf zelf had ervaring met de bouw van dergelijke Duitse vaartuigen: er stonden al twee door IvS ontworpen onderzeeboten voor Turkije op stapel. Het betrof een Eerste Wereldoorlog-ontwerp met kleine verbeteringen van de kustonderzeebootklasse UB III.

De bouw in 1928 van de *E 1/Gür*, een 745/965 ton onderzeeboot voor Spanje, was uit bouwtechnisch oogpunt interessanter. Deze werd in segmenten gebouwd bij Fijenoord, naar Cadiz vervoerd en daar geassembleerd. Het ontwerp was van groot belang voor de Duitse marine en was hiermee het eerste succes van de dekmantelorganisatie IvS. De boot was het prototype voor het Duitse Type I A. De bouwtekeningen ervan werden op 14 december 1934 door het IvS geleverd aan de werf AG Weser te Bremen. Aangezien de bouw van de grote I A boten moeilijker te verbergen was dan die van het kleinere type II (zie hieronder) werd hieraan pas begonnen aanvang 1935, nadat een vlootverdrag tussen Duitsland en Groot-Brittannië van kracht was geworden. Op grond daarvan werden de vlootrestricties in het Verdrag van Versailles gedeeltelijk opgeheven. Twee onderzeeboten van dit type zagen het licht: de *U 25* en *U 26*. Uit het type I A kwamen de lange afstandonderzeeboten (*Fern-U-Boote*) van het Type IX A voort. Hiervan werden er acht gebouwd in 1938-1939, eveneens op de werf AG Weser te Bremen.

De contacten van het IvS met Finland in de jaren 1924-1933 leverde de bouw op van vijf onderzeeboten behorende tot drie klassen. Dit betrof allereerst de *Vetehinen*-klasse (mijnenleggers) met drie boten van 493/715 ton. Na een



Duitse Type VII onderzeeboot *U 36*. BRON: K. DÖNITZ, DIE U-BOOTSWAFFE (BERLIN, 1939).

geringe aanpassing werd dit ontwerp het prototype voor het meest succesvolle en meest gebouwde Duitse onderzeeboottype uit de Tweede Wereldoorlog: het Type VII.

De *Saukko*, een kleine onderzeebootmijnenlegger van 99/136 ton en de *Vesikko*, een 250/300 ton onderzeeboot, waren twee verdere klassen die de Finnen werden aangepreerd. De achterliggende reden voor de bouw van beide boten was het feit dat de Duitse admiraliteit het niet eens kon worden welk tonnage het meest geschikt was als kustonderzeeboot. Moest het een 100- of een 250 ton onderzeeboot zijn voor dienst in de Oostzee? De bouw van de *Vesikko* begon in 1930 maar werd pas in 1936 door Finland afgenomen. De boot beantwoordde volledig aan de vraag. Hiermee werd het ontwerp voor de *Vesikko* het prototype voor het Duitse Type II. Dit was het type onderzeeboot waarmee Duitsland zijn belangen kon veilig stellen in het Oostzeegebied.

Het IvS maakte vervolgens het definitieve ontwerp voor Type II A en kocht in Duitsland het benodigde staal in voor de eerste twaalf onderzeeboten van deze klasse. Het staal werd vervolgens vanuit Nederland naar Bremen verscheept. Hier was in 1935 door het IvS speciaal voor dit doel het *Schiffahrt-Kantor Bremen* (SKB) opgericht. Het SKB begeleidde de bouw van deze twaalf onderzeeboten. Het kader van deze onderneming werd geleverd door het IvS. Na één jaar volgde de opheffing van SKB. In 1935 werden deze boten op de Deutsche Werke AG te Kiel geassembleerd. De eerste zes behoorden tot het type II A boten, de volgende zes tot het verbeterde type II B.⁹

Met het ontwerpen van vier nieuwe typen onderzeeboten voor de Duitse marine kwam het IvS volledig tegemoet aan de wens van de *Reichsmarine* in 1920 om moderne boten te bouwen, zodra de belemmeringen daartoe zouden zijn opgeheven.

HET IVS IN DE JAREN 1935–1940

Toen het IvS had voldaan aan de doelstelling waarvoor het was opgericht, verkregen Krupp en Deschimag in 1934 ieder 50% van de aandelen. In 1935 verenigden de vier grote Nederlandse werven, de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, de NDSM in Amsterdam), Wilton-Fijenoord in Schiedam en De Schelde in Vlissingen hun scheepsbouwbureaus met het ingenieursbureau van Werkspoor (Utrecht). Het resulterende N.V. Nederlandsche Vereenigde Scheepsbouw Bureaux (NEVESBU) hield kantoor te Den Haag op de derde verdieping van de Rotterdamse bankvereniging aan de Kneuterdijk 8. De locatie van de vestiging werd gekozen vanwege de centrale ligging ervan en de goede verbin-

9 W. Rahn, *Reichsmarine und Landesverteidigung 1919–1928* (München, 1976) 171–177; A. Schüssler, *Dienstschrift 15. Der Kampf der Marine gegen Versailles 1919–1935* (Berlin, 1937)

Marine Dienstvorschrift 15 [in vertaling *The Struggle of the Navy against Versailles 1919–1935*].



De door IvS verbeterde UD 5 (ex O 27) en na de Tweede Wereldoorlog in dienst genomen door de Koninklijke Marine als O 27. Aan de voorkant van de toren is de "Winddüse" te zien gebaseerd op het Venturi-principe om minder last te hebben van buiswater voor de waarnemers in de toren. Halverwege de toren is de Aschmoneitkraag aangebracht om de waterweerstand te verkleinen. Achterop is de "Wintergarten" te zien waarin opgesteld staan één mitrailleur van 3,7 cm en twee luchtdoelmitrailleurs van 2,0 cm. COLLECTIE NEDERLANDS INSTITUUT VOOR MILITAIRE HISTORIE DEN HAAG.

ding met de Afdeling Marinescheepsbouw van het departement van Marine die daar ook gevestigd was. Sinds 1931 was in ditzelfde gebouw bovendien het IvS van Techel gevestigd. In 1936 werd vanuit Nederland door het IvS het N.V. Ingenieurskantoor Lübeck [*Ingenieurskontor Lübeck*] (IKL) opgericht. Weer later nam het IvS het aandelenpakket over van Krupp en werd het een volledig Nederlands kantoor.¹⁰

HET IVS IN DE JAREN 1940–1945

Na de capitulatie van Nederland in 1940 ontving het IvS grote orders van de Duitse marine. Om hieraan te kunnen voldoen nam het ingenieurskantoor ontslagen personeel van het opgeheven NEVESBU over dat niet was uitgeweken naar Groot-Brittannië. In totaal telde het IvS daarna 150 man. Het werkte samen met het in dienst gebleven personeel van de Afdeling Marinescheepsbouw van de KM.¹¹ De *Oberwerftstab* van de *Kriegsmarine* te Zeist, later, in 1944, te Groningen, coördineerde tijdens de bezetting al de scheepsbouwactiviteiten in Nederland.

Zeker 26 grote en kleine Nederlandse werven voltooiden of bouwden gedurende de oorlog bij elkaar 362 marineschepen en elf koopvaardijvaartuigen voor de *Kriegsmarine*. Het betrof onder meer een torpedojager (ex KM), enige onderzeeboten (ex KM), 230 *Marinefahrpramen* en een marinetanker (ex KM). Zij waren van goede kwaliteit en genoten de voorkeur van de Sovjet-Unie bij

10 H.V. Quispel, *The job and the tools* (The Hague, 1960), 184.

11 De Rooij, de opvolger van van der Struijf, kwam weer in dienst en volgde 't Hooft op

als waarnemend-directeur Scheepsbouw Koninklijke Marine en werd in augustus 1946 directeur.

de verdeling van de oorlogsbuit in 1945. Het IvS werkte onder andere mee aan de afbouw van drie voor de Koninklijke Marine op stapel staande onderzeeboten die in Duitse dienst kwamen. Alleen de *O 27 (UD 5)* keerde na 1945 terug om nog onder Nederlandse vlag te varen. De boot was door de *Kriegsmarine* technisch gezien verbeterd.

Het personeel van IvS kreeg goed betaald en het kantoor kreeg veel opdrachten. Doordat de *Kriegsmarine* maar een geringe winstmarge toestond, leed het IvS al snel dusdanige verliezen, dat Krupp het bedrijf moest overnemen. Dit had na de bevrijding tot gevolg dat het IvS werd aangemerkt als vijandelijk bezit, waarna het onder het Beheersinstituut werd geplaatst. Het Beheersinstituut beheerde alle instellingen, firma's en bedrijven die geconfiscieerd waren als vijandelijk bezit. De uiteindelijke opheffing van het IvS volgde in 1957. Tegen de drie directeuren, die naast de Duitse nationaliteit, respectievelijk de Zuid-Afrikaanse, Hongaarse en Zwitserse nationaliteit bezaten, volgden geen gerechtelijke stappen. Zij hadden zich gedurende de bezetting goed gedragen ten opzichte van het personeel en zelfs het verzet gesteund.¹²

HET IVS ALS NEDERLANDS SCHEEPSBOUWBUREAU EN DE KONINKLIJKE MARINE, 1922–1940

De uitwisseling van kennis op het gebied van de marinescheepsbouw en uitrusting van onderzeeboten en oppervlakteoorlogsschepen droeg snel bij aan de kwaliteit van de vaartuigen van de Koninklijke Marine. Eerder kwam al de oplevering van beide lichte kruisers voor Indië in 1925–1926 aan bod, die dankzij diverse Duitse mantelorganisaties en contacten van het IvS tot stand kwamen. Maar zeker op het gebied van de Nederlandse onderzeebootbouw was de invloed van het IvS niet weg te denken.

ONDERZEEBOTEN

Tussen 1918–1940 werden in totaal 23 onderzeeboten toegevoegd aan de Koninklijke Marine. Opvallend is dat met de vestiging van het IvS in Den Haag vrijwel direct de *double hull* (dubbele huid) in tegenstelling tot de *single hull* (enkele huid), zijn intrede deed bij de Nederlandse onderzeebootbouw. Techel werkte al voor de Eerste Wereldoorlog met *double hull* onderzeeboten op de Germania Werft te Kiel. Hij en andere onderzeebootontwerpers namen de vorm van snelzwemmende vissen als uitgangspunt voor een basismodel.

12 E. Gröner, D. Jung und M. Maass, *Die Schiffe der Kriegsmarine und Luftwaffe 1939 und Ihr Verbleib* (München, 7. 1972) 59–63; Schulze-Wegener, *Deutsche Kriegsmarine* 166,

181–185; Jac.J. Baart, *Rotterdam Oorlogshaven*, (Zutphen, 2010) 130, 131, 140–144; H.J. Witthöft, *Das Hansa-Bauprogramm* (München, 1997) 84.

Techel maakte reeds in 1913 gebruik van een sleeptank. Nederlandse onderzeebootontwerpers maakten slechts sporadisch gebruik van een sleeptank, en wel in Wenen. Pas in 1934 kwam een sleeptank in Wageningen beschikbaar.

Hoewel internationaal gezien de basisvorm van alle onderzeeboten in het interbellum grote gelijkheid met elkaar vertoonde, kenden de Nederlandse ontwerpen, zeker als de betrokken boten aan het oppervlak voeren, veel uiterlijke overeenkomsten met Duitse onderzeeboten.¹³ De eerste zeventien vanaf 1906 in dienst gekomen Nederlandse onderzeeboten waren van buitenlands ontwerp, maar werden op eigen werf gebouwd. De eerste in Nederland ontworpen en gebouwde onderzeeboten dateerden van 1922. Onder Van der Struij, het Hoofd Bureau Scheepsbouw Koninklijke Marine, kwamen er tot 1934 twaalf boten in dienst en stonden er nog drie op stapel. In de jaren daarna, onder ir. Gerard de Rooij (1893-1972) startte de bouw van tien nieuwe onderzeeboten. NEVESBU tekende voor alle ontwerpen. De Rooij's meerdere, Gerardus 't Hooft (1881-1961) werd in 1933 na de dood van Van der Struij aangesteld als Hoofd Bureau Scheepsbouw Koninklijke Marine.

De O 16, de eerste onderzeeboot van De Rooij, werd tussen 1933-1936 gebouwd bij De Schelde. Een analyse van de belangrijkste apparatuur leert dat Duitsland de belangrijkste leverancier van de technische installaties was. Het betreft de categorieën zeeinstrumenten, elektrische installaties, lanceerinrichting, radiodienst en machinekamer. Samen met Nederlandse bedrijven leverden de Duitsers meer dan de helft van de apparatuur. Duitsland bezat een leidende rol bij de radiodienst; met name inzake peilapparatuur als de sonar en bij de machinekamerinstallaties. Verder leverde het de dieselmotoren. Daarnaast telde de O 16 Zweedse, Britse, Zwitserse en Amerikaanse apparatuur.¹⁴

De Nederlandse onderzeeboten waren tot ver na de Eerste Wereldoorlog uitgerust met 45 cm torpedo's, terwijl Duitse (en Britse) onderzeeboten al gedurende dit conflict waren uitgerust met de zwaardere 53 cm torpedo. De Nederlandse onderzeeboten vanaf de O 12 en K XIV, aanvang jaren dertig, bezaten uitsluitend 53 cm torpedo's. Hiervoor werden de zogenaamde overgangsbotten uitgerust met zowel 45 cm als 53 cm torpedo's. Gezien de hoge kosten kochten de Nederlanders maar mondjesmaat torpedo's. Voor elke boot werd dan wel het maximum aantal torpedo's (10-14) voor oorlogspatrouilles aangeschaft, maar het aantal reservetorpedo's was gering. Zeker is het dat het IvS ervoor zorg droeg dat de 53 cm torpedo's dezelfde lengte (7,20 m) als de Duitse torpedo's hadden. Hierdoor werd het aantal leveranciers voor torpedo's beperkt.¹⁵

Een probleem bij het lanceren van een torpedo was het ontsnappen van

13 Dit betekende in de Tweede Wereldoorlog zeker één maal het einde van een Duitse onderzeeboot (*U 254*) bij een nachtelijke ontmoeting met de Nederlandse onderzeeboot O 21.

14 Nederlands Instituut voor Militaire Histo-

rie, Den Haag, Scheepsbestekken en -deviezen. Collectienummer 037; Idem, *INKAVOS*, toegang 139.

15 J.M. Mohrmann, *Marine-Torpedodienst 1875-2000* (Amsterdam, 2000) 120, 121, 142, 143.

lucht tijdens het uitstoten. De luchtbel die vrijkwam verraadde de positie van de onderzeeboot. De KM zocht vanaf 1927 in samenwerking met het IvS naar een oplossing. De door het ingenieurskantoor aangedragen en door Techel in 1925 ontworpen oplossing, kwam er op neer dat er in de lanceerbuis tussen de achterdeksel en torpedo een zuiger werd geplaatst die de afscheiding vormde tussen de torpedo en het omhullende water enerzijds en de afvuurlucht die tijdens het lanceren zou worden toegelaten anderzijds. Dit was het zogeheten binnenboord ventileren. Vlak voordat de torpedo tijdens de lancering de lanceerbuis zou verlaten, zou door middel van een rolmechanisme, gecommandeerd door de staart van de torpedo, een snelventileerklep in werking worden gesteld die de lanceerbuis zoveel mogelijk zou moeten ontluchten en de afvuurlucht zou 'inslikken'. De zuiger zou door een remmechanisme snel tot stilstand komen en vervolgens door de druk van het buitenboordwater weer in zijn oorspronkelijke uitgangspositie worden teruggeduwd. Het IvS subsidieerde dit systeem uit geheime Duitse marinefondsen. Proeven met een in een Nederlandse onderzeeboot geïnstalleerd prototype leverden niet het gewenste resultaat op, waarna de KM zich midden jaren dertig uit het project terugtrok. Techel continueerde zijn proeven in Finland en vond uiteindelijk een (complexe) oplossing. De Nederlandse marineofficier L.F. Klaassen vond een eenvoudigere oplossing voor het belloos lanceren die goed voldeed in zowel Nederlandse als Indische wateren. Vooral in de relatief kalmere en heldere wateren van de archipel verraadde een luchtbel bij het lanceren direct de positie van een onderzeeboot. De vinding van Klaassen vond direct haar weg naar de Nederlandse onderzeeboten.¹⁶

In het begin van de jaren dertig werd de eerste sonarapparatuur, geruispeilers, geplaatst op de onderzeeboten van de O 12-klasse. Het was de Periphon A van de *Atlas-Werke Aktiengesellschaft* te Bremen. Het IvS had bemoeienis met de keuze en aanschaf ervan. Deze apparatuur bestond uit 2 x zes aan weerszijden van de boeg geplaatste hydrofoons. De Duitsers deden de eerste proeven na de Eerste Wereldoorlog met actieve sonars, het *Atlas Gruppen-Horch-Gerät* (GHG), met de Finse onderzeeboot *Vesikko*. Er volgde een verbetering van de perifoon, Periphon C. Deze bezat 2 x negen hydrofoons die aan weerszijden van de boeg van de onderzeeboot een plek vonden. De voorste drie hydrofoons konden tevens voor morseseinen worden gebruikt. Ook deze vinding mocht aan het buitenland worden geleverd, waarna de KM elf stuks van het type C aanschafte.¹⁷

In diverse landen werd in het Interbellum met wisselend succes gezocht naar mogelijkheden om met dieselmotoren te varen wanneer de toren nog juist boven water stak om zo (ook) via een buis schone lucht in te nemen en

16 Mohrmann, *Marine-Torpedodienst* 76; Nederlands Instituut voor Militaire Historie. Den Haag, L.F. Klaassen, toegang 016.

17 Anon., *Gruppenhorchanlage für Unterseeboot*, No. 211. Atlas-Werke Aktiengesellschaft

(Bremen, 1934) 28; Anon., *Unterwasser-Luister-Inrichtung*. No. 431 H, Hr. Ms. K XIX [O 19] en K XX [O 20] (Bremen, 1938) 26; Rössler, *Die Sonaranlagen der deutschen Unterseeboote* (Bonn, 2. 2006) 44-46.



Lichte kruiser Hr.Ms. *De Ruyter* (1936–1942). COLLECTIE NEDERLANDS INSTITUUT VOOR MILITAIRE HISTORIE DEN HAAG.

uitlaatgassen af te voeren. De meeste landen staakten de proeven, met uitzondering van Nederland dat een redelijk goed functionerende oplossing wist te ontwikkelen. Deze werd de snuiver genoemd, waarmee het mogelijk werd dat de onderzeeboot vlak onder het wateroppervlak met dieselmotoren kon varen: het getrimd dieselen. Snuivers werden op de meeste Nederlandse onderzeeboten geïnstalleerd.¹⁸

OPPERVLAKTEOORLOGSSCHEPEN

Door tussenkomst van 't Hooft verkreeg het IvS opdrachten voor het ontwerp van oppervlakteoorlogsschepen. Deze opdrachten gebruikte het ingenieurskantoor om voor de buitenwereld over te komen als een regulier Nederlands bureau. Het feit dat Techel een van de bekwaamste scheepsbouwers van oorlogsbodems was, woog voor de Koninklijke Marine zwaar mee. Techel had zijn kunnen getoond bij de afbouw van de lichte kruisers *Java* en *Sumatra*. Zijn kennis van de bouw van kruisers was onontbeerlijk bij de realisatie van de lichte kruiser *De Ruyter* (1933–1936). Deze toonde de kenmerkende lijnen van de Duitse kruisers van haar tijd. De *Admiralität* koos voor haar slagschepen, slagkruisers, zware- en lichte kruisers bewust silhouetten die met elkaar veel gemeen hadden om zo herkenning op zee te bemoeilijken.

De *De Ruyter* was in lijn met deze filosofie ontworpen, evenals de navol-

18 E. van den Pol, *Aspects of submarines* (Den Helder, z.j. [ca. 1992]); E. Rössler, *Geschichte des deutschen Ubootbaus* (München, 1975)

280–286; E. van den Pol, 'De geboorte en de de vroege ontwikkeling van de hedendaagse snuiver', *Marineblad* 105 (1995) 110–123.

gende voor Nederlands-Indië bestemde kruisers. Twee daarvan kwamen, na ingrijpende wijzigingen in het ontwerp en silhouet, pas na de Tweede Wereldoorlog in dienst als *De Ruyter* en *De Zeven Provinciën*. Techel werkte verder mee aan het Nederlandse slagkruiserplan. Het was een ontwerp dat veel overeenkomst vertoonde met de Duitse slagkruiser *Gneisenau*. Deze Nederlandse slagkruiser is nooit gebouwd, wat een *blessing in disguise* geweest is. In feite had de slagkruiser als scheepstype al in de Eerste Wereldoorlog zijn onnut aangetoond. De ondergang van Britse slagkruisers in de strijd tegen Duitsland en Japan in de Tweede Wereldoorlog bevestigde dit opnieuw.¹⁹

Het IvS kreeg tevens de opdracht voor een ontwerp voor een mijnenveger/mijnenlegger. Dit werd de Jan van Amstel-klasse waarvan er in totaal dertien werden gebouwd. Een ervan overleefde de oorlog en is thans een museum-schip in Den Helder; de *Abraham Crijnsen*. Ook volgde een opdracht voor een ontwerp van een kanonneerboot, waarvan er drie voor Nederland op stapel werden gezet. Een vierde was bestemd voor België. Na voor de Duitse marine te zijn voltooid, gingen er twee door oorlogshandelingen uiteindelijk verloren. Een derde kwam na 1945 weer in Nederlandse handen als Hr.Ms. *Van Speijk*.

DUITS PROFIJT VAN NEDERLANDSE ONDERZEEBOOTTECHNIEK 1940–1945

In de bezettingsjaren kon uiteraard van een normale samenwerking tussen Nederlanders en Duitsers geen sprake zijn. Het IvS had toegang tot de archieven van de Afdeling Marine Scheepsbouw, dat net als alle overige overheidsinstanties op bevel van de naar Londen uitgeweken Nederlandse regering niet was opgeheven. Drie op stapel staande O 21-klasse onderzeeboten (O 25-O 27) werden door het IvS met overgenomen NEVESBU-personeel voor de Duitse marine afgebouwd. De aan boord aangetroffen Nederlandse snelventilerinrichting om bellos te lanceren, werd hierop in 1943 in de nieuw ontworpen Duitse onderzeeboten van Type XXI en Type XXIII geïnstalleerd. Ook troffen de Duitsers een intacte ‘geruispeiler’ aan op de O 26. In Duitsland werd gewerkt aan de ontwikkeling van een betere versie door de *Atlas-Werke*, het GEMA S-Gerät. Die was evenwel nog niet gereed. De perifoon C van de O 26 werd door de Duitse marine uitvoerig getest om de nieuwe actieve sonar verder te verbeteren. Maar de perifoon C bleek bij Nederlandse onderzeeboten in Geallieerde dienst al dusdanig goed te werken dat zij beter functioneerde dan de actieve sonars van de *Royal en U.S. Navy*.

