Tijdschrift voor zeegeschiedenis

Jaargang 13, 1994, nummer 1

TIJDSCHRIFT VOOR ZEEGESCHIEDENIS

Verschijnt tweemaal per jaar. Uitgegeven door de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis met steun van Oostersche Handel en Reederijen. Voortzetting van de *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis* (1961–1981).
ISSN 0167-9988

[redacted]

NEDERLANDSE VERENIGING VOOR ZEEGESCHIEDENIS

Sous-commission 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.

ERE-VOORZITTER:

Dr. R.E.J. Weber

BESTUUR:

Drs. G.M.W. Acda, *voorzitter*
Drs. J.C.A. Schokkenbroek, *secretaris*
Mevr. drs. C. Reinders Folmer-van Prooijen, *penningmeester*
Dr. S.J. de Groot
Dr. P.C. van Royen
Prof. dr. K.F.E. Veraghtert
Ir. H.J. Wimmers

Aanmelding voor het lidmaatschap bij de secretaris: [redacted].

Contributie (1990): inclusief het abonnement op het *Tijdschrift voor zeegeschiedenis* *f* 52,– (binnenland) (tot 26 jaar *f* 40,– na opzending fotocopie paspoort aan penningmeester) en *f* 65,– (buitenland) over te maken op postgirorekening 390150 ten name van de penningmeester van de vereniging te Leiderdorp.

Leden- en abonnementenadministratie: Mevr. drs. C. Reinders Folmer-van Prooijen, [redacted].

Tijdschrift voor zeegeschiedenis

JAARGANG 13, NR. 1

MEI 1994

TEN GELEIDE

Van de redactie

Al geruime tijd is de redactie van het *Tijdschrift voor zeegeschiedenis* in de weer geweest een themanummer samen te stellen over de stand van zaken in het maritiem-historisch onderzoek sinds het verschijnen van de vier delen *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden* in de jaren 1976–1978. Het lag in de bedoeling aan een vijftal onderwerpen speciale aandacht te besteden: de geschiedschrijving over de marine, de grote handelscompagnieën VOC en WIC, de koopvaardij, de walvisvaart en de visserij. Helaas is de redactie niet in deze opzet geslaagd. Een drietal auteurs bleek het aanvankelijk toegezegde artikel vanwege de grote hoeveelheid andere werkzaamheden niet te kunnen leveren. Van slechts twee auteurs werden de thema-bijdragen ontvangen. Om het gevaar te ontlopen dat deze bijdragen zouden verouderen – en dus alle moeite voor niets zou zijn – heeft de redactie besloten deze als zelfstandige artikelen te publiceren. Aldus biedt de redactie de lezers aan een bijdrage van J.R. Bruijn over de stand van zaken in het marine-historisch onderzoek en een bijdrage van L. Hacquebord over het onderzoek naar de geschiedenis van de Nederlandse walvisvaart. Dat het derde artikel, van de hand van P. Dekker, eveneens de walvisvaart tot onderwerp heeft, mag louter toeval heten.

Paul van Royen

INHOUD

BIJDRAGEN

Geschiedschrijving van de Marine (*J.R. Bruijn*) 3

Van Noordse Compagnie tot Maatschappij voor de Walvisvaart. Honderd jaar onderzoek naar de geschiedenis van de Nederlandse walvisvaart (*Louwrens Hacquebord*) . 19

Onbekende Nederlandse walvisvaart en de naamgeving van de Afrikaanse Walvisbaai (*P. Dekker*) 41

MEDEDELINGEN

Over de auteurs 51

LITERATUUR

Boekbesprekingen 52

Boekaankondigingen 76

Nieuwe boeken en artikelen (*P. Boon*) 78

AGENDA 109, 110

ADVERTENTIES 111, 112

Geschiedschrijving van de Marine

J.R. Bruijn

Ook in het historisch bedrijf kunnen opvattingen snel veranderen. Twintig jaar geleden oordeelde een pas opgerichte Historisch-Wetenschappelijke commissie van de Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen (KNAW) het vanzelfsprekend dat de geschiedenis van de marine bij de krijgsgeschiedenis behoorde en niet bij de zeegeschiedenis. Zij kwam tot deze indeling in het kader van een studie naar de stand van het wetenschappelijk onderzoek der Nederlandse geschiedenis en de planning daarvan voor de toekomst. De geschiedenis werd door haar in niet minder dan twintig gebieden onderverdeeld, waarvan dus de zee- en krijgsgeschiedenis er twee vormden. De Historisch-Wetenschappelijke commissie maakte twee fouten. Ten eerste meende zij in volle overtuiging dat historisch onderzoek gepland kon worden en dat prioriteiten daarbij vastgesteld moesten worden. Ten tweede scheidde zij de geschiedenis van de marine vrijwel geheel af van de zeegeschiedenis. Dat is niet alleen vreemd in de ogen van de lezer van het huidige *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, maar dat was het ook in die van de *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis* van destijds.