De Duitsers vonden verder complete snuivers op de Nederlandse onderzeeboten die in hun handen waren gevallen. De snuiver van de O 26 werd in 1940–1941 uitvoerig op zee geëvalueerd door *Marine Oberbaurat* Christoph

19 J.S. Noot, ‘Battlecruiser design studies for the Netherlands Navy 1939–40’ in *Warship International* 17 (1980) 242–273; J.J.A. Wijn, ‘Kenmerken van de Nederlandse marine-

scheepsbouw in honderd jaargangen’ in *Honderd Jaargangen Marineblad*, Redactie D.C.L. Schoonoord (’s-Gravenhage, 1990) 239–247.

Aschmoneit (1901–1984). Hij zag goede mogelijkheden voor de *Schnorchel* in de Noordzee, maar voor gebruik op de Atlantische Oceaan was deze uitvoering ongeschikt. Met name de veiligheidsklep op de uitlaat (*Kopfventil*) moest worden verbeterd. Admiraal Dönitz beval onderzoek naar verbeteringen van de Nederlandse snuiver en vroeg de apparatuur uit te bouwen bij de buitgemaakte Nederlandse onderzeeboten. In 1943 gingen veel U-boten verloren, vooral van het Type VII. In afwachting van het beschikbaar komen van een generatie nieuwe typen onderzeeboten droeg Dönitz op de Nederlandse snuiver met spoed aan te passen voor gebruik op onderzeeboten van het voornoemde type. Binnen drie weken had de scheepsbouwkundige ingenieur Ulrich Gabler (1913–1994) een prototype gereed. Dat werd geïnstalleerd op een Type VII onderzeeboot. Gabler werkte voor de oorlog bij het *Ingenieurskantoor Lübeck* (IKL), het dochterbedrijf van IvS. De Duitse ingenieurs wisten de oorspronkelijke Nederlandse snuiver overigens aanzienlijk te verbeteren.

CONCLUSIE

Het IvS kwam naar Nederland in de gedaante van een ‘gewoon’ ingenieursbureau voor de scheepsbouw, maar het ware doel van de vestiging van dit kantoor in Den Haag was de *Reichsmarine* de nodige kennis te verschaffen om de leidende rol bij de onderzeebootbouw te behouden. De Duitse marineleiding vertrouwde erop dat de verbodsbepalingen wat betreft het onderzeebootwapen, zoals deze waren opgenomen in het Verdrag van Versailles, op termijn zouden worden opgeheven. Onderzeeboten waren in eerste instantie het type wapenplatform waarmee de mogelijke aspiraties van de nieuwe Baltische republieken, Polen en de Sovjet-Unie wat betreft gebiedsuitbreiding ten koste van Duits territorium aan de Oostzee kon worden tegengegaan. De Duitse marine was zich ervan bewust dat haar handelen een overtreding inhield van de bepalingen van voornoemd verdrag. Door Duitse werven, die geen onderzeeboten mochten bouwen, te vragen een ingenieursbureau op te richten in een gedurende de Eerste Wereldoorlog neutraal land, was de wens van de Duitse marineleiding realiseerbaar. Te meer daar geheime fondsen van de *Reichsmarine* het project ondersteunden. Het bleek mogelijk in 1922 het ingenieursbureau van Kiel over te plaatsen naar Den Haag, waar het een Nederlands uiterlijk kreeg aangemeten. Het IvS stond onder leiding van de kundige Duitse scheepsbouwingenieur Techel. De komst van Techel, die in 1915 kruisers voor Nederlands-Indië had ontworpen, bleek een uitkomst voor de afbouw van deze vaartuigen. Daarna ontwierp hij ook oppervlakteschepen voor de Koninklijke Marine. Tevens profiteerde de Nederlandse Onderzeedienst van de Duitse kennis. Het IvS diende weliswaar loyaal de Duitse marineleiding, maar gaf ook betrouwbaar en goed advies aan de Afdeling Marinescheepsbouw van de Koninklijke Marine. Aanvang jaren dertig nam het belang van het IvS voor de *Admiralität* sterk af nadat Duitsland weer onderzeeboten mocht bouwen

en bezitten. Naast de vele gegeven adviezen ten aanzien van de onderzeebootbouw in de eerste tien jaar van zijn bestaan, kreeg het IvS toen opdrachten voor ontwerpen van oppervlakteschepen voor de Koninklijke Marine. Het kwam zodoende tot goede ontwerpen voor diverse vaartuigen.

Diende het IvS nu één of twee heren, ofwel alleen de *Reichsmarine* (later *Kriegsmarine*), of ook de Koninklijke Marine? Het antwoord op deze vraag is tweërlei. De *Reichsmarine* wist door middel van de mantelorganisatie IvS inderdaad als gehoopt de eigen kennis van onderzeebootbouw te behouden en verder te ontwikkelen, totdat eigen productie en bezit van dit wapenplatform weer mogelijk was. Een bijkomend effect van het succesvol dienen van de *Reichsmarine* was evenwel dat ook de Koninklijke Marine en hiermee Nederlands belang werd gediend. Dit was al helemaal het geval nadat het Duitse aandeel in het ingenieurskantoor vanaf aanvang jaren dertig afnam. Niettemin zou na mei 1940 het nu volledig aan de Duitse zeestrijdkrachten toegewijde IvS juist weer profiteren van de Nederlandse contacten en door het gastland ontwikkelde onderzeeboottechniek aandragen voor het U-boot wapen.

OVER DE AUTEUR Bas (S.J.) de Groot (1937) vervulde zijn dienstplicht bij de Veldartillerie 1956–1958, studeerde van 1958 tot 1964 Biologie, met de vakken Vergelijkende Fysiologie, Visserijbiologie, Oceanografie en Experimentele embryologie, aan de Universiteit Utrecht. Van 1965–1966 was hij verbonden aan het laboratorium voor Vergelijkende Fysiologie te Utrecht en van 1967 tot 2000 aan het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek (RIVO) te IJmuiden. In 1971 promoveerde hij aan de Universiteit Utrecht. Hij was tevens hoofdredacteur van de wetenschappelijke vaktijdschriften *Aquaculture* (Elsevier, Amsterdam) 1972–1992 en van *Aquaculture Research* (Blackwell, Oxford) 1992–2010. Verder was hij bestuurslid van de Vereniging voor Zeegechiedenis. Van zijn hand verschenen diverse artikelen en boeken over zijn vakgebied, als ook over de zee- en militaire geschiedenis. Sinds 2000 was hij als vrijwillig medewerker verbonden aan eerst het Instituut voor Maritieme Historie (IMH) en daarna aan het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) te Den Haag. Hij is lid van de Studie Commissie van de Stichting Menno van Coehoorn te Utrecht.

Anekdoten

Crowdfunding in 1916: vliegende start van het Scheepvaartmuseum

Midden in de Eerste Wereldoorlog werden in Nederland maar liefst twee scheepvaartmusea opgericht, het Nationaal Technisch Scheepvaartkundig Museum in Rotterdam en het Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum in Amsterdam. Aan dat eerste instituut, het latere NISS, is elders in dit tijdschrift een uitgebreid artikel gewijd. Het Amsterdamse museum, nu gevestigd in het Zeemagazijn aan het Oosterdok, laat het eeuwfeest evenmin ongemerkt voorbijgaan, met feesten, tentoonstellingen en een gedenkboek, en hopelijk ook een nieuwe vaste koers, na de roerige recente jaren.

Het lijkt merkwaardig, een museum beginnen in een tijd dat heel Europa in brand staat en de scheepvaart enorme belemmeringen ondervindt. De initiatiefnemers hadden kennelijk een groot vertrouwen in de toekomst. Helemaal nieuw waren hun ideeën trouwens niet. Allerlei manifestaties liepen al jaren vooruit op de museumplannen. In 1900 vond in Den Haag de grote expositie over het ‘Zeewezen’ plaats, zeven jaar later gevolgd door allerlei activiteiten bij de 300ste geboortedag van Michiel de Ruyter. Directe aanleiding voor het opzetten van een permanent scheepvaartmuseum was de ENTOS (Eerste Nederlandsche Tentoonstelling Op Scheepvaartgebied) op een terrein in Amsterdam-Noord in de zomer van 1913.

Met het Technisch Scheepvaartkundig Museum in oprichting in Rotterdam – niet te verwarren met het al veel oudere Maritiem Museum ‘Prins Hendrik’ – werden de taken verdeeld. ‘Onze verzameling’, vermeldt het jaarverslag over 1916–1917, heeft een ‘historisch karakter’, die in Rotterdam een ‘actueel-technisch karakter’. Meteen voegt het verslag er aan toe dat ook modellen van de ‘allernieuwste schepen’ in Amsterdam een plaats verdienen.

Het museum in oprichting kon rekenen op een netwerk van supporters uit de hoogste kringen. Ministers, de burgemeesters van Amsterdam en Rotterdam en allerlei figuren uit de financiële en bestuurlijke elite werden meteen tot erevoorzitter of erelid benoemd. Onder de adviseurs waren eveneens grote namen, zoals de kunsthistorici Abraham Bredius en Cornelis Hofstede de Groot, die zitting namen in de Commissie van Aankoop.



De allereerste expositie van aanwinsten van het Scheepvaartmuseum in de zalen van veilinghuis Frederik Muller & Co in Amsterdam, februari 1917. HET SCHEEPVAARTMUSEUM, INV. 1994.2021.

Binnen enkele maanden had de Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum meer dan een miljoen gulden bijeengebracht, voornamelijk van bedrijven en particulieren met belangen in de Amsterdamse haven. Onder de 'Stichters', schenkers van minimaal 10.000 gulden (huidige equivalent bijna 80.000 euro), waren de grote rederijen, KNSM en Stoomvaart Maatschappij 'Nederland'. Ook cultuurmaatschappijen uit Nederlands- Indië en de Twentse textielindustrie trokken royaal hun beurs. Voorzitter C.J.K. van Aalst zette zijn hele netwerk in voor de fondsenwerving. Van Aalst was een van de machtigste mannen van ons land. Hij was niet alleen president-directeur van de Nederlandsche Handel-Maatschappij, maar richtte ook de Nederlandsche Overzee Trust Maatschappij op, die de scheepvaart van het neutrale Nederland door de moeilijke oorlogsjaren moest loodsen. Nog geen week na de officiële oprichtingsvergadering, ging hij op bezoek bij minister-president Cort van der Linden. Zijn dagboek, tegenwoordig online te raadplegen via de website Huygens ING, biedt mooie voorbeelden van zijn lobby voor het nieuwe museum. 'Zijne Excellentie', schrijft hij, 'had geen bezwaar in principe om voorwerpen aan ons Museum af te staan uit Rijksmuseum, enz., doch omtrent die welke kunstwaarde hebben (hij dacht daarbij aan een schilderij van Van de Velde) had hij niet veel lust tot afgeven.' Dan maar zelf kopen, moet het bestuur hebben gedacht. Nog in het eerste jaar kocht het Scheepvaartmuseum een werk van zowel vader als zoon Van de Velde: het penschilderij 'Eskader van zeven oorlogsschepen' (Van de Velde de Oude) en een doek van De Jonge in olieverf

van een aanval met een branderschip tijdens de Zeeslag bij Solebay.

Ondanks het ontbreken van een gebouw – het museum aan de Cornelis Schuijtstraat was pas in 1922 klaar – timmerde het nieuwe museum flink aan de weg. In een expositieruimte in de Nieuwe Doelenstraat in Amsterdam waren de eerste aanwinsten al in februari 1917 een week lang te zien. Dat was te danken aan conservator Anton Mensing, die in dat gebouw het veilinghuis Frederik Muller & Co dreef. Tegenwoordig is hier het Universiteitstheater gevestigd. Mensing was een drijvende kracht bij de opbouw van een collectie die vandaag de dag wereldfaam geniet. Persoonlijk droeg hij daar het nodige aan bij door belangrijke schenkingen, bruiklenen en door zijn grote kennis van de kunst- en boekenmarkt. Uit de kranten van die tijd is op te maken dat die eerste expositie een golf van spontane schenkingen tot gevolg had. Daaronder waren uiteenlopende stukken, zoals ‘een oud kompas’ en het ‘model van een schoenerkof’. Het woord crowdfunding was nog niet uitgevonden, maar de oprichters van het Nederlands Scheepvaartmuseum wisten wel precies hoe dat werkte.

REMMELT DAALDER

Over de geschiedenis van het Scheepvaartmuseum zie: H. Hazelhoff Roelfzema e.a., *Roeien met de Riemen. 75 jaar Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum* (Amsterdam 1991).

Een West-Fries oorlogsschip in Finse wateren

Midden in de Finse Golf, op een diepte van 64 meter, is zeer waarschijnlijk het Nederlandse oorlogsschip *Huis te Warmelo* gevonden. Het schip van de Admiraliteit van West-Friesland en het Noorderkwartier maakte deel uit van een eskader dat in 1715 ter bescherming van de koopvaardij werd uitgezonden. Tijdens deze missie voer het oorlogsschip tegen een blinde klip waarna het korte tijd later zonk. Bij dit ongeluk lieten 130 van de 200 opvarenden het leven.

Het nieuws over de vondst werd in maart van dit jaar door de gemeente Medemblik bekend gemaakt. Medemblik was niet alleen de bouwlocatie en thuishaven van het schip, ook een groot deel van de bemanning was uit de West-Friese havenplaats afkomstig.

De vondst van het *Huis te Warmelo* is in meerdere opzichten bijzonder. In de eerste plaats vanwege de uitzonderlijk goede staat waarin het scheepswrak verkeert. De natuurlijke eigenschappen van de omgeving hebben een conserverende werking op het hout. De constructie van de romp is grotendeels intact. Zelfs de kanonnen staan nog op het bovendek. Van de drie masten staat de voormast nog gedeeltelijk overeind, de andere masten liggen op en bij het schip. Filmbeelden tonen een overweldigende hoeveelheid onderdelen en voorwerpen: van dekroosters tot ankers.

Maar ook de wijze waarop het scheepswrak is ontdekt, maakt de vondst bijzonder.



Een 18de-eeuwse kaart van de Oostzee met de vermelding van het 'Noord Hollands Oorlogsschip'. Een vrijwel identieke kaart leidde tot de vondst van het oorlogsschip *Huis te Warmelo*. COLLECTIE: HET SCHEEPVAARTMUSEUM, AMSTERDAM. INVENTARISNUMMER S.0429(08); DETAIL VAN DE ZEEKAART VAN EEN DEEL VAN DE OOSTZEE TOT SINT PETERSBURG, SAMENGESTELD DOOR CHRISTOFFEL MIDDAGTEN, CIRCA 1720.



Een kanon op het bovendek. FOTO: SUBZONE, FINLAND.

Aan de basis ligt een 18de-eeuwse kaart van de Oostzee in de collectie van het Maritiem Museum Rotterdam. Deze kaart vermeldt: 'Hier is het Noord Hollands Oorlogsschip op gebleven 1715'. Alleen het fregat *Huis te Warmelo* komt voor deze omschrijving in aanmerking. De kaart en de belangrijkste karakteristieken van het schip zijn eind 2015 gedeeld met archeologen in Estland en Finland. En dat leidde tot een verrassend snelle reactie: 'Yes, we have found your ship'!

Het scheepswrak was in 2002 voor het eerst opgemerkt. Maar onderzoek naar het door duikers genoemde 'Kalbådagrund gunship' had nog niet geleid tot het vaststellen van de identiteit. Aanvankelijk ging men ervan uit dat het een Russisch of Zweeds oorlogsschip betrof.

Met financiële steun van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en de gemeente Medemblik is deze zomer nieuw onderzoek naar het scheepswrak verricht. De duik- en onderzoeksactiviteiten worden uitgevoerd door het Finse onderzoeksbureau SubZone en staan onder toezicht van de National Board of Antiquities. De belangrijkste doelstelling van dit onderzoek is een goede en systematische documentatie van het scheepswrak. SubZone maakt gebruik van fotogrammetrie, een meetmethode waarbij het schip door middel van fotografie in 3D wordt gemeten. De foto's worden met speciale software verwerkt tot een 3D-model op schaal.

Het recente onderzoek is ook gericht op de definitieve vaststelling van de identiteit. Dat is geen sinecure. Er mogen geen voorwerpen en onderdelen worden gelicht en de spiegel, waarop de scheepsnaam zal staan, ligt onleesbaar op de

zeebodem. Wel biedt het bewaard gebleven bouwbestek uit 1708 aanknopingspunten. Waar mogelijk zal het bestek met het 3D-model worden getoetst. Wat we nu weten, is dat de lengte van het schip (125 Amsterdamse voet = ruim 35 meter), het aantal kanonnen (44) en de wraklocatie kloppen.

PETER SWART, HOORN

PROJECTINITIATOR EN ARCHIEFONDERZOEKER

Meer beelden van het wrak op de facebookpagina van SubZone:
www.facebook.com/subzoneltd/

Website

HET MARITIEM PORTAL VAN NEDERLAND, [HTTPS://MARITIEMPORTAL.NL](https://maritiemportal.nl)

Het informele nationale samenwerkingsverband op maritiem gebied, de Maritieme Koepel, wil graag alle maritiem-historische organisaties (musea, verenigingen enz.) en onderzoekers in Nederland met elkaar in contact brengen. In 2014 heeft de Maritieme Koepel het plan opgevat hiertoe een Maritiem Portal van Nederland op te zetten en te ontwikkelen. Deelnemers hebben wel een eigen website, maar er is nog geen *centrale plaats* waar alle organisaties op maritiem gebied vindbaar en toegankelijk zijn. Het Maritiem Portal heeft dan ook als doel dé centrale toegang te zijn waarop alle Nederlandse organisaties op maritiem-historisch gebied vindbaar zijn op het web. Zo wil het portal meer synergie bereiken en zich naar buiten toe professioneel digitaal profileren. Het Maritiem Portal richt zich niet alleen op onderzoekers en specifiek geïnteresseerden, maar zeker ook op een breder, algemeen publiek. ‘Zoekers’ naar maritieme onderwerpen, evenementen of organisaties vinden zo snel de gewenste informatie. Via het Maritiem Portal zullen ook databases op maritiem-historisch gebied vindbaar en toegankelijk worden gemaakt. De initiatiefnemers hebben bewust gekozen voor de naam Maritiem Portal van Nederland, want het is de bedoeling dat de website echt een ‘toegangspoort’, portal, wordt op maritiem gebied.

De Maritieme Koepel is er in de afgelopen jaren in geslaagd om een groot aantal organisaties en instellingen, die zich met maritieme informatie, geschiedenis en cultuur bezighouden, te committeren aan de ontwikkeling van het Maritiem Portal van Nederland. Ruim twintig deelnemers (musea, onderzoeksinstituten, verenigingen) op het gebied van maritieme geschiedenis waren bereid bij te dragen aan de ontwikkelkosten en de kosten voor structureel onderhoud. De Samenwerkende Maritieme Fondsen (Vereeniging de Prins Hendrik Stichting, Het Admiraal van Kinsbergenfonds, Vaderlandsch Fonds ter aanmoediging van 's-Lands Zeedienst, Directie der Oostersche Handel en Rederijen, NISS) en de Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum verstrekten subsidies. Deelnemers verplichten zich ook tot een inhoudelijke bijdrage. Nieuwe deelnemers blijven van harte welkom, want een groot draagvlak is de basisvoorwaarde voor het slagen van dit project.

Vanaf het begin van het uitwerken van de plannen was duidelijk dat het

Maritiem Portal ontwikkeld moest worden in een stabiele omgeving en duurzaam diende te worden ondergebracht, zowel technisch als inhoudelijk. Het Huygens ING-KNAW heeft zich bereid verklaard om de website te ontwikkelen en te hosten, en daarmee is aan bovengenoemde randvoorwaarde uitstekend voldaan. Het Huygens ING is een KNAW onderzoeksinstituut op het gebied van geschiedenis en cultuur. Het instituut is gevestigd in Amsterdam. Een portal gewijd aan maritieme geschiedenis en cultuur past goed bij de missie van het Huygens ING 'Terug naar de bron: de geschiedenis ontrafeld met nieuwe technologie'. Nederland was en is een maritieme natie. Het is de bedoeling dat het portal een belangrijke middelpuntzoekende functie krijgt voor iedereen op dit vakgebied en voor het brede publiek.

Rik Hoekstra is belast met de technische ontwikkeling. Marja de Keuning is aangesteld als webredacteur en de spin in het web van het Maritiem Portal. Na de oplevering zal het Maritiem Portal worden 'bestuurd' door de Stuurgroep *Governance* onder leiding van Anita van Dissel (Universiteit Leiden). De Werkgroep *Content* zal onder voorzitterschap van de webredacteur, tevens secretaris van de Stuurgroep, de kwaliteit van de content van het portal bewaken. Het Huygens ING zal in de bredere context van een Maritiem Loket ook andere projecten, database en e-publicaties op maritiem gebied samenbrengen. Onderzoek naar maritieme geschiedenis wordt zo gemakkelijker, want er is snel online veel informatie te vinden.

Het Maritiem Portal wordt in verschillende fasen ontwikkeld. Het, nu nog eenvoudige, portal zal globale informatie bevatten, zoals nieuws, informatie over de deelnemende instellingen, links naar websites. In de eerste fase zal een intranet-functie worden ingebouwd om de deelnemers in het portal onderling informatie te kunnen laten uitwisselen en onderlinge contacten en samenwerking te bevorderen. De website zal op 18 november 2016 (onder voorbehoud) officieel worden gelanceerd. Het Maritiem Portal van Nederland is dan live en door iedereen te raadplegen, maar alleen de deelnemers kunnen gebruikmaken van de intranet-functie. Vanaf 2017 wordt dan begonnen met de volgende fase, waarin gewerkt zal worden aan een laag met verdiepende informatie. De publicatie van de online versie van de nieuwe Maritieme Geschiedenis van Nederland eind 2018 zal daarin een centrale plaats innemen. Vergezichten zijn gelegen in digitale samenwerkingsverbanden, bijvoorbeeld digitale exposities op basis van collecties van de verschillende deelnemers van het Maritiem Portal en in het combineren van informatie uit verschillende databases.

Meer informatie is te vinden op de website van Huygens ING-KNAW, www.huygens.knaw.nl/maritiem-portal/

MARJA DE KEUNING

Boekbesprekingen

Adrian Leonard ed., *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1300–1850*

Londen: Palgrave Macmillan, Palgrave Studies in the History of Finance, 2016, xiii + 324 pp., ISBN 9781137411372; € 111,29

Het vervoer van goederen over zee was tot ver in de negentiende eeuw een riskante bezigheid. Schepen en hun lading konden door schipbreuk of kaping verloren gaan en zo de eigenaren grote schade toebrengen. Kooplieden en schippers hebben eeuwenlang geprobeerd om deze niet te calculeren risico's te beperken. Dat konden zij door te lenen op bodemerij of deel te nemen aan een partenrederij, maar ook door een schip en/of de lading te verzekeren. De praktijk van zeeverzekeringen ontstond in de late middeleeuwen in Italiaanse stadstaten en heeft zich van daaruit verspreid over andere delen van Europa. Adrian Leonard, de redacteur van de bundel *Marine Insurance*, stelt terecht dat de zeeverzekering het cement was tussen de bouwstenen van handel en scheepvaart; ondernemers konden daardoor onzekere verliezen omzetten in vaste kosten. Leonard is verbonden aan het centrum voor financiële geschiedenis van de Universiteit van Cambridge en gespecialiseerd in de ontwikkeling van zeeverzekeringen vanaf de vroegmoderne tijd tot heden.

Bundels, ook al bevatten zij slechts artikelen over strak omschreven thema's, lijden vaak aan een zekere onevenwichtigheid omdat auteurs zich lastig laten sturen. *Marine Insurance* is daarop een gunstige uitzondering. Onder regie van Leonard wordt in twaalf hoofdstukken de ontwikkeling van de zeeverzekering geschetst vanaf het veertiende-eeuwse Genua tot aan de negentiende-eeuwse Angelsaksische wereld. Er zijn de afgelopen decennia meer studies over zeeverzekeringen gepubliceerd, maar niet eerder is de internationale ontwikkeling daarvan zo systematisch in beeld gebracht. In het inleidende hoofdstuk laat Leonard zien hoe belangrijk de institutionele inbedding van de zeeverzekeringspraktijk is geweest voor de groei van de Europese en later de wereldhandel. Conflicten tussen verzekeraars en verzekerden over schades leidden tot verschillende vormen van bindende arbitrage, waardoor de betrouwbaarheid van het assurantiebedrijf toenam. Bovendien konden risico's beter worden ingeschat door de groeiende uitwisseling van informatie over handel en scheepvaart, ontstonden er standaardverzekeringopolissen en ten-

deerden verzekeringspremies naar vergelijkbare percentages. Dit alles leidde tot lagere transactiekosten die de overzeese handel stimuleerden.

Luisa Piccinno en Andrea Addobbati beschrijven in twee hoofdstukken hoe vanaf de veertiende eeuw in verschillende Italiaanse stadstaten zeeverzekeringen tegen betaling van een vooraf vastgestelde premie werden afgesloten. De kerk veroordeelde deze praktijk vanuit het principe dat het incasseren van een premie gelijk stond aan woeker, maar zij kon die uiteindelijk niet tegengaan. Genua, Florence en Venetië, de belangrijkste handelscentra, waren de steden waarin de meeste zeeverzekeringen werden afgesloten. Makelaars beheerden vanaf de vijftiende eeuw de verzekeringsmarkt; zij brachten tegen een bepaald courtage partijen bij elkaar en maakten afspraken over wat op welk traject verzekerd werd. Met de internationalisering van de handel verspreidde het verzekeringswezen zich naar het Iberisch schiereiland en vervolgens naar Vlaanderen. David de Ruyscher analyseert hoe onder invloed van Italiaanse kooplieden de praktijk van zeeverzekeringen in de vijftiende eeuw in Brugge werd geïntroduceerd en omstreeks 1530 naar Antwerpen verschoof. Het probleem was echter dat de regelgeving rondom zeeverzekeringen in Antwerpen achterbleef bij die in andere Europese steden, waardoor de verzekeringsmarkt in de Scheldestad niet tot wasdom kon komen. Bovendien verschoof het zwaartepunt na de val van Antwerpen in 1585 naar Amsterdam. Sabine Goschetst hoe die stad zich in de zeventiende eeuw ontwikkelde tot de grootste internationale verzekeringsmarkt van Europa. Amsterdam verwierf die positie dankzij de instelling van een goed functionerende Kamer van Assurantie, de beschikbaarheid van betrouwbare informatie, de aanwezigheid van deskundige makelaars en de spreiding van risico's over een groot aantal verzekeraars. Hoe goed de Amsterdamse verzekeringsmarkt functioneerde ten opzichte van die van Londen, bleek toen in 1693 een groot deel van de Engels-Nederlandse Smyrnafloot nabij Lagos door de Fransen werd veroverd. In Londen richtte dat verlies een financieel bloedbad aan onder verzekeraars, maar in Amsterdam kon de geleden schade goed worden opvangen dankzij de spreiding van het risico over een groot aantal verzekeraars. Tot in de achttiende eeuw waren verzekeraars particulieren die een gedeelte van een schip en/of lading verzekerden. Meestal waren dat kooplieden die wisselend verzekeringen voor hun handelswaar afsloten én als verzekeraar optraden.

Opmerkelijk is dat de ontwikkeling van zeeverzekeringen in Londen lang achterbleef bij die van andere Europese handelscentra. Desondanks bevat de bundel vijf artikelen over de Engelse verzekeringsmarkt in verschillende tijdvakken. De Britse achtergrond van de redacteur zal tot die overdaad hebben geleid. Toch had een keuze voor één hoofdstuk meer recht gedaan aan het relatieve belang van de Londense verzekeringsmarkt in de laatmiddeleeuwse en vroegmoderne tijd. In 1720 leek het dat de oprichting van twee op aandelen gebaseerde verzekeringsmaatschappijen in Londen – de Royal Exchange Assurance Corporation en de London Assurance Corporation – een nieuwe fase in de zeeverzekeringssector inluidde, maar beide ondernemingen trokken weinig

klanten. Succesvoller was de pool van particuliere verzekeraars die in 1688 in Edward Lloyds koffiehuis in Londen was opgericht. Pas in de negentiende eeuw nam het fenomeen private verzekeraar af en ontstonden op grote schaal verzekeringsmaatschappijen.

In het afsluitende hoofdstuk zet de Britse historicus Peter Spufford de ontwikkeling van zeeverzekeringen vanaf de veertiende eeuw chronologisch op een rij. In de geest van Fernand Braudel laat hij zien hoe vanaf de late middeleeuwen het economische centrum van Europa van Italië verschoof naar het Iberisch schiereiland en vervolgens via Vlaanderen naar de Republiek en Groot-Brittannië. In het kielzog van die ontwikkeling verschoof ook de internationale zeeverzekeringmarkt van Zuid-Europa naar Noordwest-Europa. Voor het vasthouden van de grote lijn had Spufford de behandeling van steden als Keulen en Rouen beter kunnen schrappen. En soms slaat hij de plank mis, bijvoorbeeld door te stellen dat Burgos (de hoofdstad van Castilië) ook na de reductie van de bevolking door de pest omstreeks 1400 de op een na grootste stad van Duitsland bleef (p. 277). Zo'n 'slip of the pen' komt bij de beste auteurs voor, maar maakt zijn hoofdstuk en de rest van de bundel niet minder waardevol. Mijn advies is, lees dit boek!

HENK DEN HEIJER

Pepijn Brandon, *War, Capital, and the Dutch State (1588–1795)*

Leiden/Boston: Brill, Historical Materialism Book Series 101, 2015, xiii + 447 pp., ISBN 9789004228146 (hardback) / ISBN 9789004302518 (e-book); € 135

Voor historici die gehecht zijn aan hun 'zekerheden' en moeite hebben met radicale nieuwe interpretaties is Pepijn Brandons studie naar de relatie tussen oorlogvoering, staatsvorming en kapitalisme ongetwijfeld even slikken. In zijn door Brill uitgegeven dissertatie gaat Brandon grote vraagstukken en historiografische debatten niet uit de weg en trapt hij en passant heel wat heilige huisjes omver. Dat maakt *War, Capital, and the Dutch State* een spannend en relevant boek om te lezen. De vraag is echter of de auteur met zijn nieuwe visie weet te overtuigen.

Meteen vanaf het begin zet Brandon hoog in. In zijn inleiding stelt hij vast dat Tilly's beroemde these over de relatie tussen staatsvorming en oorlogvoering voor de federale Republiek niet op gaat. De Verenigde Nederlanden vormden een belangrijke uitzondering tussen Europese staten die gaandeweg steeds meer centraliseerden, uitgebreide bureaucratieën ontwikkelden en uiteindelijk uitgroeiden tot (natie-)staten waarin het centrale gezag uitsluitend bij de landelijke overheid of vorst lag. Ondanks deze uitzonderingspositie lukte het de Republiek een belangrijke rol te spelen op het wereldtoneel, althans totdat het land in de achttiende eeuw afgleed tot een tweederangs mogendheid.

De vraag hoe de *rise and decline* van de Republiek te verklaren, is zeker niet

nieuw. Brandons antwoord daarentegen is wel hoogst origineel te noemen. Niet de (tijdelijke) zwakte van landen als Frankrijk en Engeland, noch de economische voorspoed in de zeventiende eeuw en het vermeende verval in de achttiende eeuw, maar het karakter van de Republiek als een *federal-brokerage-state* maakte volgens Brandon de groei van de Republiek tot wereldmacht mogelijk, terwijl het tegelijkertijd de oorzaak vormde van het verval aan het eind van de achttiende eeuw.

Met de term *federal-brokerage-state* onderscheidt Brandon de Republiek van wat in de Engelstalige literatuur de *fiscal-military state* is gaan heten. In tegenstelling tot de meeste andere Europese staten behield de Republiek haar federale karakter en bracht zij haar krijsbedrijf niet steeds meer onder centraal gezag, maar bleef zij het tot ver in de achttiende eeuw in hoge mate uitbesteden aan militaire ondernemers.

In zijn zoektocht naar het antwoord op de vraag waarom de Republiek zo lang bleef vasthouden aan de inzet van private partijen onderzoekt Brandon drie verschillende typen van militair ondernemerschap. Ten eerste kijkt hij naar de Verenigde Oost-Indische Compagnie en de West-Indische Compagnie als voorbeelden van private handelsondernemingen die door de staat geautoriseerd waren om oorlogen te voeren en verdragen af te sluiten. Dit is de meest verregaande vorm van militair ondernemerschap. Ten tweede concentreert hij zich op de admiraliteiten, waarbij hij vooral ingaat op de rol die de scheepswerven speelden in de lokale economieën. Ten derde staan de solliciteurs-militair centraal, een vorm van ondernemerschap die het meest gelijkenis kent met een 'normale' militaire (staats)bureaucratie.

Door deze drie verschillende vormen van *brokerage* te bestuderen komt Brandon tot de conclusie dat de financiële en economische elite van de Republiek in hoge mate verweven was met leger en vloot. Aanvankelijk werkte dit in het voordeel van de Republiek. Door de innige band tussen staat en (handels)elite kon de Republiek aan grote sommen geld en kennis komen voor de uitbetaling van troepen, het bouwen van schepen, en het ondernemen van overzeese expedities. Handelaren profiteerden op hun beurt weer van de steun van de staat en sleepten lucratieve contracten binnen.

Op de lange termijn groeide de innige band tussen staat en elite echter uit tot een onwrikbare houdgreep, die er voor zorgde dat noodzakelijke hervormingen niet van de grond kwamen. In plaats van een langetermijnstrategie te ontwikkelen, staarden de bestuurders van admiraliteiten en handelscompagnieën zich blind op kortetermijnwinsten en eigenbelangen. Eenzelfde patroon is te zien bij de werking van de scheepswerven en het systeem van solliciteurs-militair. Hoewel er vaak genoeg voorstellen voor reorganisaties waren, liepen dergelijke pogingen keer op keer spaak door institutionele barrières en politiek onvermogen.

Het uiteindelijke falen van de *federal-brokerage-state* wijt Brandon niet aan het disfunctioneren van het militair ondernemerschap. Integendeel, hij stelt juist dat de door hem onderzochte vormen van militair ondernemerschap nog

lange tijd uitstekend functioneerden. Hij verzet zich fel tegen het oude beeld van de achttiende eeuw als een periode van lethargie, inefficiëntie, corruptie en aristocratisering en geeft daarvoor tussen alle grote theorieën en prikkelende visies door interessante bewijzen. Uiteindelijk waren het de steeds grotere scheefgroei tussen de verschillende economische branches, de oneerlijkere verdeling tussen de gewesten en het uiteenvallen van de elite (*historical bloc*) die ervoor zorgden dat de basis onder het militaire succes van de Republiek steeds smaller werd.

Deze uitgesproken visie is vernieuwend en gewaagd en zal daarom zeker de nodige reacties ontlokken. *War, Capital and the Dutch State* is vooral (sociaal-) economisch van aard en draait om grote, niet altijd even makkelijk te bewijzen processen als 'financialisation' en 'semi-proletarianisation'. Dat neemt niet weg dat Brandon er in is geslaagd een boek te schrijven dat de komende jaren ongetwijfeld een vaste plaats in het historiografische debat zal gaan innemen. De tijd zal leren of zijn nieuwe kijk op de opkomst en ondergang van de Republiek in de geschiedenisboekjes terecht zal komen.

CHRISTIAAN VAN DER SPEK

Barbara Tomlinson, *Commemorating the Seafarer. Monuments, Memorials and Memory*

Suffolk: Boydell Press, 2015, 224 pp., ill., ISBN 9781843839705; \$ 50

Barbara Tomlinson heeft 37 jaar bij het Britse National Maritime Museum (NMM) in Greenwich gewerkt als conservator en was daarnaast actief in de Church Monuments Society. Het is dan ook niet verrassend dat dit boek over Britse maritieme monumenten is voortgekomen uit een database die al in 1978 door het NMM is opgezet (<http://weblog.rmg.co.uk/memorials/>). De studie van maritieme gedenktekens is echter nog relatief nieuw. Dit boek geeft een algemeen overzicht van de recente ontwikkelingen in deze discipline.

In de inleiding geeft Tomlinson een typologie van de verschillende soorten monumenten. Ze maakt een onderscheid tussen door de staat of de Kroon opgerichte gedenktekens en particuliere initiatieven. De aan het eind van de negentiende eeuw opkomende mode om reeds lang gestorvenen te herdenken geeft een goed beeld van de mate waarin historische figuren hun populariteit behielden of herwonnen. Tussen de achttiende en de twintigste eeuw werden monumenten steeds democratischer: ook zeelui in lagere rangen konden zich stenen gedenktekens in de vorm van grafstenen veroorloven.

Het boek is chronologisch-thematisch ingedeeld. In vier hoofdstukken worden aan de Royal Navy verbonden monumenten vanaf 1628 behandeld. De daaropvolgende thematische hoofdstukken zijn gewijd aan monumenten voor de koopvaardij, scheepsrampen en -ongevallen, ontdekkingsreizigers en scheepvaart nabij de kust: visserij, het reddingwezen en pleziervaart. De

opzet van de hoofdstukken is steeds gelijk. Aan de hand van verschillende beschreven monumenten laveert de lezer door de Britse maritieme geschiedenis.

Het overgrote deel van de beschreven gedenktekens is vrij kort na de gerelateerde gebeurtenis opgericht. Hierdoor komen veranderingen in smaak en stijl en de contemporaine ideeën over bijvoorbeeld heldendom goed voor het voetlicht. Een aardig voorbeeld is de dood van viceadmiraal Nelson in 1805. Rond die tijd lag vast hoe een bevelvoerend zeeheld diende te sterven: hij hoorde, hoewel dodelijk gewond, aan dek te blijven en koelbloedig zijn mannen te blijven leiden om pas te bezwijken in de wetenschap dat de overwinning was behaald. Nelson voldeed aardig aan dit ideaal: hij werd onderdeks gebracht nadat hij door een Franse kogel was getroffen en stierf drie uur later. Desondanks wist hij wat er van hem werd verwacht en sprak enige patriottische woorden uit alvorens hij overleed. Dit soort verhalen verlevendigen *Commemorating the Seafarer* en bieden de nodige context bij de getoonde monumenten.

Tomlinson heeft een prettige en toegankelijke schrijfstijl. De keuze voor korte paragrafen draagt daar aan bij en maakt het ook makkelijk om het boek even weg te leggen als de opsomming van monumenten de lezer begint te dazen. Maritieme monumenten, standbeelden, graftombes, glas-in-loodramen en gedenktekens op straat zijn er in de eerste plaats om bekeken te worden. Een boek over dit onderwerp vereist veel foto's om de tekst te duiden. De fotografisch goed uitgevoerde overzichtsbeelden van de monumenten zijn helaas vaak (te) klein en enkel in zwart-wit afgedrukt om drukkosten te besparen. Een boek als dit had meer verdiend. Een ander minpunt is het wel erg spaarzame gebruik van voetnoten, hoe begrijpelijk ook voor een boek dat op een breed publiek is gericht. Het probleem is dat Tomlinson niet consequent is in haar verwijzingen naar primaire bronnen en recente literatuur.

In de conclusie merkt Tomlinson op dat sinds de Falklandoorlog (1982) de zee als strijdtoneel uit het Britse collectieve bewustzijn is verdwenen, terwijl de overgang naar containers de havens fysiek van de stadscentra heeft verwijderd. Het daaruit resulterende gebrek aan belangstelling voor maritieme zaken uit zich in een soort *sea blindness*. Tegelijk signaleert ze een veranderende herdenkingscultuur en bedreiging van monumenten door herbestemming van kerken en het ruimen van begraafplaatsen. Dat zijn ontwikkelingen die in min of meerdere mate ook op Nederland van toepassing zijn en de lezer aan het denken zetten over de betekenis en het belang van monumenten.

Commemorating the Seafarer is geen wetenschappelijk boek in de gebruikelijke zin van het woord; de inleiding bevat geen vraagstelling en de conclusie is meer een schets van hedendaagse ontwikkelingen dan een antwoord op een onderzoeksvraag. Desalniettemin heeft Tomlinson een geslaagde inleiding op het thema maritieme monumenten in Groot-Brittannië geschreven. Gedenktekens worden door historici weinig gebruikt als er ook schriftelijke bronnen beschikbaar zijn. Dat is jammer, want ze kunnen ons veel leren over

het contemporaine beeld van gebeurtenissen. Zeker voor degenen die in deze richting onderzoek willen doen, is *Commemorating the Seafarer* een inspirerende aanrader.

MARTIJN HEIJINK

Guy Chet, *The Ocean is a Wilderness: Atlantic piracy and the limits of state authority, 1688–1856*

Boston: University of Massachusetts Press, 2014, 178 pp. ISBN 9781625340856; \$ 23,95

Daniel Heller-Roazen, vertaald door Geertjan de Vugt, *De vijand van iedereen. Piraten en het volkenrecht*

Amsterdam: Boom, 2016, 308 pp., ISBN 9789089532107; € 24,90

Hoewel beide auteurs een min of meer zelfde thema lijken te behandelen, lopen deze studies inhoudelijk nogal uiteen. Wat beiden wel gemeen hebben is dat zij een boek schreven over een vakgebied waarin ze niet werkzaam zijn. Chet haalde zijn titel aan Yale en is thans werkzaam als hoogleraar vroegmoderne Amerikaanse en militaire geschiedenis aan de University of North-Texas. Hij schreef eerder over de Engelse en Amerikaanse militaire cultuur, expansionisme en de trans-Atlantische culturele cohesie. Heller-Roazen (1974) is hoogleraar literatuurwetenschap aan Princeton University en publiceerde vooral over taalwetenschap. Zijn kennis over het onderwerp is vooral op de klassieken gericht, niettemin houdt hij de lezer een worst voor die er niet is. Heller-Roazen stelt zich namelijk de vraag waarin de (internet)piraat van vandaag verschilt en lijkt op de vrijbuiters van weleer (terwijl hij ophoudt bij de kaping van de *Achille Lauro*). Het boek gaat echter over het juridische paradigma van de piraat als vijand van allen. Centraal staat de vraag in hoeverre staten het recht kunnen uitoefenen om individuen of gevestigde collectieven te beschouwen als vijand waarop het generieke recht niet van toepassing is. Chet bestrijdt in *The Ocean is a Wilderness* juist de idee dat de opkomst van het Britse imperium en zijn maritieme macht er rond 1730 voor zorgden dat piraterij van de wereldzeeën verdwenen zou zijn. Hij wil aantonen dat piraterij en smokkel tot in de negentiende eeuw gemeengoed waren op de Atlantische Oceaan. Ook qua inhoudelijke benadering verschillen de boeken. Waar Heller-Roazens zijn werk zelf als filosofisch-genealogisch omschrijft, is dit vooral rechtsfilosofisch van aard, terwijl Chet nadrukkelijk een economisch-politieke invalshoek geeft.

The Ocean is a Wilderness is opgezet met een voorwoord, dankwoord, inleiding, vier hoofdstukken en een uitgebreide conclusie. De vier hoofdstukken handelen over de aanhoudende vormen van piraterij tijdens de achttiende eeuw; de juridische en ethische vraagstukken waarvoor de vroegmoderne staat zich in deze geplaatst zag; de rol van de verzekeringsmaatschappijen in de bestrijding van de piraterij en de illegale smokkelhandel en de grenzen van de

staatsbemoeienis. Een derde van het boek gaat op aan het notenapparaat (dat vaak interessantere informatie geeft dan de tekst) en de uitgebreide bibliografie. Er is een kleine index op persoonsnamen en onderwerpen. Heller-Roazen baseert zich eveneens op een uitgebreide bibliografie, wel vijftig pagina's noten en werkt vanuit de piraten uit de tijd van de Grieken naar onze hedendaagse tijd aan de hand van jurisdictie over het onderwerp. Hierbij wordt zwaar de nadruk gelegd op het oorspronkelijke Romeinse recht als basis van latere ontwikkelingen. De titel is dan ook een rechtstreekse vertaling hieruit die refereert aan de piraten als *hostis generis humani*. Het geheel is opgebouwd uit zestien evenwichtige hoofdstukken, waarvan de laatste zes omvangrijker zijn. Een index is niet aanwezig. Illustraties ontbreken bij beide auteurs.