Toch kan men wel enig begrip voor die opsplitsing van de zeegeschiedenis opbrengen. Immers, de zeegeschiedenis was lange tijd, zeker tot na de Tweede Wereldoorlog, veelal het relaas van zeeoorlogen, admiraals en ook van ontdekkingsreizen geweest. Daarin was in de jaren zestig verandering gekomen, toen vooral door buitenlands voorbeeld meer aandacht aan de sociaal-economische elementen van de zeevaart werd gegeven. De slinger sloeg zo snel naar de andere kant door dat de historisch-wetenschappelijke wereld van 1972 die nieuwe benadering representatief voor de zeegeschiedenis achtte. Het rapport van de Historisch-Wetenschappelijke commissie in 1974 bevestigde het een en ander.

De werkzaamheden en toekomstplannen van het Bureau Maritieme Historie van de Marinestaf golden namelijk als richtinggevend voor de marinekant van de krijgsgeschiedenis. Lopend onderzoek betrof toen onder meer de geschiedenis van de Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog, de gebeurtenissen in en rond Nieuw-Guinea, het sein- en loodswezen en de maritieme tactiek. Tot de plannen behoorden studies naar het torpedowapen, scheepsemblemen, wapensystemen en het samenstellen van lijsten van officieren, schepen, vliegtuigen en vlaggen. In de rapportage over de zeegeschiedenis werd gewezen op de behoefte aan studies naar de zeeman – ook bij de marine – wat betreft diens plaats in de samenleving, recrutering, arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden en vakorganisaties. Dat deze dichotomie van zee- en krijgsgeschiedenis onwerkbaar was, bleek uit het feit dat ook het Bureau Maritieme Historie de sociale geschiedenis van het marinepersoneel een leemte noemde.[1]

Een dergelijk onderscheid in de Neder-

landse zeegeschiedenis zou tegenwoordig in bovengeschetste vorm ondenkbaar zijn, maar is buiten onze grenzen in internationaal verband niet geheel afwezig. Het in 1989 gestarte *International Journal of Maritime History* beperkt zich uitdrukkelijk tot de 'economic and social history of the merchant marines, shipbuilding, fishing, ports, trade and maritime societies' en is nauw verbonden met de International Maritime Economic History Association[2]. Hoewel blijkens de gerecenseerde boeken het *Journal* de marine toch niet geheel onbesproken laat, is een dergelijk onderscheid tussen 'maritime' en 'naval history' voor Nederlandse historische begrippen onbestaanbaar geworden en wordt onder zeegeschiedenis of maritieme of scheepvaartgeschiedenis het geheel van menselijke activiteiten op en bij de zee verstaan, dus zowel marine, koopvaardij, visserij als scheepsbouw en alle andere 'natte' zaken.

Al vrij kort na het verschijnen van het rapport van de Historisch-Wetenschappelijke commissie werd de ondeelbaarheid van het vakgebied van de zeegeschiedenis vastgelegd in de vierdelige *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden* (1976–1978). Deels nieuwe caesuren (omstreeks 1585, circa 1680 en 1850–1870) verdeelden het maritieme verleden in vier periodes. Van een afzonderlijke plaats voor de marine was alleen sprake waar het de 'faits et gestes' betrof, wat ook voor de koopvaardij, visserij en walvisvaart gold. Zaken als de bouw van oorlogsschepen, hydrografie, navigatie, onderwijs, personeel waren ondergebracht in desbetreffende thematische hoofdstukken. Met één klap waren de klassieke overzichtswerken van J.C. de Jonge, J.J. Backer Dirks en J.C. Mollema, wat opvatting van het begrip zeegeschiedenis betreft, gedateerd en achterhaald.[3] Dat gold natuurlijk niet hun inhoud, want deze publikaties – zeker die van De Jonge – blijven onmisbare naslagwerken.