De auteurs kabbelen in hun studies vrolijk voort zonder dat het aanvankelijk ergens naartoe schijnt te leiden, Chet herhaalt zich zelfs meermalen. Heller-Roazen scheidt vanuit zijn chronologische opzet gaandeweg echter een duidelijk theoretisch kader met betrekking tot de voortschrijdende definitie en omschrijving van maritieme terminologie als piraterij en kaapvaart. Chet omschrijft beide begrippen als theoretisch divers, maar praktisch synoniem. Terwijl Heller-Roazen op dit gebied zeer gedistingeerde woorden hanteert, loopt Chets betoog hier stuk op eenzijdig betoog. Anderzijds is het Chet die ernstige kritiek heeft op de achteloze wijze waarop door historici, met name overheidsstukken, als bijna enig bronnenmateriaal gehanteerd worden in de behandeling van het onderwerp piraterij, waarmee een duidelijke zwakte in de studie van Heller-Roazen aangegeven is.

Chet gaat er namelijk vanuit dat handelsvaart, smokkel, kaapvaart en piraterij in met name de zeventiende en achttiende eeuw niet benaderd moeten worden vanuit de ogen van de overheid, maar juist die van de publieke opinie, die heel anders lag. Maar al te vaak waren lokale politiek, wetgeving, handelsvaart, kaapvaart en piraterij met elkaar verweven, terwijl juist de centrale overheid zich hier in dit tijdvak door wetgeving en belastingheffing mee ging bemoeien, maar daarin pas succesvol werd na de totstandkoming van de bureaucratische natie-staat in de negentiende eeuw. De reikwijdte van de zeventiende- en achttiende-eeuwse staat voldeed daar ook volstrekt niet aan, zodat de publieke opinie (van bewoners van de Atlantische kust) tegen nieuwe belastingwetgeving gekeerd bleef. Door de staat als misdrijven omschreven overtredingen die onbestraft bleven werden op die wijze gelegaliseerd, waardoor ze in de publieke opinie tot in de negentiende eeuw gemeengoed bleven. Zijn uitgangspunt is dat piraterij ogenschijnlijk verdween doordat Groot-Brittannië vanaf de achttiende eeuw bijna 125 jaar in oorlog was en piraten daarom massaal emplooi vonden in kaapvaart en smokkel; activiteiten die zeker bij decentrale overheden als legitiem werden ervaren, ook als ze niet volgens de regel werden bedreven.

Hij stelt piraterij en kaapvaart in de achttiende-eeuwse Atlantische Oceaan in de praktijk gelijk, maar gaat in zijn betoog wel volstrekt voorbij aan het verschil in hiërarchie, gage, rederij en verdeling van buit. Chet gaat zelfs zover

dat hij durft te stellen dat de aanvallen op de douanekantoren van de Britten in Amerika voorafgaand aan de Amerikaanse Revolutie niet patriottisch waren, maar gewoon een conservatieve Britse opstand tegen belastingtarieven betroffen (p. 86). Helaas redeneert Chet voornamelijk vanuit de Anglo-Amerikaanse wetgeving en gaat hierbij goeddeels voorbij aan de maatregelen die in de Nederlanden en Frankrijk op dit gebied werden genomen. Ook heeft hij het, op de conclusie na, in het geheel niet over de acceptatie van de staat als monopolist van geweldgebruik, waarmee Chet toch zeker het antwoord op Thomson schuldig blijft. Want duidelijk is dat beide auteurs schatplichtig zijn aan het standaardwerk *Mercenaries, Pirates, and Sovereigns. State-building and extraterritorial violence in Early Modern Europe* door Janice E. Thomson (Princeton 1994), maar dit nagenoeg onbenoemd laten.

Wat beide auteurs gemeen hebben is dat zij te lang om de hete brei heen blijven draaien, waarbij Heller-Roazen geheel in het drijfzand van het Griekse en Romeinse recht blijft vastzitten (zozeer dat omslag en titel misleidend genoemd mogen worden) en Chets betoog vele malen overtuigender was geweest indien hij eerder aangehaalde lacunes niet onbenoemd had gelaten. Beiden zijn er desondanks in geslaagd een lezenswaardige studie met een originele invalshoek te schrijven waarop hopelijk andere auteurs zullen reageren. Als er een overkoepelend uitgangspunt op beide studies van deze antipoden van toepassing moet zijn, dan kan dat gevonden worden in Goethes Mephistopheles waar duidelijk wordt gemaakt dat *Krieg, Handel und Piraterie dreieinig und nicht zu trennen* zijn.

JOHAN FRANCKE

Pieter Kroon, Maarten Klein en Cees Paul eds., *Atlas van Kaap Hoorn. Kaartbeeld van Zuidelijk Amerika, 1500–1725*

Bussum: Thoth, 2016, 176 pp., ill., ISBN 9789068687040; € 39,90

In 1616 deden twee Nederlandse schepen, beide *Eendracht* geheten, los van elkaar belangrijke ontdekkingen die de wereldkaart veranderden. In het oosten stuitte VOC-schipper Dirk Hartog als eerste op de westkust van Australië, waarna de naam ‘Land van de Eendracht’ voor enige eeuwen op kaarten van dit gebied verscheen. In het westen ontdekten Jacob le Maire en Willem Schouten in hetzelfde jaar een nieuwe route om Zuid-Amerika, waarbij ze de Straat Magellaan – en daarmee een van de bepalingen in het octrooi van de Verenigde Oost-Indische Compagnie – omzeilden. De namen ‘Straat le Maire’ en ‘Kaap Hoorn’, die zij aan de nieuw gevonden passage en het zuidelijkste puntje van Zuid-Amerika gaven, zijn bestendiger gebleken dan de toponiem ‘Land van de Eendracht’, die in later eeuwen van de kaart verdween. De ironie wil dat Schouten en Le Maire voor de in Hoorn gevestigde Australische Compagnie, opgericht door Jacobs vader Isaac, vurig bestrijder van alles wat

met de VOC te maken had, uitdrukkelijk naar het mythische Zuidland op zoek waren, en Dirk Hartog niet.

De activiteiten rond de viering van het Dirk Hartogjaar (www.dirkhartog2016.nl) vinden vooral in Australië plaats. Vierhonderd jaar Kaap Hoorn is najaar 2015 en voorjaar 2016 uitgebreid in Hoorn gevierd, onder andere met een door de Stichting Nederlandse Kaap Hoorn-vaarders georganiseerd symposium 'Rond Kaap Hoorn, ontdekkingen en controverses' en een tentoonstelling van oude kaarten in het Westfries Museum, onder de titel 'Kaap in kaart'. Tevens is in het kader van het jubileum de *Atlas van Kaap Hoorn. Kaartbeeld van Zuidelijk Amerika, 1500–1725* verschenen.

De *Atlas* valt uiteen in twee onderscheidenlijke delen. Het eerste deel is samengesteld uit een vijftal essays waarin wordt beschreven hoe zowel het beeld van het imaginaire Terra Australis als het kaartbeeld rond Kaap Hoorn veranderde onder invloed van ontdekkingsreizen en ontwikkelingen in navigatietechniek. Een pluspunt van dit deel vormt het feit dat daarbij niet alleen Nederlandse tochten worden beschreven, maar nadrukkelijk ook de informatie die opgedaan werd door Spaanse en Portugese zeelieden aandacht krijgt en als context dient.

Het tweede deel van de *Atlas* wordt geheel gevormd door een selectie van oude kaarten, waarin 66 kaarten van het zuidelijkste gedeelte van Zuid-Amerika uit de periode 1500–1725 worden gereproduceerd en beschreven. Maarten Klein, de auteur van dit kaartengedeelte, had in eerste instantie een cartobibliografie van ruim vijfhonderd kaarten voor ogen. Dat het hem – vooralsnog – niet gelukt is zo'n grote hoeveelheid kaarten in dit boek op te nemen is echter geen schande. In de huidige vorm geeft de *Atlas* een betaalbaar en handzaam overzicht van de belangrijkste gedrukte en handgetekende kaarten van het gebied, die in collecties over de hele wereld worden bewaard.

Het essay van Sjoerd de Meer over de geschiedenis van de kartering van Straat Magellaan en Kaap Hoorn vormt een uitstekende inleiding op Kleins eigenlijke kaartengedeelte. Klein voorziet de formele beschrijvingen van de kaarten van relevante en actuele literatuurverwijzingen, en geeft per kaart een beknopte beschrijving van de afgebeelde kaart, diens inhoud en bijzondere wetenswaardigheden daarover. Het is jammer dat er geen ter zake kundige eindredacteur een laatste keer naar de formele kaarttitels en de begeleidende teksten heeft gekeken. Klein bezigt namelijk een wel erg losse interpretatie van de beschrijvingsregels van de historisch-cartografische onderzoeksgroep Explokart, die hij zegt te volgen; getranscribeerde teksten zijn meer dan eens incompleet, foutief of discutabel en tussen de verschillende beknopte beschrijvingen komen verwarrende inconsequenties voor.

Deze kleine minpunten doen gelukkig aan het geheel weinig af. In de *Atlas* wordt een gedegen overzicht van de belangrijkste kaarten van het gebied gegeven, waarbij oog wordt gehouden voor de ontstaansgeschiedenis en context van elke kaart. De vijf essays voorzien de kaarten van veel extra informatie. Daarbij zijn de reproducties stuk voor stuk van een voorbeeldige hoge kwali-

teit: een waar feest voor het oog. Het boek is tevens in het Engels verschenen onder de titel *Atlas of Cape Horn. The Cartography of Southern South America 1500-1725* (ISBN 9789068687071).

GIJS BOINK

Lodewijk Wagenaar (ed.), *Aan de overkant. Ontmoetingen in dienst van de voc en wic (1600-1800)*

Leiden: Sidestone Press, 2015, 353 pp., ill., ISBN 8799088903175; € 29,95 (pbk) / € 9,95 (ebook)

In deze kloeke verzamelbundel, samengesteld door eindredacteur Lodewijk Wagenaar, werpen zestien auteurs licht op de levens van Nederlanders die in de zeventiende en achttiende eeuw in aanraking kwamen met andere culturen. Meer dan een miljoen mannen en een paar duizend vrouwen reisden in deze periode vanuit de Republiek naar de koloniale vestigingen van de voc en wic. Tweederde van deze mensen keerde niet terug naar het vaderland en vestigde zich voor lange tijd in een 'vreemde' samenleving. De centrale vraag van deze bundel is hoe deze mensen aankeken tegen de gewoonten en gebruiken van de inheemse bevolking. Het levert een caleidoscopisch beeld op, waarbij je als lezer de hele wereld over reist. Van Japan, Formosa en China via Ceylon, India en Perzië, naar Afrika, Nieuw-Nederland en Amerika. Het aantal bronnen lijkt eindeloos: van de archieven van de voc, wic en die van de Societeiten van Suriname en Berbice, tot reisjournalen en brieven. Maar ook afbeeldingen op prenten, tekeningen en schilderijen en zerken en grafmonumenten.

Door het gebruik van dit scala aan bronnen worden in verschillende artikelen interessante inzichten geboden. Zo legt Chynthia Viallé uit hoe het Europese Japanbeeld heel lang bepaald is geweest door het boek van Engelbert Kaempfer. In dit boek lag de nadruk op de vernederende behandeling die de Nederlandse voc-dienaren aan het hof van de shogun ten deel viel. In latere verslagen wordt dit beeld echter genuanceerd. Hendrik van der Doef, opperhoofd van Deshima tussen 1803 en 1817, benadrukte dat de plichtplegingen waaraan de Nederlanders voldeden dezelfde waren als die de Japanners elkaar betoonden. Hij schreef: 'De gebruiken van hun land zijn nu eenmaal zo, en in welk oord der wereld men komen, zoo moet men zich met de aldaar heerschende gebruiken en plegtigheden vereenigen of er van daan blijven.'

Zo flexibel van geest als Van der Does was lang niet iedereen. De Compagniedienaren die werkzaam waren in Ceylon beschreven de Singalezen als 'lui, miltziek, onbetrouwbaar en onberekenbaar'. Lodewijk Wagenaar laat in zijn bijdrage zien hoe juist in Ceylon het ontbreken van begrip en interesse voor de Singalese samenleving en cultuur, de Compagnie uiteindelijk haar machtspositie kostte. Ook de door Roelof van Gelder ten tonele gevoerde in Genève geboren opperchirurgijn Louis Relain (1725-1778) was over het algemeen nogal

negatief over het peil van de bewoners van de landen die hij bereisde. Zo vond hij de samenleving van Batavia over het geheel genomen veel te veel op commercie gericht. Men trof er te weinig denkers aan. Ook over de Chinezen had hij weinig vleijends te melden.

Toch was het niet alleen maar kommer en kwel wat culturele uitwisseling betreft. In een prachtig verhaal van Tristan Mostert valt te lezen hoe de rijksbestuurder van Makassar, Karaeng Pattingalloang, een van de grootste globes die ooit in de Nederlanden vervaardigd was bestelde. Dat de 'deal' uiteindelijk niet doorging vanwege enorme prijsstijgingen en oorlogshandelingen doet niets af aan de interesse die deze bijzondere bestuurder had voor dit Nederlandse exportproduct. Fascinerend is ook te lezen hoe de Nederlandse voc-gezant Johannes Bacherus in Delhi in 1677 te werk ging in het artikel van Guido van Meersbergen. Het verslag van de reis van Bacherus laat zien hoe de (voorzichtige) voc-diplomatie werkte en hoe dit er toe leidde dat de Nederlandse handelaren in dit gedeelte van India op ruime overheidsbescherming konden rekenen en vaak meer privileges genoten dan lokale kooplui.

Een aspect dat in een aantal artikelen aan de orde komt is de positie van de bevolking van gemengde afkomst. Zo schetst Natalie Everts hoe de Euro-Afrikaanse families in Elmina zich beter staande wisten te houden in de Afrikaanse samenleving dan de Nederlandse wic-dienaren die hun verblijf aldaar slechts als tijdelijk zagen. Dit leidde tot jaloezie en verdachtmakingen van de kant van de Nederlanders, maar dat veranderde uiteindelijk weinig aan de situatie. Het zou te ver voeren om in deze recensie ieder afzonderlijk artikel apart te bespreken. Wat de artikelen in de bundel gemeen hebben is de diepgravende manier waarop de koloniale samenleving besproken wordt. De artikelen bieden zo werkelijk inzicht in de manier waarop de Nederlanders omgingen met de lokale gebruiken en culturen en laten zien dat er weliswaar vooroordelen genoeg waren, maar dat er ook sprake was van uitwisseling van ideeën en wederzijds respect.

ANNETTE DE WIT

Henk den Heijer, *Goud en indianen. Het journaal van Hendrick Brouwers expeditie naar Chili in 1643*

Zutphen: Walburg Pers, Werken van de Linschoten-Vereeniging 114, 2015, 352 pp., ill., ISBN 9789462490529; € 44,22

In 1553 bracht Lautaro, de legendarische aanvoerder van de Mapuche indianen de Spanjaarden een gevoelige nederlaag toe in het zuiden van Chili. Sinds de *conquistadores* in 1546 het indiaanse gebied beneden de Biobío rivier waren binnengedrongen hadden de indianen verzet gepleegd. Maar indianen vochten ook aan de kant van de Spanjaarden en ze vochten al eeuwenlang tegen elkaar. Lautaro die zelf nog onder de Spanjaarden had gediend, slaagde er deson-

danks in de belangrijkste inheemse etnische groepen in Zuid-Chili, samen Araukaners genoemd, te verenigen in de strijd tegen de Spaanse veroveraars. De eensgezindheid onder de indianen was echter broos en ondanks vredesbesprekingen met Spanjaarden en jezuïtische kerstening bleef Araucanië een frontiergebied waar oorlog een manier van leven was.

Ironisch genoeg raakten geletterde Nederlanders bekend met de problemen in Chili door een beroemd episch heldendicht van een Spaanse dichter, Alonso de Ercilla y Zúñiga. In *La Araucana* (1569–1589), waarvan in 1619 een Nederlandse vertaling verscheen, schiep hij een beeld van de Araukaners van onbedorven nobele wilden met een ongekende vrijheidsdrang. De wic-bevindhebber Johannes de Laet verwees er nog naar in zijn boek *Nieuwe Wereldt* (Leiden 1625) en meende dat er door de inheemse opstandigheid kansen lagen voor de Nederlanders in de Nieuwe Wereld. Ook op basis van rechtstreeks contact hadden Nederlanders die conclusie getrokken. Jacques Mahu en Simon Cordes, Olivier van Noort en Joris van Spilbergen hadden tussen 1598 en 1614 tijdens hun expedities met de Araukaners onderhandeld over samenwerking. Hun informatie onderstreepte de mogelijkheid voor een gezamenlijke aanval op de Spaanse kolonies. Met name Johan Maurits van Nassau-Siegen, de gouverneur-generaal van Nederlands-Brazilië, was hiervan een groot voorstander. Volgens Den Heijer was ook hij degene die de aanzet heeft gegeven tot de expeditie van Brouwer naar Chili. Brouwer, een ervaren zeeman en bestuurder met gezag maar bij vertrek al zestig jaar, moest proberen een alliantie te sluiten met de Araukaanse natuurlijke bondgenoten. Hij zou hen helpen het Spaanse juk af te werpen en handelscontacten met hen aanknopen. In het goud- en zilverrijke Chili moest een ‘Amerikaans Duinkerke’ worden gesticht vanwaar Nederlandse kapers Spaanse zilver- en handelsschepen zouden gaan bestoken.

In het Nationaal Archief in Den Haag bevindt zich in het archief van de Oude of Eerste West-Indische Compagnie een zeer omvangrijke bronnencollectie over Brouwers expeditie. Ook daarbuiten is nog heel wat te vinden. De bronnenpublicatie *Goud en indianen* is samengesteld uit drie documenten uit het wic-archief. Het kerndocument is het journaal dat is bijgehouden aan boord van de *Amsterdam*, het admiraalschip van Brouwer, een van de vijf schepen waaruit de expeditie-vloot bestond. Er is gekozen voor deze bron omdat het geen traditioneel scheepsjournaal is met louter nautische gegevens, maar een gedetailleerd verslag van de hele reis van Texel (6 november 1642) tot aan het overlijden van Brouwer op het eiland Chiloé (7 augustus 1643) in het zuiden van Chili. Bovendien bevat het heel bijzonder materiaal zoals verhoren van gevangengenomen Chilenen. In 1646 bracht de Amsterdamse uitgever Broer Jansz het journaal al in boekvorm uit, maar in een bewerkte en sterk verkorte versie op basis waarvan later Duitse, Engelse en Spaanse vertalingen zijn gemaakt. In 2007 publiceerde de Stichting Nederlandse Kaap Hoorn-vaarders een selectieve hertaling van het originele journaal. Den Heijer heeft het journaal nu in zijn volledige en originele versie bezorgd en voorzien van annotatie en een deskundige inleiding.

De twee andere documenten heeft hij toegevoegd om een compleet beeld van de expeditie te geven. Na de dood van Brouwer had Elias Herckmans de leiding overgenomen en was hij doorgevaren naar Valdivia. Herckmans wilde de stad uitbouwen tot een bruggenhoofd voor verdere aanvallen op Spaanse koloniën. Hij stuurde Elbert Crispijnsen naar Recife om hulptroepen te gaan halen. Diens korte verslag van de gebeurtenissen in Chili diende als pleidooi om de Hoge Raad van Nederlands-Brazilië en Johan Maurits van Nassau-Siegen te winnen voor de plannen van Herckmans. Het derde document bevat zeilaanwijzingen met kaarten en kustprofielen voor toekomstige reizen naar Chili. Die zijn opgesteld op basis van metingen en observaties gedaan tijdens de expeditie.

Tot de gedwongen landing op Chiloé vanwege storm en averij vermeldt het journaal van Brouwer weinig opzienbarends behalve dat men ontdekt dat Statenland bij Vuurland een eiland is. Het kon dus geen onderdeel zijn van het legendarische Zuideiland zoals Schouten en Le Maire in 1616 hadden vermoed. Zodra de Nederlanders de Chileense indianen ontmoeten, begint het verhaal echter te lopen. In het verslag van Crispijnsen wordt dat meeslepend. Het vertelt hoe het wantrouwen onder de Araukaners groeit die de Nederlanders aanvankelijk verwelkomen als bondgenoten. Al snel rijst bij hen het vermoeden dat de Nederlanders alleen uit zijn op goud en zilver en dat ze hen tot slavernij willen brengen, net als de Spanjaarden. Na veel Nederlandse en Spaanse, maar vooral inheemse slachtoffers moet Herckmans de aftocht blazen omdat de indianen hem niet meer aan leeftocht willen helpen. Zo eindigde ook deze expeditie in een mislukking, zoals de meeste vroegmoderne Nederlandse tochten naar de westkust van Zuid-Amerika. Wat de oorzaken betreft van de mislukking van deze en andere expedities naar dit deel van de wereld legt de bezorger terecht de nadruk op het gebrek aan middelen en belangstelling van de bestuurders van de WIC. In de bron valt echter op dat de Nederlanders van de indianen en hun verhoudingen met de Spanjaarden een ongenueanceerd beeld hadden dat door hun eigen Spaanse oorlogservaringen was bepaald. Ze waren daardoor kennelijk nauwelijks in staat te begrijpen dat op diverse plaatsen de indianen en Spanjaarden door onderlinge afspraken in een bepaalde verstandhouding met elkaar samenleefden en de indianen door allerlei omstandigheden niet genegen waren tot 'libertijdt' of een bondgenootschap met nieuwe Europese onderdrukkers.

De ontdekkingsreis van Hendrick Brouwer was een van de laatste belangrijke zeventiende-eeuwse expedities waarvan nog geen Linschotenuitgave bestond. J.B. van Overeem, voormalig directeur van het Maritiem Museum Prins Hendrik in Rotterdam, had al decennia geleden belangrijk voorwerk gedaan zonder dat het tot een publicatie was gekomen. Die is nu door Den Heijer gerealiseerd.

Remmelt Daalder, *Van de Velde & Zoon – Zeeschilders. Het bedrijf van Willem van de Velde de Oude en Willem van de Velde de Jonge 1640–1707*

Leiden: Primavera Pers, 2015, 224 pp., ill., ISBN 9789059971860; € 37,50

Remmelt Daalder studeerde geschiedenis aan de Universiteit van Amsterdam en was van 1977 tot 1990 werkzaam in het Historisch Museum Rotterdam. Daarna werd hij senior conservator in het Scheepvaartmuseum te Amsterdam en kwam hij in aanraking met de schilderkunst van Willem van de Velde de Oude (Leiden 1611- Londen 1693) en zijn zoon Willem van de Velde de Jonge (Leiden 1633- Londen 1707). De Van de Veldes waren de belangrijkste kunstenaars op het gebied van tekeningen en schilderijen met voorstellingen van maritieme onderwerpen in de zeventiende eeuw.

Daalder legde zich toe op wetenschappelijk onderzoek met het oog op een proefschrift en werd daarvoor van 2009 tot 2012 parttime gedetacheerd bij de Universiteit van Amsterdam. Dit leidde tot een promotie op 12 juni 2013. Na zijn pensionering in februari 2014 verscheen het proefschrift eind 2015 als boek, nu voorzien van niet minder dan 131 platen in kleur, vaak op een halve of zelfs hele pagina en op die manier voor een breder publiek aantrekkelijk gemaakt. Enkele maanden later zag bij dezelfde uitgever een Engelse editie het licht.

Willem van de Velde de Oude was vooral tekenaar, die talloze schepen in vele tekeningen heeft vastgelegd en enorme tekeningen maakte van zeeslagen, soms met op de voorgrond zijn eigen zeilschip, met de notitie: “mijn galjoot”. Hij maakte ook ‘penschilderijen’, schilderijen op paneel of doek die geheel met een pen en inkt getekend zijn. Willem van de Velde de Jonge was vooral schilder, die er vaak samen met zijn vader op uit trok en thuisgekomen imposante schilderijen van zeeslagen of schepen verkerend in noodweer maakte, waarbij hij zich kon baseren op de tekeningen van zijn vader. Bij beide schilders zijn schepen, water en wolkenpartijen op fenomenale wijze in beeld gebracht. Omstreeks 1672–1673 vertrokken zij naar Engeland, waar zij in dienst kwamen van de Engelse koning en waar zij in Londen overleden.

Over deze zeeschilders is in het verleden veel onderzoek gedaan door de Engelsman Michael Strang Robinson (1910–1999), die de duizenden tekeningen van De Oude in het National Maritime Museum in Greenwich, en, samen met Richard E.J. Weber (1907–2005), voormalig directeur van het Nederlands Postmuseum, in het Rotterdamse Museum Boijmans Van Beuningen catalogiseerde. Hij stelde ook nog een volledige catalogus samen van de talloze schilderijen en hun soms vele kopieën en navolgingen van De Jonge. De beide Van de Veldes waren de hoofdrolspelers in de overzichtstentoonstelling ‘Lof der zeevaart. De Hollandse zeeschilders van de 17e eeuw’, die in 1996–1997 werd georganiseerd in Museum Boijmans Van Beuningen.

Daalder vermeldt in zijn inleiding dat het hem bij zijn onderzoek niet zozeer gaat om de verhalen van de maritieme geschiedenis, maar dat het accent bij hem ligt op de geschiedenis achter die kunstwerken zelf en op de productie

van maritieme kunst in de zeventiende eeuw, waarbij de ontwikkeling van het atelier van vader en zoon Van de Velde centraal staat, een atelier dat hij een “schildersbedrijf” noemt. De centrale vraag die hij zich stelt is: “Op welke wijze wisten de Van de Veldes gedurende driekwart eeuw de productie van en de handel in maritieme kunst uit eigen atelier gaande te houden en welke strategieën volgden zij daarbij?” Belangrijk hierbij is de conclusie, waar de schrijver opmerkt dat het werk van de Nederlandse zeeschilders tot nu toe op twee manieren is bestudeerd. De eerste is die van kunsthistorici, voor wie de zeeschilders een richting in de ontwikkeling in de schilderkunst vormen, de tweede is die van maritieme historici, voor wie de schilderijen in de eerste plaats historische bronnen zijn. In dit boek heeft de schrijver voor een derde benadering gekozen, namelijk door de kunstenaars te beschouwen vanuit de tijd en de omgeving waarin ze leefden. Kunst is in dit onderzoek, aldus Daalder, in de eerste plaats een broodwinning en niet zozeer een roeping.

In veertien hoofdstukken wordt eerst besproken op welke wijze de Van de Veldes tot nu toe in de geschiedenis aan bod zijn gekomen. De schrijver stelt dan dat zij een familiebedrijf vormden en dat over de ontwikkeling daarvan nog geen samenhangend beeld bestaat. De specialiteit van Willem van de Velde de Oude, het penschilderij, kan naar zijn idee “worden gezien als een handige manier om een gat in de kunstmarkt te vinden”. In de volgende hoofdstukken wordt in chronologische volgorde het leven van de schilders gevolgd, maar komt ook steeds een aspect van de markt en de opdrachtgevers voor het voetlicht. Op die manier wordt behandeld hoe zij kans zagen in hun bestaan te voorzien. Belangrijke klanten in Nederland, Zweden en Italië worden onder de loep genomen, hun vertrek naar Engeland omstreeks 1672–1673, hun dienstverband voor koning Karel II en later de contacten met Engelse admiralen en kapiteins van de marine. Documenten van opdrachten voor schilderijen zijn daarbij meestal niet bekend, zodat vaak sprake moet zijn van veronderstellingen.

Het boek is interessant om te lezen en onderhoudend geschreven, zodat het een genoegen is om het op te slaan. Maar men moet zich er wel van bewust zijn dat de opdrachtsituatie voor dit onderwerp belangrijk is en dat daarbij veronderstellingen nogal eens als uitgangspunt worden genomen. Een voorbeeld is het magistrale schilderij van De Jonge in het Amsterdam Museum, ‘De Gouden Leeuw op het IJ voor Amsterdam van 1686’. Daarover schrijft Daalder dat Van de Velde het verzoek kreeg om een groot panorama te schilderen bestemd voor de vergaderzaal van de oppercommissarissen der Walen en dat hij voor die opdracht tijdelijk naar Amsterdam terugkeerde. Het probleem is echter dat er van die opdracht nu juist niets bekend is en dat het schilderij voor het eerst wordt genoemd in de stadsbeschrijving van Amsterdam door Jan Wagenaar van 1765 als in de Schreierstoren. Wanneer men dat in het oog houdt, is het boek een bijdrage aan onze kennis van deze grote zeeschilders.

Jaap R. Bruijn, *Zeegang. Zeevarend Nederland in de achttiende eeuw*

Zutphen: Walburg Pers, 2016, 320 pp., ill., ISBN 9789462490987; € 29,90

Jan Cornelisz Dekker uit Zwaag vertrok in 1715 op veertienjarige leeftijd naar zee. Zijn kennismaking met het maritieme bedrijf verliep niet erg voorspoedig. Een Marokkaanse kaper maakte het schip waarop hij voer, buit en Jan Dekker werd in slavernij gevoerd. Het verhaal van Jan Dekker is één van de vele verhalen en anekdotes die het laatste boek van Jaap Bruijn bevat. Bruijn, emeritus hoogleraar Zeegeschiedenis aan de Universiteit Leiden, publiceerde in zijn lange loopbaan – hij was hoogleraar van 1977 tot 2003 – veel over de sociale en economische aspecten van de Nederlandse scheepvaart. Zijn proefschrift handelde over de marine in de achttiende eeuw, maar Bruijn beperkte zijn onderzoek niet tot de maritieme oorlogvoering. Hij schreef over de Nederlandse walvisvaart na de Tweede Wereldoorlog, over visserij en koopvaardij, hij was één van de drijvende krachten achter het project Dutch Asiatic Shipping, en was redacteur van het vierdelige standaardwerk *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*.

In dit nieuwste boek staat de zeeman in de achttiende eeuw centraal. In de laatste jaren zien we een ware hausse van publicaties die ‘de zeeman’ als onderwerp hebben. Het onderzoek richt zich daarbij voornamelijk op gespecialiseerde deelonderwerpen als loon, arbeidsomstandigheden, geografische herkomst, sterftecijfers, carrièrepatronen, en de gemeenschappen waar zeelieden van afkomstig waren (en heel regelmatig niet naar terugkeerden). Zelf heeft Bruijn gepubliceerd over schippers van de *voc* in de achttiende eeuw.

Deze toegenomen aandacht voor de achtergronden van de zeelui die de rugengraat vormden van de maritieme mogendheid die de Republiek was, kan niet los worden gezien van de sterk toegenomen belangstelling voor arbeidspatronen in de zeventiende en achttiende eeuw. Deze belangstelling vindt op haar beurt haar oorzaak in de erkenning dat we nog maar weinig weten over de mannen en vrouwen in het arbeidsproces in deze periode. Zo is daar de (schijnbare) paradox dat de Nederlandse economie in de zeventiende eeuw als modern te boek staat, terwijl volgens velen het verschijnsel carrière – de welbepaalde opvolging van arbeidsbetrekkingen die iemand in zijn leven vervult – voor de periode van industrialisatie niet bestond.

Het is de grote verdienste van *Zeegang* dat het de inzichten uit deze deelstudies samenbrengt in een overzichtswerk. De Nederlandse zeeman in de achttiende eeuw staat in het boek in het middelpunt zonder dat de omstandigheden waarin hij werkte en leefde uit het oog worden verloren. Bruijns boek is thematisch opgezet, met hoofdstukken over de achtergronden van zeelui, de aanmonstering, het leven en werken aan boord. Jaap Bruijn beschrijft ook andere opvarenden dan Nederlandse of West-Europese zeelui: slaven, Aziatische zeelieden en passagiers. Na enkele hoofdstukken waarin hij dieper ingaat op de verschillende takken van scheepvaart (marine, *voc*, koopvaardij, visserij en walvisvaart), volgt een hoofdstuk over het thuisfront. Het boek wordt afge-

sloten met een epiloog waarin enkele zeelieden nog een keer terugkeren.

Zeegang voorziet in een lacune, namelijk het gebrek aan een monografie waarin zeevarend Nederland wordt beschreven: de zeeman, de verschillende vormen van zeevaart, het leven aan boord, het thuisfront. Door dit alles vlecht de auteur de belevenissen van een tiental zeelieden die hun belevenissen op papier hebben gezet. Dit maakt het boek bijzonder levendig en een genot om te lezen. Bruijn bedient de lezer, die natuurlijk graag wil weten hoe het met deze hoofdpersonen afloopt, op zijn wenken door aan het einde van het boek kort hun verdere levensloop te schetsen. Het boek is dan ook een aanrader voor iedereen die geïnteresseerd is in de maritieme geschiedenis van de Republiek, en voor iedereen die wil weten hoe het afliep met Jan Dekker uit Zwaag.

MARK VAN KOPPEN

Marcus Rediker, *Outlaws of the Atlantic. Sailors, Pirates, and Motley Crews in the Age of Sail*

Londen/New York: Verso, 2014, 241 pp., ISBN 9781781682517; £ 16.99

De marxistische maritiem-historicus Marcus Rediker zal de meeste lezers van dit tijdschrift genoegzaam bekend zijn om zijn vermaarde werk *Between the Devil and the Deep Blue Sea* (New York 1987), maar schreef sindsdien veel meer, zoals *Villains of All Nations*, *The Slave Ship* (recensie in *TvZ* 27:2 (2008) 187–188) en de *The Amistad Rebellion* (*TvZ* 33:2 (2014) 81–84). Rediker is al sinds jaar en dag als hoogleraar verbonden aan de University of Pittsburgh waar hij Atlantische geschiedenis doceert. In de recensie van het povere *Amistad Rebellion* sprak ik de hoop uit dat Rediker weer spoedig over maritieme opstanden zou gaan schrijven en die wens is deels uitgekomen met dit boek. Deels, want de lezer krijgt hier geen volstrekt nieuwe studie voorgeschoteld. Rediker redigeerde en herzag werk uit zijn dertigjarige universitaire carrière. De zeven hoofdstukken zijn lezingen voor conferenties en symposia en bewerkingen van tijdschriftartikelen en hoofdstukken uit zijn boeken. Nieuw gepubliceerd zijn de eerste drie hoofdstukken over het zeemansverhaal (*The Sailor's Yarn*) en de verhalen over Edward Barlow en Henry Pitman (welke oorspronkelijk lezingen waren). *Under the Banner of King Death* verscheen oorspronkelijk in de *William & Mary Quarterly* 3rd ser. 38 (1981) en werd later verwerkt in zowel het zesde hoofdstuk van *Between the Devil and the Deep Blue Sea* als in *Villains of All Nations: Atlantic Pirates in the Golden Age* (2004). *A Motley Crew* verscheen als vijfde hoofdstuk in *The Many-Headed Hydra*, een artikelenbundel die Rediker samen met Peter Linebaugh redigeerde en in 2000 verscheen. Hoofdstuk zes, *African Rebels*, is een ingekorte versie van het achtste hoofdstuk van *The Slave Ship* uit 2007, terwijl het laatste hoofdstuk over de *Amistad* grotendeels nieuw is maar wel tot stand kwam op basis van zijn laatste boek *The Amistad Rebellion* (2012).

Dit vermeld zijnde zou de toekomstige lezer kunnen denken hier een magnetronmaaltijd voorgeschoteld te krijgen, maar dat zou toch al te kort door de bocht zijn. Er is wel degelijk sprake van een algeheel thema en vraagstuk: de Atlantische Oceaan in de achttiende- en begin negentiende eeuw als decor voor de emancipatie van zeelieden en historische veranderingen tegen de achtergrond van het opkomende kapitalisme.

Het boek is opgezet met een woord vooraf, inleiding en zeven hoofdstukken waarin de volgende onderwerpen worden behandeld: de zeeman als mondiale actor en stimulus van ontwikkelingen op alle wetenschapsgebieden; het leven van zeeman Edward Barlow en de zee als werkplaats; het leven van Henry Pitman, een zeeman die na de Monmouth opstand als vluchteling de zee als ontsnappingsluik gebruikte om jaren later als held in Engeland terug te keren; het leven van piraten op de Atlantische Oceaan of hoe de zee als alternatieve sociale samenleving werd gebruikt; het belang van opstandige zeelieden voor de Amerikaanse Revolutie; over de vele opstanden tegen de Britse *pressgangs* die na 1739 plaats grepen in de havensteden van de Nieuwe Wereld en 'zwarte piraten', over de culturele perceptie van de opstandelingen van de *Amistad* opstand. Al gaat Rediker in dit laatste hoofdstuk te gemakkelijk voorbij aan de kennis over dit onderwerp bij niet-Amerikaanse lezers. Het geheel wordt afgesloten met een epiloog waarin ook naar zeelieden buiten de Atlantische Oceaan (en buiten de Europese maritieme wereld) wordt gekeken en een dankwoord. Een bibliografie ontbreekt, maar alle gebruikte bronnen zijn uitvoerig beschreven in het veertig pagina's tellende notenapparaat. Een personen- en zakenregister besluit de studie.

Een constante in Redikers werk is de klassenstrijd tussen de zeeman enerzijds en de kapiteins of daarboven nog, de machtige reders, anderzijds. Daarbij is voor hem de scheidslijn tussen de behandeling van de zeeman en die van de slaven vrij dun. Rediker vliegt dan ook uit de bocht als hij stelt dat Edward Barlow ondanks het zware werk en de povere verdienste toch veertig jaar blijft varen, omdat het ook aan land niet lukt om een goede baan te vinden. In de noten moeten we dan lezen dat hij in de jaren 1690 opgeklommen was tot stuurman en het vanwege verdiensten niet meer gunstig was nog werk aan wal te zoeken. Rediker maakt van Barlow een communist avant la lettre, maar al met al moet deze toch ook plezierige zeilreizen hebben gemaakt, anders was hij beslist zo lang niet blijven varen. Geleidelijk overkomt je het gevoel dat de schrijver hier de bronnen naar eigen hand zet en bewust materiaal achterhoudt dat zijn stellingen niet onderschrijft. Toch bezit Rediker een originele geest die de maritieme geschiedschrijving vanuit een heel andere invalshoek bezielt. Zo weet hij aannemelijk te maken hoe vergaand de invloed van zeelieden is geweest op de jurisdictie in het natuurrecht en de invloed die de vele opstanden tegen de *pressgangs* hebben gehad. Zo ontstond volgens Rediker in 1768 de moderne staking toen in Engeland zeelieden in de havens van Londen massaal het werk neerlegden na een salariskorting. Naar schatting nog eens 42.000 bemanningsleden van de Royal Navy deserteerden tussen 1776 en 1783.

Dat zijn indrukwekkende cijfers die je bij andere historici zelden tegenkomt maar wel realiteit zijn.

Stof tot nadenken geven zijn overdenkingen met betrekking tot de traditie van het zeemansverhaal als basis voor de ontwikkeling en het ontstaan van kranten, reisliteratuur, cartografische en academische expedities. Deze zouden zijn ontstaan als tegenreactie van de overheid op de verhalencultuur van ongeletterde zeelieden, die hiermee de wetenschappelijke benadering van vakgebieden stimuleerden. Rediker verzet zich dan ook tegen maritieme geschiedschrijving zoals Samuel Eliot Morison die bedreef, omdat dit geschiedschrijving is “*that looks from the top down.*” En dat is volgens Rediker door de verkeerde zijde van het glas van de verre kijker gezien. Hoewel Rediker te vaak en te ver doordrijft met de achttiende-eeuwse worsteling van de zeeman in de klassenstrijd leveren zijn studies toch altijd weer onverwachte onderwerpen en inzichten op die andere maritiem-historici links laten liggen.

JOHAN FRANCKE

Aaron Jaffer, *Lascars and Indian Ocean Seafaring, 1780–1860. Shipboard Life, Unrest and Mutiny*

Suffolk: Boydell Press, 2015, 192 pp., ill., ISBN 9781783270385; \$ 115

What was life aboard British vessels like for the Asian sailors employed to crew them in ‘the Age of Sail’? It is this question which Jaffer answers in his first monograph, *Lascars and Indian Ocean Seafaring*. He focusses on lascars crews which were employed on board English East India Company (EIC) ships as well as merchant vessels which plied Indian Ocean trade routes between 1780 and 1860. Central to Jaffer’s reconstruction of life aboard these ‘wooden worlds’ is protest, one form of which was mutiny.

Jaffer presents his work as filling a lacuna in the scholarly literature on lascars. To date, the rich scholarship on lascars has been dominated by studies focussed on those seamen who travelled to and made lives for themselves in Britain – London in particular – and has had a strong emphasis on issues relating to identity. What little research has been conducted on their lives at sea has tended to focus on lascar employment aboard steamships in the nineteenth and twentieth centuries. Very little attention has been given to lascars in the Age of Sail, and those who remained in the Indian Ocean. With *Lascars and Indian Ocean Seafaring* Jaffer deepens our knowledge of the experience of lascar crews on sailing vessels and makes a great contribution to understanding the causes, dynamics and repercussions of lascar mutinies.

Jaffer addresses the difficulty of defining mutiny. By the narrowest definition – collective unrest amongst the crew of two or more ships – none of the incidents analysed by Jaffer could be categorised as mutiny. On the opposite end of the spectrum, Jaffer joins other scholars in warning against definitions

that are too inclusive and fall into the trap of labelling all unrest aboard ships as mutinous. Jaffer falls safely between these extremes. He argues that mutiny was one of a number of forms of protest which included making complaints to officers on board, avoiding work, seeking help from port authorities, and sabotage. He notes that while mutiny was perhaps the most sophisticated form of protest, it was not necessarily the most effective or frequently chosen. Jaffer demonstrates that mutinies arose from four sets of causes – as a response to verbal and/or physical abuse; unmet expectations regarding conditions on board and the payment of wages; religious conflicts relating to public worship, preaching and food preparation; and the presence of women. Furthermore, he divides mutinies into three groups – ceremonies, festivals and demonstrations; collective refusals to work; and assaults on officers. A particular strength of these chapters is the attention paid to religion both as a feature of daily life at sea, and as a potential source of conflict between crews comprising Christian, Muslim and Hindu seamen, amongst others.

In the final chapter 'Mutinies, politics and diplomacy' Jaffer presents an analysis of the wider implications of mutiny on the geopolitical environment within which such acts were staged. He shows, most convincingly, that mutiny could impinge on succession disputes, draw the EIC into local politics, and reveal the limits of jurisdictions to prosecute mutineers. The consequences of shipboard mutinies were thus not confined to the space of the ship; when mutineers made landfall the effects of mutiny spread further afield.

Jaffer's study is based on a range of source material – ship's journals and passengers' diaries, legal records, newspaper reports – each of which presents a different challenge to the historian and another, rich point of view on shipboard life and mutiny. He is transparent in his use of these problematic sources and routinely probes the nature of this material. Regarding the rich depositions of suspects and witnesses, he discusses the processes by which the records were produced and points the reader to possible motives underlying the 'facts' presented by various parties.

Jaffer succeeds in his aim of reconstructing shipboard life and demonstrating the significance of mutiny aboard vessels manned by lascar crews but neither clarifies his selection criteria for cases he considers nor establishes patterns within his sample of mutinies. The appendix which Jaffer has included presents summaries of the lascar uprisings which took place on 38 ships over the period 1713 to 1857. While the appendix is particularly interesting for the overview which it presents, cross-references from the chapters would have been a helpful addition. Similarly, future researchers would have found repetition of archival source references which appear in the chapter footnotes a useful addition to the appendix.

Jaffer's study of mutiny aboard EIC and merchant vessels is a wonderfully written work which brings to life the tensions and conflicts of shipboard life. Those moments of conflict could so easily turn into mutinies which not only changed – or ended! – the lives of the ship's company, but could also raise sig-

nificant diplomatic concerns, play a role in succession politics and bring into focus the limits of Empire. This book will be of interest to a range of scholars not limited to labour and maritime historians. Eminently readable, accessible, and thoroughly edited, Jaffer's study is also recommended for a wider reading public interested in labour history and life at sea.

KATE J. EKAMA

W.J.C. Coops, *Op koers naar Nagasaki; 45 jaar marinedienst van Herman Hendrik Timotheus Coops (1793–1865)*

Amsterdam: De Bataafsche Leeuw, 2015, 220 pp., ill., ISBN 9789067076722; € 27

Het moet voor de auteur, nazaat van een broer van de vader van Herman H.T. Coops, een genoegen geweest zijn om de historische feiten van het leven van Coops en vele documenten, brieven, portretten, prenten en foto's te verzamelen en vervolgens in dit boek weer te geven en te bespreken. Veel van dit materiaal dient ter illustratie van de meest markante gebeurtenis in het beroepsleven van de zeeofficier Coops: zijn reis naar Japan in 1844 met Zr. Ms. fregat *Palembang* onder zijn commando. Als die bijzondere missie niet door Coops zou zijn uitgevoerd was deze 'reisbiografie', zoals de schrijver zijn boek zelf noemt (p. 7), wellicht niet geschreven.

Coops, geboren in Doetinchem, werd als bijna veertienjarige cadet-élève aangenomen in de marine van het Koninkrijk Holland. In zijn eerste jaren diende hij bij de Franse vloot, maar in 1814 trad hij als zeeofficier in dienst van de Koninklijke Nederlandse Zeemacht. Zijn loopbaan bracht hem in Oost-Indië, de Middellandse Zee en West-Indië en week niet af van wat voor een zeeofficier in die jaren gebruikelijk was. Uitzonderlijk was het bezoek aan Japan dat paste in de Nederlandse pogingen om het land toegankelijk te maken voor de internationale handel. Als inleiding tot dat bezoek wordt in enkele bladzijden de relatie tussen Japan en Nederland, zoals die zich in bijna twee eeuwen had ontwikkeld, besproken. Daarna komt de missie van 1844 en het verblijf van ruim drie maanden in Nagasaki aan bod, waarbij uitvoerig wordt geciteerd uit koninklijke en keizerlijke brieven en verslagen van deelnemers aan het bezoek. Na terugkeer in Indië vertrok Coops in 1845 naar Nederland waar hij voor bijna vier jaar op non-activiteit werd gesteld. Zijn laatste marinefunctie, die hij vervulde van december 1849 tot april 1853, was commandant en directeur van de marine te Vlissingen. In 1850 werd Coops schout-bij-nacht en kort na het verlaten van de dienst viceadmiraal titulair.

Coops' bezoek aan Japan is in zijn marineleven een opvallende gebeurtenis en rechtvaardigt een biografisch verslag in de context van de Japans-Nederlandse toenadering. De voorgeschiedenis van Coops' bezoek wordt kort besproken, maar aan het verdere vervolg van de Japans-Nederlandse relatie wordt niet meer dan een enkele regel besteed. De vermelding van de schen-

king van het marineschip *Soembing* aan Japan in 1855 en de drie reizen van de latere viceadmiraal G. Fabius naar dat land zou een passende afronding van het relaas van Coops' avontuur zijn geweest.

Aan de bestaande historiografie van het ontstaan en de groei van de handelsbetrekkingen tussen Nederland en Japan draagt dit boek weinig bij, maar het zijn de anekdotes en het verhaal van een marineleven die het interessant maken. Impliciet is het bovendien een mooi voorbeeld van het schrijven van een stuk familiegeschiedenis, mede op basis van documenten en afbeeldingen uit openbare archieven in Nederland en elders.

G.M.W. ACDA

G. Roger Knight, *Trade and Empire in Early Nineteenth-Century Southeast Asia.*

Gillian Maclaine and his Business Network

Suffolk: Boydell & Brewer, 2015, 208 pp., ISBN 9781783270699; £ 65

Gillian Maclaine (1798–1840) had een opmerkelijk leven. Grootgebracht op een obscuur eiland aan de westkust van Schotland, met een geesteszieke vader en weinig geld, slaagde hij erin een succesvolle handelsonderneming op Java op te zetten die nog lang levensvatbaar zou blijken. Bij zijn vroegtijdige dood bij een schipbreuk in de Indische Oceaan was hij feitelijk op weg terug naar Schotland om van zijn in Nederlands-Indië vergaarde fortuin te genieten. De economisch-historicus Roger Knight, bekend van de geschiedenis van suiker op Java, laat met deze handzame monografie zien hoe een jonge ondernemende geest een niche voor zichzelf kon creëren in het inter- Aziatische handelsverkeer op het moment dat de Nederlandse koloniale staat op Java gestalte kreeg. De woorden 'Trade' en 'Empire' in de titel drukken exact uit waar dit boek over gaat.

Laat ik beginnen met te zeggen wat dit boek niet is. Het is geen biografie van de persoon Gillian Maclaine. Hij neemt weliswaar de lezer voor zich met zijn aandoenlijke brieven, waaruit genereus geciteerd wordt, maar kennelijk bevatten de brieven te weinig details over zijn privéleven. Het boek is ook geen bedrijfsgeschiedenis van Maclaine, Watson & Co., de firma die onze hoofdpersoon in 1827 oprichtte en die nog tot 1964 bleef bestaan. Er is geen bedrijfsarchief voorhanden. Roger Knights reconstructie is gebaseerd op zeer veel indirect materiaal, vaak gevonden op de meest onverwachte plekken. Het is veel eerder een casestudy op microniveau die aansluiting zoekt en vindt bij historiografische vraagstukken op macroniveau.

De opbouw van het boek is glashelder. Een lange inleiding slaat een brug tussen de micro en macro niveaus van analyse, terwijl de tussenliggende hoofdstukken vier fasen van het leven van Gillian Maclaine belichten. Eerst de cruciale jaren tussen zijn achttiende en tweeëntwintigste als leerling-stagiair bij de bevriende Schotse handelaren McLachlan in de City in Londen.

Vervolgens jonge jaren als onzekere avonturier in Batavia, waar de ‘Messrs Mac’ hem gestuurd hebben. Daarop volgt de moeizame begintijd van Maclaine Watson van 1827 tot 1832, een tijd vol persoonlijke conflicten, schulden en gezondheidsperikelen. In de vierde periode gaat het vooral heel goed in zowel zaken als in zijn persoonlijk leven; hij is getrouwd met Catherina van Beusechem, veel jonger maar met uitstekende connecties dankzij haar patriciersachtergrond. Het lot van de firma na de dood van Maclaine in 1840 wordt uiteengezet in een lange conclusie over de erfenis van Maclaine.

Een belangrijke boodschap voor beoefenaren van de overzeese geschiedenis is dat de tegenstelling tussen centrum en periferie in Wallersteins bekende model van een wereldsysteem geen recht doet aan de feitelijke verhoudingen in de Aziatische economieën. Maclaine begon inderdaad in het bekende stramien van centrum (Engeland) tegenover periferie (India), maar hij ontworstelde zich snel daarvan en zag nieuwe kansen in de handel tussen Aziatische landen, als het ware tussen periferie en periferie. Dit inzicht is ontleend aan een nagenoeg uitsluitend kwalitatieve beschouwing over het ageren van de hoofdpersoon – een economisch-historicus pur sang constateert uiteraard dat het boek geen enkele tabel of grafiek bevat.

Het persoonlijke relaas van Gillian Maclaine is met name interessant door al dan niet expliciete verklaringen van zijn succes in zakelijk opzicht. Zijn (gedeeltelijke) breuk met zijn oorspronkelijke opdrachtgevers belette hem niet ervan om al op zijn vierentwintigste met een eigen, bescheiden firma met geleend geld aan de slag te gaan. Met de oprichting van Maclaine Watson in 1827 stond hij definitief op eigen benen. Daarna wezen goede contacten hem de weg. Via Schotse en Engelse handelaren raakte hij nauw betrokken bij de snel wassende commerciële *hub* in Singapore (gesticht in 1819). Zijn huwelijk bracht hem in contact met de top van de koloniale elite in Batavia op het moment dat netwerken, om maar een eigentijdse term te bezigen, van doorslaggevend belang was geworden. Diversificatie naar zijtakken zoals scheepvaart, assurantie en nog enkele koffieplantages verruimde de actieradius van het bedrijf. De corebusiness van Maclaine was de zogenaamde *country trade*, de handel in voornamelijk Aziatische producten tussen meerdere Aziatische landen. Of Maclaine zich daarbij ook met de uiterst winstgevende handel in opium inliet, acht Knight niet onwaarschijnlijk maar hij kan het niet bewijzen.

Aldus lokte reeds op de leeftijd van veertig het vooruitzicht van een rustig bestaan als gepensioneerde met een landgoed in de Schotse Hooglanden. Het schip waarmee Maclaine en zijn gezin terugreisden, verging echter bij Mauritius. Zijn nalatenschap bestond uit een bedrijf dat met een minimale inbreng van zijn eigen familie meer dan honderd jaar levensvatbaar bleek. Daarover gaat het laatste hoofdstuk van dit boek. De lezer mist hier onvermijdelijk de persoonlijke betrokkenheid bij de jonge ondernemer en hier doet zich het gebrek aan een bedrijfsarchief nog sterker voelen dan in de eerdere hoofdstukken. Dit laatste hoofdstuk laat zien hoe Maclaine Watson zich ontpopte als een van de grote spelers op de intra-Aziatische handel, vergelijkbaar met het

fameuze Chinees-Indonesische concern van Oei Tiong Ham. Met enige nadruk stelt Knight dat de economische expansie in Azië door zowel Aziatische als Europese ondernemers gedragen werd – een mooi compromis tussen al te eenzijdige historische verklaringen.

Het verhaal van Gillian Maclaine is meeslepend verteld met een subtiel gevoel voor humor. Het wemelt wel van de personages. Velen zijn bovendien familie van elkaar en af en toe een stamboom had geen kwaad gekund. Een niet opgelost vraagstuk betreft wat er met Maclaine Watson gebeurde na de nationalisatie door de Indonesische staat in 1964, gedaan in het kader van een ongelukkige oorlog tegen Maleisië. Andere overgenomen Britse bedrijven werden na de machtswisseling van Sukarno naar Suharto aan de rechtmatige eigenaars teruggegeven. Gebeurde dat met Maclaine Watson? Zo nee, waarom niet?

J. THOMAS LINDBLAD

Glenn M. Stein, *Discovering the North-West Passage. The Four-Year Arctic Odyssey of H.M.S. Investigator and the McClure Expedition*

Jefferson, North Carolina: McFarland & Company Inc., 2015, x + 376 pp., ill., ISBN 9780786477081; \$ 39.95

Robert John Le Mesurier McClure (1807–1873, Le Mesurier was de aangenomen achternaam van zijn peetvader) legde als eerste de noordwestelijke doorvaart af, per schip en slede, in oostelijke richting van de Stille Oceaan via de Beringstraat benoorden Canada naar de Atlantische Oceaan. McClure was de commandant van HMS *Investigator* van de Royal Navy, en vertrok in 1850 met, en onder orders van, HMS *Enterprise* uit Engeland. Ze gingen op zoek naar de in 1845 vertrokken en sindsdien spoorloos verdwenen poolexpeditie van Sir John Franklin met HMS *Erebus* en *Terror*. Hij trachtte vanuit de Atlantische Oceaan diezelfde doorvaart in westelijke richting te vinden. De *Enterprise* en *Investigator* hoopten in het noordwesten van Canadese wateren sporen van Franklin te vinden. Voorbij de Beringstraat wist de eigenzinnige en ijdele McClure de *Investigator* aan het gezag van de *Enterprise* te onttrekken en voer tegen orders van de Admiralty het Noord-Canadese Arctisch gebied binnen. McClure was vastbesloten om de ontdekking van de noordwestelijke doorvaart op zijn naam te zetten en daarmee de door de Admiralty uitgelopen beloning op te strijken. Dit leidde tot drie opeenvolgende overwinteringen in het ijs, met voor de opvarenden honger, ziektes – waaronder scheurbuik –, sneeuwblindheid, psychoses en mouterij. Desondanks viel de eerste dode pas begin 1853 te betreuren, juist toen McClure had besloten om een deel van de opvarenden per slede naar de bewoonde wereld te sturen. Vlak voor hun vertrek stuitten ze geheel bij toeval op HMS *Resolute* en *Intrepid*, die vanuit de Atlantische Oceaan het Arctisch gebied waren binnengevaren, eveneens op zoek naar Franklin.

Opvarenden van de *Investigator* werden over de twee schepen verdeeld. Aanvankelijk wilde McClure met vier relatief gezonde vrijwilligers aan boord van de nog steeds in het ijs vastgevroren *Investigator* blijven, maar hij beseftte het schip toch te moeten verlaten en vertrok per slede eveneens naar de *Resolute*. Dit schip en de *Intrepid* slaagden er echter niet in om tijdig open zee te bereiken waardoor McClure en zijn mannen een vierde winter in het ijs doorbrachten. In het voorjaar van 1854 moesten ook deze ingevroren schepen worden verlaten. De overwinteraars van de *Investigator*, *Resolute* en *Intrepid* trokken per slede naar een schip van de Royal Navy dat oostelijker buiten het ijs lag en bereikten in het najaar Engeland.

Stein beschrijft de ellende van de drie overwinteringen, de honger, uitputting, verveling, irritatie en de onderlinge conflicten, mede door McClure's arrogantie en obsessie met de noordwestelijke doorvaart. Maar hij schrijft ook over de jacht op wild en gevogelte om het eentonig menu aan te vullen, en over de scheepsbibliotheek en ander amusement om de lange, donkere winters door te komen. Stein bespreekt de dagenlange sledetochten die McClure en anderen maakten, waardoor de noordwestelijke doorvaart al was gevonden voordat die was bevaren. McClure herkende eilanden die waren ontdekt door schepen die eerder al vanuit de Atlantische Oceaan deze wateren binnenvoeren. Bepaald charmant is de wijze waarop Stein in de loop van zijn verhaal de verschillende opvarenden introduceert, hun rol en gedrag bespreekt en soms details geeft zoals de kleur van hun ogen en de voorstelling van hun tatoeages.

Toch valt er op *Discovering the North-West Passage* nogal wat aan te merken. Door onnodig lange nevenverhalen dwaalt de auteur geregeld van de hoofdlijn af. Bijvoorbeeld waar hij het zwarte bemanningslid Charles Anderson bespreekt gaat hij uitgebreid in op het algemene onderwerp 'zwarte bemanningsleden' (p. 39). Ook de uitleg over de drie in sterren- en zeevaartkunde gebruikte schemeringen (de burgerlijke, nautische en astronomische schemeringen, p. 111) is hier niet relevant. Zulke zijpaden leiden de lezer af. En verder komt het grote aantal vaak lange citaten uit al dan niet gepubliceerde reisverhalen van opvarenden de leesbaarheid niet ten goede. Zo'n citaat kan de sfeer aan boord schetsen, maar de mate waarin Stein anderen aan het woord laat is irritant. Slordig is de fout om in een citaat waar staat dat het schip 100 mijlen aflegde, er [160 km] bij te zetten (p. 53). Dat zijn geografische mijlen terwijl men op zee met zeemijlen rekent en er dus circa 185 km was afgelegd. De illustraties zijn merendeels wat goedkoop aandoend overgenomen uit de *Illustrated London News*, en veelal ontleend aan andere negentiende-eeuwse poolreizen. We lezen dat een van de officieren na de reis aquarellen van de expeditie maakte, helaas zijn er daarvan slechts enkele in zwart-wit afgebeeld (p. 228). Een gemiste kans om het boek wat kleur te geven. Erger is het ontbreken van een goede overzichtskaart waarin de route van de *Investigator* in de Arctis en de vele in het boek genoemde geografische locaties zijn aangegeven. Het is een moeizame puzzel om in de twee onvolledige kaarten van het gebied de route te reconstrueren (pp. 3 en 100).

Toch is mijn oordeel overwegend positief. Het boek biedt een uitvoerige beschrijving van een van de na Franklin meest tot de verbeelding sprekende negentiende-eeuwse Britse poolexpedities. Actueel is het epiloog met een verslag over het wrak van de *Investigator* dat in 2010 op acht meter diepte in de Canadese Arctische wateren werd teruggevonden. Ook de bijlagen over de geraadpleegde bronnen, met gegevens van de opvarenden, details over de sledetochten en de uitgebreide bibliografie maken *Discovering the North-West Passage* tot een bruikbaar naslagwerk.

W.F.J. MÖRZER BRUYNS

Sarah Bosmans, Sara Keijzer en Elisabeth Spits eds., *De Koningssloep.*

De geschiedenis van een vorstelijk vaartuig

Zwolle: wbooks, Jaarboek Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum, 2015, 136 pp., ill., ISBN 9789462580909; € 19,95

De Koningssloep is een van de topstukken van het Scheepvaartmuseum te Amsterdam. Zij werd in opdracht van koning Willem I tussen 1816 en 1818 gebouwd op de Rotterdamse Rijkswerf naar een ontwerp van de onderconstructeur Cornelis Jan Glavimans. Het volledig gerestaureerde koninklijke vaartuig kreeg in 2015 een eigen schiphuis aan de steiger van het museum. De uitbundig versierde, ranke Koningssloep van zeventien meter lang komt in het nieuwe schiphuis veel beter tot haar recht dan in het ‘oude’ museum waar het vaartuig in een benedenzaal werd tentoongesteld. Ter gelegenheid van de nieuwe expositie vertelt het museumjaarboek de geschiedenis van de “koninklijke chaloup” van vervoermiddel en statussymbool tot museumobject en varend erfgoed.

De Koningssloep is een geslaagde publicatie. De lezer wordt direct getroffen door de schitterende foto's van het koninklijke vaartuig met zijn vergulde decoraties. De zeven hoofdstukken zijn informatief en helder geschreven. Dat de verschillende auteurs, meest museummedewerkers, soms in herhaling vervallen is schier onvermijdelijk. Korte thematische teksten belichten onder andere de levensloop van ontwerper Glavimans, de beeldhouwers van de werf in Vlissingen die verantwoordelijk waren voor het beeldsnijwerk, het vergulden van hout en de kleding van de roeiers door de jaren heen. Een inleidend hoofdstuk van James Kennedy verhaalt over de betekenis van de Koningssloep voor de regerend vorst en de Nederlandse samenleving. Gelet op het gebruik van de Koningssloep – nog geen dertig keer in bijna tweehonderd jaar – lijkt het vaartuig als symbool van de verbondenheid tussen de vorst en het volk van minder belang dan in andere landen met soortgelijke sloepen. Toch heeft juist in roerige tijden, zoals na het Palingoproer in 1886 en in de jaren dertig van de twintigste eeuw, de inzet van de Koningssloep het beeld van een machtige natie, verenigd onder het Huis Oranje-Nassau versterkt. Het democratiser-

ringsproces van de jaren zestig ondermijnde de traditionele rol van de sloep als ceremonieel statussymbool. De laatste vaartocht vond plaats op 30 april 1962 ter gelegenheid van het zilveren huwelijksjubileum van koningin Juliana en prins Bernhard. Met gevoel voor humor en decorum blikt Gerard Acda, als tweedejaars adelborst Zeedienst verkozen tot stuurboordslagroeier, terug op die historische tocht op de Amstel.

In drie opeenvolgende hoofdstukken worden de voorgangers, de Rotterdamse jaren en de decoratie van de Koningssloep besproken, gevolgd door bijdragen over de behoudsgeschiedenis en restauratie van het vaartuig. Van oudsher waren prinsen – of statenjachten naast een comfortabel en snel vervoermiddel vooral bedoeld om indruk te maken. Door hun pracht en praal straalden zij allure en gezag uit. Na de Bataafse omwenteling werd het aantal jachten teruggebracht. In 1810 en 1811 zijn in Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam in allerijl nieuwe sloepen gebouwd om keizer Napoleon een passende ontvangst te geven. De sloep uit Antwerpen behoort thans tot de collectie van het Musée national de la Marine in Parijs. Het Amsterdamse vaartuig is nog jaren gebruikt door koning Willem I, maar de Rotterdamse sloep verkeerde in zo'n slechte staat dat op advies van de directeur van de Rijkswerf koning Willem I op 16 april 1816 opdracht gaf voor de bouw van een nieuwe boot, de huidige Koningssloep. Bij het voorstel was een ontwerptekening van Glavimans toegevoegd, fraai afgebeeld op een uitvouwblad. Het huidige wapenschild op de spiegel wijkt af van het origineel en is waarschijnlijk tijdens een restauratie in 1911 aangebracht. De overige sierelementen komen nagenoeg overeen met het oorspronkelijke ontwerp. De aan de klassieke oudheid ontleende decoraties in een mix van stijlen zijn bewust gekozen en symboliseren tezamen het gezag van de nieuwe koning, het prille Koninkrijk der Verenigde Nederlanden en de nationale verbondenheid met de Gouden Eeuw, toen de Republiek een maritieme wereldmacht was. Het boegbeeld met Neptunus op zijn schelpwagen getrokken door twee zeepaarden springt direct in het oog. Zoals Neptunus over de zeeën heerst, zo zou koning Willem I het jonge Koninkrijk regeren. Tot 1841 bleef de Koningssloep ongebruikt – de koning scheepte zich liever in op het koninklijke stoomjacht *Leeuw*. Na de sluiting van de Rijkswerf Rotterdam verhuisde de Koningssloep in 1853 naar de marinewerf in Amsterdam, op enkele tientallen meters afstand van het huidige onderkomen.

Op de ontwerptekening van Glavimans is de romp wit geschilderd, het berghout zwart en het boord zeegroen met verguld lofwerk. Het boegbeeld met Neptunus is eveneens verguld, geplaatst in een zilveren schulp of woelende zee. Ooggetuigen bevestigen deze kleurstelling. De beoogde stoffering van het paviljoen in groen (buitenzijde) en blauw (interieur) is vanwege de hoge kosten nooit uitgevoerd. Pas in de jaren dertig van de twintigste eeuw kreeg de Koningssloep kussens en gordijnen van rood fluweel met een gouden bies. Na grondig onderzoek van romp, beeldsnijwerk, het baldakijn en de riemen is besloten het uiterlijk van het vaartuig zoals dat in 1983 in het Scheepvaart-

museum werd ondergebracht, te handhaven. De onderhoudsgeschiedenis van de Koningssloep bewees dat het vaartuig in de afgelopen tweehonderd jaar regelmatig is gerepareerd en gerestaureerd. Op de röntgenfoto's van Neptunus is duidelijk te zien dat het beeld door schroeven en spijkers bijeen wordt gehouden. Bij een renovatie in 1936 zijn zelfs alle oude huidgangen verwijderd en vervangen door nieuwe. De keuze om de kleuren crème wit en goud te behouden is verdedigbaar, maar naast museale zullen er waarschijnlijk ook financiële redenen zijn geweest om de sloep niet te verven in de uitbundiger oorspronkelijke kleurstelling. Dat de volledig gerestaureerde Koningssloep ooit nog eens zal varen, lijkt mij ijdele hoop, al zijn er mogelijkheden geschapen om die traditie te doen herleven.

ANITA M.C. VAN DISSEL

Christine Overgaard, *Een spiering uitwerpen om kabeljauw te vangen: How and why the Dutch fished for cod 1818–1911*

Amsterdam: Amsterdam University Press, 2015, 298 pp., ill., ISBN 9789085550891; € 39,95

Deze handelseditie heeft dezelfde titel als het proefschrift waarop Christine Overgaard in 2013 promoveerde aan de University of Southern Denmark (Odense). Anders dan de haringdrijfnetvisserij heeft de Nederlandse hoekwantvisserij – waarvan de kabeljauwvisserij de belangrijkste was – maar geringe wetenschappelijke aandacht gekregen. Kunnen we voor de zeventiende en achttiende eeuw terugvallen op de dissertaties van M. Simon Thomas, *Onze IJslandvaarders in de 17de en 18de eeuw* (1935), en H.A.H. Kranenburg, *De zeevisserij van Holland in den tijd der Republiek* (1946), voor de negentiende eeuw is er geen wetenschappelijke publicatie daarover voorhanden. Het werk van A. Beaujon, *Overzicht der geschiedenis van de Nederlandsche zeevisserijen* (1885), is, zoals de titel aangeeft, een overzicht waarin de kabeljauwvisserij slechts beperkte aandacht krijgt. Daarnaast is er de publicatie van A. Hoogendijk, *De grootvisserij op de Noordzee* (1893), nog steeds het standaardwerk voor de techniek van onder andere de hoekwantvisserij, maar geschreven vanuit de praktijk. Een proefschrift over de negentiende-eeuwse kabeljauwvisserij in Nederland is daarom een welkome aanvulling.

De hoofdstukken met hun paragrafen zijn verdeeld over vier secties, gevolgd door het traditionele deel met verantwoording van bronnen, illustraties, literatuur en een aantal bijlagen. In de sectie 'Inleiding' worden met name de bronnen besproken alsmede de methoden om de omvang van visbestanden te schatten. Ook de analyse die de econome Elinor Ostrom gebruikt om te zien hoe een gemeenschap omgaat met in dit geval visbestanden, wordt uitgelegd en wordt in sectie vier toegepast. De tweede sectie heeft de Nederlandse kabeljauwvisserij in de negentiende eeuw tot onderwerp: overbevissing, regulering, subsidiëring en liberalisatie van de visserij. In sectie drie staan de

Nederlandse kabeljauwvissers centraal met nadruk op netwerken van vissers-families, schippers en reders. In sectie vier worden de moderne theorieën van Elinor Ostrom en Edith Penrose losgelaten op de verzamelde gegevens.

De oorspronkelijke bedoeling van dit proefschrift was een bijdrage te leveren aan een onderzoeksproject van visserijbiologen (HMAP: History of Marine Animal Populations) die de omvang van visbestanden in het verleden reconstrueren alsmede hoe de betrokken vissers, reders, instituties etc. omgingen met de wisselingen in de vangsten. Dat zou het beleid omtrent het beheer van de huidige visstanden kunnen helpen. Essentieel daarbij is het bestaan van langjarige reeksen van vangstgegevens. De Deense visserijhistoricus Bo Poulsen vond die wel voor de Hollandse haringvisserij. Overgaard heeft die niet gevonden voor de Nederlandse kabeljauwvisserij. Zij heeft kwantitatieve bronnen gevonden, gebaseerd op subsidieregelingen. Die gaven onder meer wel scheepsaantallen, maar geen vangstgegevens.

Bij ontstentenis van de vangstgegevens is de aandacht nu gericht op de subsidieregelingen en de instituties die daarmee verbonden waren: Het Kollegie voor de Groote Visscherij, het Kollegie voor de IJslandsche Visscherij, het Kollegie voor de Kleine Visscherij en na de liberalisatie van 1857 het College voor de Zeevisscherijen. Dat geeft niet een nieuw beeld, wel een meer ingevuld beeld van allerlei verwickelingen zoals om de premie van *f* 500 respectievelijk *f* 250 te verkrijgen voor de kabeljauwvisserij bij IJsland en op de Noordzee en de kustvisserij. Na de liberalisering van 1857 is het interessant te zien hoe gedetailleerd de regeling is van al dan niet accijnsvrij zijn van zout voor het aas voor de beugvisserij. Een belangrijke factor voor de achteruitgang van de kabeljauwvisserij was het niet overnemen in de nieuwe liberale visserijwet van 1857 van het oude verbod van schrobnetvisserij langs de kust gedurende de wintermaanden. Omstreeks 1890 was er daarom weinig platvis meer te vangen en had de jonge kabeljauw geen plek meer om op te groeien.

Deze tweede sectie eindigt met een tweetal paragrafen over de voorbereiding en de oprichting van het International Committee for the Exploration of the Seas (ICES) en de rol van P.P.C. Hoek – sinds 1902 secretaris-generaal van deze organisatie – daarbij. Overgaard suggereert dat Hoek zijn sympathie voor de Engelsen, zijn samenwerking met de Duitsers en zijn meningsverschil met de Scandinavische onderzoekers wilde verbergen door over deze onderwerpen niet aan het College voor de Zeevisscherijen te rapporteren. Hoek werd secretaris van de ICES in 1902 en zijn schoonzoon H.C. Redeke nam zijn taak als wetenschappelijk adviseur in visserijzaken over. Overgaard: “It seemed a setup for himself and his son-in-law rather than a genuine desire for advancing marine sciences and cod fishing in the North Sea”. Ons inziens een verkeerde interpretatie. Hoek is geprezen als een diplomatiek man die de tegenstellingen in ICES juist wilde overbruggen. De toch al steeds omvangrijkere verslagen van het College voor de Zeevisscherijen vormden niet de goede context om de tegenstellingen in het ICES te publiceren. Het visserij-biologische maandblad *Mededeelingen over Visscherij* was als vaktijdschrift daarvoor een beter medium.

In sectie drie komen vooral de zakelijke aspecten en onderlinge verhoudingen van de redersfamilies, hun schippers en vissers aan de orde, in het bijzonder van de Vlaardingse families Kikkert en De Zeeuw, en dat hoofdzakelijk voor de periode tot 1852. Interessant vanwege de gedetailleerde gegevens over de redersfamilies, schippers en vissers. Voor de tweede helft van de negentiende eeuw zijn de gegevens echter schaars.

De publicatie van Christine Overgaard is een aanvulling op de geschiedenis van de kabeljauwvisserij in Holland, maar het beeld is brokkelig. Het accent ligt op de eerste helft van de negentiende eeuw. Er is een spiering uitgeworpen, maar de kabeljauw is nog niet gevangen.

JAN P. VAN DE VOORT

Erik de Graaf, *Marten Toonder senior. Van eierzoeker tot zeekapitein*

Groningen: Uitgeverij Passage, 2015, 222 pp., ill., ISBN 9789054523147; € 27,50

Bijna iedere Nederlander kent Olivier B. Bommel en Tom Poes, twee iconische stripfiguren die werden bedacht en getekend door Marten Toonder junior (1912-2005), een van de grondleggers van de Nederlandse stripverhalencultuur. Martens broer Jan Gerhard (1914-1992) was een veelzijdig schrijver en dichter. De creatieve broers hadden hun talent niet van een vreemde, want als er een Marten junior is, is er ook een Marten senior. Die Marten Toonder senior werd in 1879 in Warffum geboren waar hij in grote armoede opgroeide. Zijn biologische vader was onbekend, maar hij werd erkend door de latere echtgenoot van zijn moeder. Onder erbarmelijke omstandigheden moest de jongen hard werken om geld binnen te brengen. Hij vertrok op zijn tiende naar het toen nog bewoonde eiland Rottumeroog, waar hij negen jaar voor de eilandvoogd werkte als eierzoeker, schaapsjongen, koeienhoeder en schippersknecht. Hij ging weinig naar school en op zijn drieëntwintigste was Toonder senior nog zo goed als analfabeet. Water en varen bepaalden echter al vroeg zijn leven, want het eerste woord dat hij kon uitspreken was 'schip'. Ondanks dat hij nauwelijks Warffum nog uit was geweest, vertrok Toonder naar Rotterdam, de stad die een grote rol in zijn leven zou gaan spelen. Een Groninger nam hem op het Maasstation mee naar de Schiedamse dijk waar hij in een café wilde aanmonsteren voor een reis. Omdat hij aarzelde toen er voor een Brits schip een bemanningslid werd gevraagd en hij de taal nauwelijks machtig was, werd een ander aangenomen. Dat bleek Toonders geluk te zijn, want het schip verging met man en muis. Na enkele jaren als matroos te hebben gevaren, keerde hij terug naar Groningen en vroeg hij de schoolmeester in Warffum om hem voor te bereiden op de zeevaartschool. Twee jaar later werd Toonder aangenomen in de voorbereidende klas van de Zeevaartschool in Delfzijl. In 1905 haalde hij zijn diploma voor derde stuurman. Met talent en doorzettingsvermogen, maar ook met een flinke portie hulp van zeevaartschooldirecteur Prakken en

wiskundeleraar Dijksterhuis. In 1910 haalde hij met hulp van Prakken ook het diploma eerste stuurman en klom hij op tot kapitein op de grote vaart. Dankzij de juiste mensen kwam Toonder verder en werd hij gezagvoerder op de Rotterdam Zuid-Amerika Lijn van de Rotterdamse rederij Van Nievelt Goudriaan.

De analfabeet op zijn drieëntwintigste werd later de vader van twee schrijvers: Marten en diens broer Jan Gerhard. Hoewel Toonder senior in het gezin niet altijd aanwezig was, vertelde hij prachtige verhalen met veel creativiteit en fantasie en nam hij stripverhalen mee van overzee. Hij nam Marten junior eens mee op een zeereis naar Zuid-Amerika, waar ze iemand ontmoetten die een striptekenaar kende. Toen zijn zoon dat beroep ook koos, zag Toonder senior er eerst niets in, maar later zag hij dat 'poppetjes tekenen' echt werk was. Door de Tweede Wereldoorlog en ziekte stopte Toonder senior eind 1945 met varen en kreeg hij een functie in de Toonder Studio. Onder invloed van zijn zonen publiceerde hij in 1954 *Klei en zout water*, zijn herinneringen aan de grote vaart aan het begin van de twintigste eeuw. Deze kleurrijke kroniek met boeiende verhalen biedt een waardevol stuk sociale geschiedenis. In 1993 beleefde het boek zijn zevende druk.

Erik de Graaf (1958) woont in Warffum, is historicus en leraar Duits. Hij publiceerde al vele artikelen over literatuur, over Duitsland, de DDR en Oost-Europa. Het hier besproken boek begeleidde een tentoonstelling over het leven van Marten Toonder senior in het Openluchtmuseum Hoogeland in Warffum in 2015-2016. De biografie over Toonder senior is chronologisch ingedeeld in vier ongeveer even lange episoden: land, eiland, zee en wal. De Graaf maakte voor het schrijven gebruik van Toonder seniors eigen geschriften, maar ook van de boeken van zoon Jan Gerhard waarin biografische zaken naar voren komen. Persoonsnamen zijn hierin veranderd, maar vaak is af te leiden wie is beschreven. Ook zijn bepaalde situaties daarin soms aangepast. Gegevens uit familiebezit en het Letterkundig Museum completeerden het beeld. De Graaf schetst in het boek het leven van een man die de Noord-Groningse klei verliet om vanuit het niets carrière op zee te maken. Toonder senior vergat echter nooit zijn arme afkomst. Aan Delfzijl dacht hij altijd met warme gevoelens terug. Het portret van de Delfzijlster directeur Prakken hing tot aan zijn dood in 1965 in Toonders huiskamer. Het boek is goed verzorgd en bevat enkele niet storende typefouten.

Nadat ik deze biografie over het leven van Marten Toonder senior (1879-1965) gelezen had, dacht ik maar één ding: hoeveel geluk kan een mens hebben? Marten dreigde ooit door zijn grootvader vermoord te worden, hij stikte bijna in een pannenkoek, hij viel met zijn hoofd in het vuur en monsterde niet aan op een schip dat verging, hij overleefde de aanvallen op koopvaardijsschepen tijdens de Eerste en Tweede Wereldoorlog en ontmoette steeds op het goede moment de juiste mensen die hem verder hielpen. Gelukkig maar, want anders hadden we nooit van Bommel en Tom Poes gehoord!

Henk den Heijer, *De Sleep. Honderd jaar scheepsbouw en scheepsreparatie op Scheveningen 1905–2005*

Scheveningen: Muzee Scheveningen, Historische Reeks 20, 2016, 156 pp., ill., ISBN 9789082082531; € 14,95

Als gepensioneerd hoogleraar Zeegeschiedenis heeft Henk den Heijer een boekje geschreven over een scheepswerf in zijn geboortedorp Scheveningen. De zogenaamde 'Sleep' was in het voorjaar van 2016 tevens onderwerp van een tentoonstelling in Muzee Scheveningen. Het verhaal beschrijft de geschiedenis van de werf tussen 1905 en 2005. In zijn nawoord merkt Den Heijer terecht op dat het technische geheugen van een werf veelal vastligt in technische tekeningen. In veel gevallen echter zijn brieven, facturen en documenten weggegooid. Bedrijven zijn immers toekomstgericht en met name bij faillissementen of fusies verdwijnt historisch interessant materiaal vaak in de afvalcontainer. Bij de Sleep was dat niet anders. Den Heijer heeft daarom gebruikgemaakt van 'oral history' en externe archieven. Ook traceerde hij het door oud-medewerkers uit de afvalcontainer 'geredde' deel van het bedrijfsarchief, dat na het faillissement van 1979 werd weggegooid.

Toen de nieuwe haven van Scheveningen in 1904 gereed kwam, werden direct enkele hellingbanen aangelegd. Tien reders, verenigd in de Sleephelling Maatschappij Scheveningen (sms), huurden deze van de gemeente, om daar vanaf 1905 bomschuiten en andere vissersschepen te teren, schoon te maken of te repareren. De sleephelling bleek een succes: in 1911 stonden 133 loggers en 112 bomschuiten op de helling.

Als gevolg van de groei van de haringvisserij en de omschakeling van bomschuiten naar loggers werd de behoefte aan nieuwe schepen zo groot dat in 1913 de Scheveningse Scheepsbouw Maatschappij (ssm) werd opgericht. Pal naast de hellingbanen van de sms begon de ssm met het bouwen van nieuwe schepen. Gedurende de Eerste Wereldoorlog werd er volop gevist en bouwde de werf twintig nieuwe schepen, met name zeil- en motorloggers.

Direct na de oorlog brak er crisis uit in de haringvisserij, die duurde tot het einde van de jaren twintig. Toen was het echter voor de nieuwbouwwerf al te laat, die werd in 1922 geliquideerd. Met steun van de gemeente wist de reparatiewerf niet alleen het hoofd boven water te houden, maar ging zich op termijn ook weer met nieuwbouw bezighouden. Tussen 1927 en 1930 werden veel zeilloggers omgebouwd tot motorlogger. Een nieuwe crisis maakte pas in 1936 plaats voor een opleving. In 1939 stonden er 360 schepen op de helling, werkten er 55 personeelsleden en werden er veel reparaties en verlengingen uitgevoerd. Gedurende de Tweede Wereldoorlog werd er voor Duitse opdrachtgevers gewerkt, met name voor de Kriegsmarine.

Na de oorlog had de sms veel werk aan het herstel van de oorlogsschade aan de vissersvloot. In 1955 werkten er 225 mensen op de werf. Niet alleen vissersschepen, maar ook baggermaterieel en andere vaartuigen werden op de inmiddels modern uitgeruste Scheveningse werf gebouwd. Tot in het

midden van de jaren zeventig was de orderportefeuille goed gevuld. Aanvankelijk kwamen de meeste opdrachten van buiten de visserijsector, vanaf 1960 werden visserijreders weer de belangrijkste opdrachtgevers. De vervanging van hektrawlers voor zijtrawlers zorgde voor veel werk. In de tweede helft van de jaren zestig werden zelfs twee noodlijdende werven aangekocht: Boot in Leiden en De Hoop in Hardinxveld Giessendam. In 1975 echter moest de Scheveningse werf zelf surseance van betaling aanvragen, vanwege gebrek aan werk en te hoge bedrijfslasten. De overheid wilde steun bieden, mits een saneringsplan werd opgesteld en de werf zich voortaan alleen op reparatie zou richten. In 1979 viel evenwel het doek en werd de sms failliet verklaard. Een jaar later volgde een doorstart als reparatiewerf en in 1987 werd er zelfs weer nieuwbouw gepleegd. De door de Europese Gemeenschap ingestelde vangstbeperkingen maakten medio jaren negentig de toekomst opnieuw uiterst onzeker. Na de nodige wisselingen van eigenaar en bestemming werd het terrein in 2005 opgekocht door een projectontwikkelaar en kwam er een einde aan honderd jaar de Sleep.

De chronologische hoofdlijn wordt afgewisseld door verhalen over scheepsbouw en over het personeel van de Scheveningse werf. Verder heeft het boek een bouwlijst als bijlage en een goede literatuur- en bronvermelding. Het geheel zou nog aan kracht hebben gewonnen als ook meer recente publicaties over de naoorlogse scheepsbouw zouden zijn gebruikt, maar is niettemin een goed voorbeeld van een werfbiografie van een kleine werf. Een uitstekende bouwsteen voor een nog te schrijven integrale geschiedenis van de twintigste-eeuwse scheepsbouw.

JOKE E. KORTEWEG

Signalementen

Anne Doedens en Liek Mulder, *Engels-Nederlandse Oorlogen 1652–1674*.

Door een zee van bloed in de Gouden Eeuw

Zutphen: Walburg Pers, 2016, 187 pp., ill., ISBN 9789462491052; € 19,95

Dit boek is een prettig leesbaar overzichtswerk voor een breed publiek. De historici Doedens en Mulder hebben zich in hun analyse van de economische, politieke en ideologische oorzaken van de Engels-Nederlandse Oorlogen, en van het verloop en de gevolgen van deze conflicten, gebaseerd op de relevante vakliteratuur. Daarnaast hebben ze tal van primaire bronnen gebruikt, zoals dagboekfragmenten, brieven en pamfletten. Deze bronnen verluchtigen het verhaal en geven de lezer het gevoel een soort ooggetuige te zijn van de vele dramatische gebeurtenissen. Doedens en Mulder zijn er in geslaagd het complex van oorzaken en gevolgen helder voor het voetlicht te brengen, maar hebben ook oog voor de manier waarop de oorlogen destijds beleefd werden door de tijdgenoten. Voor kenners van de periode biedt het boek geen nieuwe inzichten, maar voor het algemeen publiek is het een uitstekende inleiding op een spectaculair deel van de Nederlandse maritieme geschiedenis. Hierbij is het aardig dat het boek een handige lijst van *lieux de mémoire* en musea bevat.

KWALIFICATIES

- Aard publicatie: inleidend overzichtswerk
- Niveau: populair
- Doelgroep: algemeen publiek van historisch geïnteresseerden
- Minpunt: afwezigheid van annotatie en een enkele kleine historische onvolkomenheid
- Pluspunt: gedegen analyse, prettig geschreven

GIJS ROMMELSE

Thierry Allain, *Enkhuizen au XVIII^e siècle. Le déclin d'une ville maritime hollandaise*
Villeneuve d'Ascq.: Presses Universitaires du Septentrion, 2015, 346 pp., ill.,
ISBN 978275408520

Deze detailstudie over Enkhuizen is geschreven door Thierry Allain. Het boek is voorzien van een voorwoord van Alain Cabantous, bekend van zijn micro-analyses van Franse zeevarende gemeenschappen, met een sociologische inslag. Ook Allain gaat de diepte in met zijn analyse. Hij beoogt een nieuwe benadering van wat in de literatuur als 'de achteruitgang van Enkhuizen' bekend is komen te staan. Allain heeft een indrukwekkende hoeveelheid bronnenmateriaal en literatuur doorgespit. Hij laat zien hoe de stad Enkhuizen door de achteruitgang van de haringvangst te maken kreeg met een krimpende bevolking en economische malaise. Hoe de stad steeds meer op zich zelf kwam te staan, hoe de lokale elite zich verrijkte met de Aziatische handel en welke gevolgen dit had voor de identiteit van de stad.

KWALIFICATIES

- Aard publicatie: diepgravende analyse van Enkhuizen in de achttiende eeuw
- Niveau: wetenschappelijk
- Doelgroep: geïnteresseerden in visserijgeschiedenis en geschiedenis van zeevarende gemeenschappen
- Minpunt: voor de Nederlandse lezer is lang niet alles nieuw. Op de achterflap van het boek staat vermeld dat de studie bedoeld is om de Franstalige lezers te kunnen bedienen met deze studie gebaseerd op Nederlandse bronnen
- Pluspunt: gedegen analyse

ANNETTE DE WIT

Bauke van der Pol, *Holland aan de Ganges. Prins Willem Frederik Hendrik in India (1837-1838)*

Zutphen: Walburg Pers, 2016, 174 pp., ill., ISBN 9789462490925; € 19,95

De lezer krijgt bij dit boek twee reisverslagen ineen. Allereerst is er de reis van Zr. Ms. *Bellona*, waarmee de jonge prins Hendrik van Oranje-Nassau in 1837 Calcutta aandoet. Het fregat ligt drie maanden voor anker, wat voor de prins aanmerkelijk interessanter uitpakt dan voor de rest van de bemanning. Ten tweede is er de reis van de auteur, die in de voetsporen van prins Hendrik dezelfde plekken in Noord-India aandoet. Dat levert foto's op die naast tekeningen uit de tijd van de *Bellona* geplaatst kunnen worden. Uit die laatste categorie zijn met name de pentekeningen van adelborst Pieter Melvill van Carnbee fascinerend. Het boek is verder zeer rijk aan citaten, grotendeels

onderscheiden van de hoofdtekst door verschillende lettertypes. Niettemin is het soms onduidelijk wie aan het woord is. Het houdt het verhaal wel levendig – met name de verslagen van reisgenoten van de prins. Het is moeilijk je aan de gedachte te onttrekken dat de gezusters Eden, die met de prins mee-reizen, veel avontuurlijker reizigers waren. Gelukkig heeft Van der Pol ook hen uitgebreid geciteerd, en is hij tevens de belevenissen van de bemanning van de *Bellona* rond Calcutta niet vergeten.

KWALIFICATIES

- Aard publicatie: historisch én contemporain reisverslag
- Niveau: voor de geïnteresseerde leek
- Doelgroep: liefhebbers van reisverhalen
- Minpunt: enige historische onzorgvuldigheden
- Pluspunten: prachtige illustraties

CAROLIEN STOLTE

Nico Guns, *Holland-Amerika Lijn. Geschiedenis van een rederij*

Zutphen: Walburg Pers, 2016, 144 pp., ill., ISBN 9789462490413; € 29,95

In dertien chronologisch geordende hoofdstukken beschrijft Nico Guns belangrijke feiten, personen en gebeurtenissen uit de geschiedenis van de befaamde Holland-Amerika Lijn (HAL). Hij besteedt ruim aandacht aan de ‘wortels’ van de Rotterdamse rederij en de betekenis van pioniers als Roentgen, Mees en Ruys. De Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart-Maatschappij, opgericht in 1873 en sinds 1896 bekend onder de naam HAL, breidde haar vloot van passagiers- en vrachtschepen gestaag uit.

Internationale afspraken over het vervoer van passagiers – veel landverhuizers – garandeerden een stabiele markt. Kundige bestuurders loodsten de rederij door economische crises en een dramatische oorlogsperiode met verlies van mensenlevens, schepen en havenfaciliteiten aan de Wilhelminakade. Na de oorlog noopte de opkomst van de luchtvaart tot een koerswijziging van de passagiersvaart. De introductie van de containervaart vereiste innovaties in het vrachtvervoer en droeg in belangrijke mate bij aan globalisering. In 1971 stopte de HAL met de trans-Atlantische dienst om zich te concentreren op de cruisevaart. Na verschillende reorganisaties en fusies kwam de Divisie Transport in Zweedse handen. De Divisie Toerisme werd in 1989 overgenomen door de succesvolle concurrent Carnival Holding Ltd. Thans is de HAL een Amerikaans bedrijf met een hoofdkwartier in Seattle. Haar Nederlandse roots worden niet verloochend. Het Europese hoofdkwartier is gevestigd in Rotterdam, de schepen varen met Nederlandse officieren onder Nederlandse vlag en scheepsnamen als *Nieuw Amsterdam* en *Koningsdam* herinneren aan een glorierijk verleden.

Het boek bevat verder een complete schepenlijst en een beknopt overzicht van geraadpleegde literatuur en archieven.

KWALIFICATIES

- Aard publicatie: overzichtswerk van een gerenommeerde rederij
- Niveau: populair
- Doelgroep: belangstellenden moderne Nederlandse koopvaardijgeschiedenis
- Minpunt: opsommend karakter door korte paragrafen
- Pluspunt: verzorgde uitgave met werkelijk prachtige illustraties uit voornamelijk particuliere collecties

ANITA M.C. VAN DISSEL

Adwin de Kluyver, *Terug uit de witte hel. Hoe poolreiziger Sjef van Dongen een nationale held werd*

Amsterdam: Balans, 2015, 320 pp., ill., ISBN 978 600 30741; € 19,95

In 1923 vertrok de zeventienjarige Sjef van Dongen met zijn moeder, broers en zusters naar Barentsburg op Spitsbergen, waar zijn vader magazijnmeester was bij de kolenmijn van de Nederlandsche Spitsbergen Compagnie (Nespico). Toen de mijn drie jaar later werd gesloten en het personeel gerepatrieerd, bleef Sjef voor de Nespico achter en leerde sleeën met honden. In 1928 bereikte de Italiaan Umberto Nobile met het luchtschip *Italia* de noordpool, maar stortte daarna neer op het ijs. Sjef sloot zich met zijn sledehonden aan bij de grote zoekactie. Met een Italiaanse officier bereikte hij het uiterste noorden, waar ze door een Zweeds vliegtuig werden gered. Nobile was gered door een Russische ijsbreker. Terug in Nederland werd Sjef een nationale poolheld. Hij gaf interviews aan de pers, sprak voor de radio, gaf lezingen en schreef boeken. In de jaren 1930 was Sjef actief in een fascistische partij, maar tijdens de Tweede Wereldoorlog in het verzet. Na de bevrijding was hij in Zeeuws-Vlaanderen een geliefde burgemeester, en lid van de Tweede Kamer. Sjef keerde nog eenmaal naar Spitsbergen terug, in 1958 als toerist. Hij overleed in 1973, 66 jaar oud.

KWALIFICATIES

- Aard publicatie: biografie van een vergeten poolreiziger die een Nederlandse held werd
- Niveau: populairwetenschappelijk
- Doelgroep: algemeen publiek
- Minpunt: hier en daar historische onjuistheden
- Pluspunt: aantrekkelijk en vlot geschreven

W.F.J. MÖRZER BRUYNS

Graddy Boven en Elly Meijn eds., *Varen is mijn wereld. De Maritieme Schrijvers*

Alkmaar: Uitgeverij De Alk, 2016, 216 pp., ill., ISBN 9789059611726; € 17,90

Een aantal jaren geleden verenigden verschillende auteurs met een bovengemiddelde interesse in de scheepvaart zich op de website www.maritiemeschrijvers.nl. Veel maritieme schrijvers hebben beroepshalve gevaren of zijn trotse bezitters van (historische) schepen of zeiljachten. Zij hebben gemeen dat ze al jaren artikelen en boeken – soms romans – publiceren over uiteenlopende maritieme onderwerpen. In *Varen is mijn wereld* presenteren veertien van hen achttien korte verhalen, in lengte variërend van 2 tot 39 pagina's. Redacteur Graddy Boven schetst in het inleidende hoofdstuk op impressionistische wijze een beeld van de internationale en nationale maritieme literatuur, van Herman Melville tot Anthony van Kampen. Daarna volgen de korte verhalen die aan de fantasie zijn ontsproten van de auteurs en soms zijn gebaseerd op hun persoonlijke ervaringen. Het zijn uiteenlopende verhalen, variërend van een introductiepraatje van een schipper die twee weken gaat zeilen met vakantievierende landrotten (Ton van Schoonhoven) via een honderdjarige Ron Vos die in 2050 vanuit een skybox Sail Amsterdam bekijkt (Peter Bouchier), tot aan een Belgische schipper die heen-en-weer vaart op de Kongorivier (Anton Vandamme).

KWALIFICATIES

- Aard publicatie: korte, pretentieloze verhalen over zeelieden
- Niveau: populair
- Doelgroep: liefhebbers van zeeverhalen
- Minpunt: weinig samenhang
- Pluspunt: geringe aanschafprijs

HENK DEN HEIJER

S.J. de Groot, *Een vos in schaapskleren. Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw IvS/Inkavos. Een Duits-Nederlandse samenwerking 1922–1945*

Amsterdam: De Bataafsche Leeuw, 2015, 200 pp., ill., ISBN 9789067076791; € 26

In het Verdrag van Versailles (1919) werden bepalingen opgenomen die een mogelijke herbewapening van het verslagen Duitsland moesten voorkomen. De Duitse marine en in het bijzonder het Duitse onderzeebootwapen werd daarbij genoemd. Tijdens de Eerste Wereldoorlog vormden Duitse onderzeeboten een voortdurende bedreiging voor de aanvoerlijnen van de geallieerden. De technologische voorsprong van de Duitsers maakte dat hun boten tot de beste en modernste ter wereld behoorden. Aan die positie dreigde op grond van de verdragsbepalingen definitief een einde te komen. De Duitse marineleiding hield – van begin af aan – echter al rekening met het moment dat er een

einde aan de beperkingen zou komen. Zij was dan ook in nauwe samenwerking met een aantal wapenfabrikanten niet van plan zich te voegen naar de verdragsbepalingen. Het machtige Kruppconcern opende, in nauw overleg met de Duitse marineleiding, in 1922 een (bij)kantoor in het neutrale Nederlandse Den Haag. Het kantoor kreeg de onopvallende benaming: N.V. Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw (IvS). Onder deze dekmantel werd, met medeweten en instemming van de Nederlandse marineleiding, gestaag verder gewerkt aan het ontwerp en ontwikkeling van onderzeeboten. De samenwerking werd pas in 1945 beëindigd.

Voor de geïnteresseerde lezer kan de geschiedenis van het IvS een spannende internationale spionagethriller opleveren. Dat is echter niet beoogd door S.J. (Bas) de Groot. Hij heeft de geschiedenis van het IvS terdege onderzocht en zo nauwkeurig mogelijk weergegeven. Het boek bevat een enorme hoeveelheid feiten en gegevens. Een artikel van zijn hand over het IvS is elders in dit tijdschrift geplaatst.

KWALIFICATIES

- Aard publicatie: gedegen studie van een bijzonder onderwerp
- Niveau: technisch en gedetailleerd
- Doelgroep: geïnteresseerden in het onderzeebootwapen en in de Duits-Nederlandse samenwerking bij de ontwikkeling van het onderzeebootwapen
- Minpunt: niet voor een algemeen publiek
- Pluspunt: smullen voor liefhebbers van de belloze torpedo

DIRK J. TANG

Louwrens Hacquebord, Eelko Postma, Erik Verheul eds., *Met de Zr. Ms. Zeeland op expeditie naar Jan Mayen*

Groningen: Barkhuis, 2015, 95 pp., ill, ISBN 978491431869; € 20

Van 13 tot en met 26 augustus 2014 nam een bont gezelschap marinemensen, mariniers en wetenschappers aan boord van de gloednieuwe Zr. Ms. *Zeeland*, deel aan een expeditie naar het afgelegen Jan Mayen-eiland midden in de Noordelijke IJszee. Het eiland dat vierhonderd jaar eerder door Nederlandse walvisvaarders werd ontdekt en benoemd, is verweven met Nederlandse (walvis)geschiedenis en heeft een unieke natuur. Het behoort tot het Noorse grondgebied.

Het doel van de expeditie was al net zo bijzonder als de samenstelling van de expeditieleiden. Voor de bemanning van de *Zeeland* stond trainen onder Arctische omstandigheden op het programma. De meegekomen mariniers beklommen de hoogste berg van het eiland. De wetenschappers, biologen, geologen, geografen, archeologen en milieukundigen deden onderzoek. Het hele gezelschap heeft zich daarnaast ingespannen een gedenksteen voor zeven

Nederlanders die in de winter van 1633–1634 probeerden te overwinteren en daarbij omkwamen, op te knappen. Het Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap (KNAG) liet in 1912 een gedenksteen maken, die pas in 1930 met hulp van de Koninklijke Marine op het eiland geplaatst kon worden. Ter ere van ‘400 jaar Jan Mayen-eiland’ en met instemming van de Noren is de steen nu gerestaureerd.

In het boek wordt verslag van de expeditie gedaan; het geeft inzicht in de eerste onderzoeksresultaten.

KWALIFICATIES

- Aard publicatie: vlot geschreven, goed geïllustreerd, informatief
- Niveau: toegankelijk
- Doelgroep: algemeen publiek
- Minpunt: veelheid aan onderwerpen, minder is soms beter
- Pluspunt: boek is fraai uitgegeven

DIRK J. TANG

Agenda

- | | |
|------------------------------------|---|
| 12 november 2016 | Najaarsbijeenkomst
Veendam |
| 17 november 2016 | Sea Lines of Communication: Discovery
University of Southampton, Southampton,
Groot-Brittannië |
| 24 en 25 november 2016 | Hakluyt and the Discovery of the World
Oxford, Groot-Brittannië |
| 25 november 2016 | Museumsymposium Verzamelaars Verzameld
Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam |
| 28 november t/m
2 december 2016 | 6th International Congress on Underwater
Archaeology
Fremantle, Australië |
| 19 en 20 december 2016 | Maritime Masculinities
Oxford, Groot-Brittannië |
| 15 t/m 20 oktober 2017 | International Congress of Maritime Museums
Valparaiso, Chili |
| 2018 | 15th International Symposium on Boat and Ship
Archaeology
Marseille, Frankrijk |

Kijk voor meer informatie op: zeegeschiedenis.wordpress.com

In Memoriam Piet Boon

18 maart 1940 – 26 oktober 2016

De grote kenner van het maritieme, demografische en agrarische verleden van het Westfriesse platteland, dr. Pieter Arend Boon uit Wijdenes, is niet meer. Een zeer agressieve kanker sloopte in luttele weken deze grote, gezonde man.

Piet is een echte klimmer, rustig, beheerst, nauwkeurig en doelgericht. Na de rijks HBS te Enkhuizen en enkele jaren geologie aan de Universiteit van Amsterdam werkt hij in het bankwezen en de sociaal-culturele sector om in 1977 tot zijn pensioen in 2005 te werken bij de Archiefdienst Westfriesse Gemeenten te Hoorn. Daartoe behaalt hij het archiefdiploma tweede klas. Piet wil volop het verleden van West-Friesland in en begint hierover met grote regelmaat te publiceren, ook in ons tijdschrift.

In 1981 brengt Jaap Bruijn Piet en Paul van Royen met elkaar in contact. Piet weet immers alles van Westfriesse zeelieden en schippers – al zou hij dat zelf nooit zo zeggen – en Paul is ook met dat onderwerp bezig. De kennis van Piet op micro- en macroniveau is omvangrijk. Ook het grotere geheel is goed aan hem besteed. Zijn belangstelling voor en kennis van de zeevaart hebben het leven van Piet diepgaand beïnvloed. Al in 1978 bespreekt Jaap Bruijn tijdens een congres in de Dromedaris het onderzoekspad dat Piet wil afleggen. Niet alleen schrijven over schippers en schepen in Schellinkhout, Wijdenes en Oosterleek of over de Omringdijk tijdens de Republiek, Piet wil een veelomvattend boek over de Westfriesse vrachtaart in breder perspectief.

Jaap Bruijn weet Piet over te halen geschiedenis te studeren, kort en goed, met als doel een promotieonderzoek naar de betekenis van de vrachtaart in West-Friesland. Dankzij zijn thuisfront en zijn ijzeren discipline legt Piet in 1990 aan de Universiteit van Amsterdam het doctoraalexamen af. Direct hierna begint Piet met zijn promotieonderzoek dat zal resulteren in *Bouwers van de Zee. Zeevarenden van het Westfriesse platteland c. 1680–1720*, waarmee hij in 1996 de doctorsbul van de Leidse universiteit verwerft.

In diezelfde periode raakt Piet nauw betrokken bij ons tijdschrift. Vanaf begin 1989 heeft hij zitting in de redactie. Bij het vertrek van Leo Akveld als bibliograaf van het tijdschrift verklaart Piet zich bereid het werk van Leo over te nemen – onder één voorwaarde: er moet een laptop komen om de titelbeschrijvingen digitaal te verwerken. En die computer komt er dankzij het bestuur van de Vereniging. Zo verschijnt in 1992 de eerste bibliografie van Piets hand. In de jaren daarna werkt Piet onverstoort door aan het verzamelen van titelbeschrijvingen van nieuwe boeken en artikelen. Eind 1999 verlaat Piet de redactie, maar zijn bibliografisch werk zet hij voort tot begin 2003. Dan



verschijnt het laatste deel van Piets ‘monnikenwerk’ in ons tijdschrift. 20.313 titelbeschrijvingen zijn het geworden.

Een bijzondere herinnering vormt het congres van de Ferring-Stiftung in 1997, een bijeenkomst van enkele maritieme historici uit Noord-Duitsland en de Lage Landen, op het Noordfriesse Waddeneiland Föhr, op uitnodiging van dr. Frederik Paulsen. In een piepklein vliegtuigje waar op de plaats van de motor de kofferruimte blijkt te zijn, vliegen Louwrens Hacquebord, Jaap Bruijn, Walter Wybrands Marcussen, Paul van Royen en Piet Boon vanaf Lelystad naar Föhr – en terug. Later gaan Piet en zijn vrouw Trijnie nog eens langs, voor een welverdiende werkvakantie.

Piet wijdt zich na zijn promotie vol overgave aan allerlei zaken. Zijn hart ligt steeds meer bij het verzamelen, bewaren en ontsluiten van streekarchieven, een vaak ondergewaardeerde activiteit in het archiefwezen. Hij voorkomt dat historisch materiaal van kerkelijke gemeenten en verenigingen van allerlei aard, mede door onwetendheid van betrokkenen, verloren gaat. Nog tot augustus gaat hij tweemaal in de week naar het Westfries archief, steeds op de fiets die hij bij zijn promotie cadeau had gekregen.

Piets verdiensten krijgen hun erkenning. In 2014 wordt hij ridder in de orde van Oranje-Nassau, een zeer verdiende waardering voor zijn werk en zijn persoon. Het is een groot genoegen geweest met Piet samen te werken en zo maar met hem om te gaan. Een bescheiden mens, volhardend, intelligent, hartelijk, met gevoel voor humor. En altijd tot dienst en wederdienst bereid. Piet is er in geslaagd honderden vergeten zeevarende mannen en jongens door het noemen en schrijven van hun namen weer tot leven te wekken. Konden we dat ook maar met Piet.

JAAP R. BRUIJN EN PAUL C. VAN ROYEN

Colofon

Het *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* verschijnt tweemaal per jaar.
Uitgegeven door de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis.
Voortzetting van de *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis* (1961-1981).
ISSN 0167-9988.

Redactiesecretariaat

drs. D.J. Tang, Nicolaas Maasstraat 141-3, 1071 PZ Amsterdam, tel. 020 6252914,
zappade@xs4all.nl (kopij)

Redactie

dr. C.A.P. Antunes, C.A.P.Antunes@hum.leidenuniv.nl
dr. R. Daalder, remmeltdaalder@gmail.com
dr. A.M.C. van Dissel, a.m.c.van.dissel@hum.leidenuniv.nl (boeken ter recensie)
drs. W. Heijveld, w.heijveld@maritiemmuseum.nl
drs. A.J. van der Peet, aj.vd.peet@mindef.nl
drs. D.J. Tang, zappade@xs4all.nl (redactiesecretariaat)
D. Wildeman, dwildeman@hetscheepvaartmuseum.nl
dr. J.M. de Wit, a.dewit@marinemuseum.nl (eindredacteur)
dr. D. Netten, d.h.vannetten@uva.nl

Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis

Souscommission Néerlandaise de la Commission Internationale d'Histoire Maritime
De vereniging werd opgericht in 1961 en stelt zich ten doel wetenschappelijke belangstelling te wekken voor de zeegeschiedenis en de studie daarvan te bevorderen door samenwerking tussen de leden en van dezen met andere instanties, zowel nationaal als internationaal. Zij doet dit onder meer door tweemaal per jaar een bijeenkomst met lezing te organiseren in een maritiem-historische omgeving, door excursies en symposia.

Bestuur

prof. dr. J.C.A. Schokkenbroek (voorzitter), dr. S. Zijlstra, J. Reinders MA,
H.M. Rozendaal (penningmeester/secretaris), dr. H. Brand

Aanmeldingen voor het lidmaatschap via www.zeegeschiedenis.nl of via info@zeegeschiedenis.nl. Contributie inclusief abonnement op *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* € 33 (binnenland) (studenten tot 26 jaar € 20 na sturen fotokopie collegekaart en identiteitsbewijs) en € 38,50 (buitenland), over te maken op rekening 390150 ten name van de penningmeester van de vereniging, Omerinkweg 4, 7421 GS Deventer, tel. 0570-220428. Losse nummers kosten € 15 (excl. verzendkosten).

www.zeegeschiedenis.nl

Informatie voor auteurs

Kopij De redactie gaat ervan uit dat een aangeboden artikel niet eerder is gepubliceerd of elders ter publicatie in aanbidding is. De omvang van een artikel, inclusief de noten mag maximaal zesduizend woorden zijn. Een artikel in het Engels kan worden opgenomen na overleg met de redactiesecretaris.

Kopij moet digitaal in Word worden aangeboden aan de redactiesecretaris. Voor opmaak, tekstbewerking en annotatie moeten de *Richtlijnen voor auteurs Tijdschrift voor Zeegechiedenis* worden geraadpleegd. Deze richtlijnen zijn beschikbaar via de website van de Nederlandse Vereniging voor Zeegechiedenis (www.zeegechiedenis.nl). De richtlijnen kunnen op verzoek door de redactiesecretaris per e-mail worden toegestuurd.

De redactie heeft het recht om, in overleg met de auteur, wijzigingen in taalkundige zin in de tekst aan te brengen.

De auteur dient met de kopij een kort curriculum vitae en een korte samenvatting van het artikel in het Engels te zenden, evenals haar of zijn adres en telefoonnummer.

Illustraties Illustraties kunnen digitaal, mits met voldoende resolutie, via de e-mail worden aangeleverd. De auteur moet aangeven waar de illustraties in de tekst behoren te worden geplaatst. De auteur regelt zelf auteursrechten van derden op fotomateriaal.

Proeven Auteurs ontvangen van de redactiesecretaris een eerste drukproef in PDF. Deze dient binnen de aangegeven termijn met correcties teruggezonden te worden aan de redactiesecretaris. Wijzigingen of aanvullingen die achteraf door de auteur gedaan zijn in afwijking met de origineel ingeleverde tekst, dienen apart vermeld te worden. Extra correctie is buitengewoon kostbaar: deze kosten kunnen de auteur in rekening worden gebracht.

Auteursexemplaar Iedere auteur krijgt in totaal drie exemplaren van het tijdschrift waarin zijn of haar bijdrage gepubliceerd is toegezonden. Op aanvraag is bovendien een PDF van het bewuste nummer beschikbaar.

Reacties

Inhoudelijke reacties op voorgaande nummers van het tijdschrift kunnen schriftelijk of per e-mail aan de redactiesecretaris worden gezonden. In de rubriek 'aanvullingen' kunnen deze reacties verkort worden opgenomen.

Advertenties

Hele pagina € 125, halve pagina € 66. Bijsluiters tot 20 gram € 245, boven 20 gram op aanvraag.

Inhoud

- 3 Honderd jaar NISS (1916–2016)
ERIK ROVERS
- 22 Jan, Piet, Gerrit en Corneel die jagen op walvis. Nederlandse
commandeurs ter walvisvaart in de vrachtvaart ? (1675–1695)
BJÖRN QUANJER
- 40 De Nederlands-Duitse samenwerking in de marinescheepsbouw,
met name van onderzeeboten (1915–1945)
BAS DE GROOT



Nederlandse
Vereniging
voor Zeegeschiedenis