Het was een meesterzet van de uitgever van de *MGN*, zoals de in enkele duizenden series verkochte *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden* spoedig ging heten, dat hij het potentieel aan maritieme deskundigen voor een groot deel bij het project had betrokken. De formule was even eenvoudig als logisch. Een hoofdredactie van vier personen kreeg de eindverantwoordelijkheid, elk van de vier nog voor één speciaal deel. Deelredacties van drie personen, onder wie dus telkens één hoofdredacteur, droegen de zorg voor de afzonderlijke delen. De betrokkenheid bij het gehele concept werd vergroot door de auteurs van elk deel – in totaal 37 – de eerste versie van alle hoofdstukken te laten becommentariëren.[4] Onbedoeld werd zo ook het onderlinge contact tussen maritieme historici bevorderd en de eenheid van het vakgebied een vanzelfsprekendheid.

De *MGN* bevat de neerslag van de beschikbare kennis in de jaren zeventig. Een beredeneerde bibliografie is aan ieder hoofdstuk toegevoegd en een enkele maal worden leemtes gesignaleerd. Sturing bij of het stellen van prioriteiten voor verder onderzoek was daarbij geen oogmerk. Elke lezer kan er zijn eigen ideeën in opdoen. Bepaling van prioriteiten in onderzoek, in 1974 door de Historisch-Wetenschappelijke commissie bepleit, is immers niet mogelijk en niet wenselijk, want zij is altijd tijdgebonden en subjectief van aard. Bovendien staat de vrijheid van onderzoek voor iedere geïnteresseerde in de geschiedenis voorop. Van sturing en een zekere mate van planning kan trouwens maar in beperkte mate sprake zijn. Het potentieel aan onderzoekers is betrekkelijk klein, maar ook zeer divers wat achtergrond en belangstelling betreft. Dat enige sturing toch zinvol en succesvol kan zijn, heeft het Leidse onderzoek naar de scheepvaart van de VOC bewezen.

Het aantal personen die zich in Nederland

beroepshalve met onderzoek naar en schrijven over het maritieme verleden bezighouden, is eenvoudig te overzien. Zij zijn verbonden aan enkele maritieme musea, een tweetal universitaire afdelingen en op twee plaatsen bij de Koninklijke Marine. Voor de marinekant van het verleden zijn bij de Afdeling Maritieme Historie van de Marinestaf te Den Haag drie stafleden aangesteld en aan het Koninklijk Instituut voor de Marine in Den Helder houdt één docent in het bijzonder zich bezig met de twintigste-eeuwse marinegeschiedenis. De afdeling Zeegeschiedenis van de Rijksuniversiteit te Leiden (1,5 formatieplaats) beschouwt de marine als één van haar onderzoeksterreinen en wijst studenten en promovendi op onderwerpen op dit gebied. Daarnaast zijn altijd individuele onderzoekers in hun vrije tijd met marineonderwerpen bezig. Het is duidelijk: sturing en planning van onderzoek zijn in dit potentieel maar betrekkelijke begrippen, het stellen van prioriteiten meestal een zaak van persoonlijk inzicht of een instructie van bovenaf.

Het is in dit kader van belang twee verschijnselen te signaleren die desondanks voor enige planning, sturing en prioritering van onderzoek zorgen, maar in een andere vorm dan de Historisch-Wetenschappelijke commissie bedoelde. Het betreft binnen- en buitenlandse congressen, symposia, workshops en herdenkingsjaren. Herdenkingsjaren bieden zich vanuit het verleden aan, de meeste congressen en dergelijke zijn een zichzelf herhalend automatisme of het idee van enkele personen of een instelling. Voor het geven van papers, zoals voordrachten bij deze gelegenheid tegenwoordig plegen te worden genoemd, en het schrijven van bijdragen voor herdenkingsbundels en 'Festschrifte' wordt vaak een beroep op de groep van bovenbedoelde personen en instellingen gedaan. Hierbij worden onvermijdelijk limieten in tijd en beperkingen aan onderwerpen gesteld. Ander, al lopend of gepland onderzoek moet tijdelijk aan de kant worden gezet. Daar is meestal niet veel op tegen en het is voor elke maritiem-historicus vaak verfrissend iets 'in opdracht' te schrijven en naar collega's op een congres te luisteren. Congresseren en herdenken zijn echter in aantal en frequentie enigszins uit de hand gelopen tijdverschijnselen geworden, waaraan men zich echter niet gemakkelijk kan onttrekken en waartoe men zelfs eigen initiatieven dient te ontplooien om bij te blijven.

Het wetenschappelijk rendement in gedrukte vorm van congresseren en herdenken is sterk wisselend. Doorgaans hebben meerdere onderzoekers vanuit verschillende invalshoeken gedurende korte tijd hun aandacht aan één thema gegeven. Fraaie boeken – monografieën of bundels artikelen – leggen daarvan naderhand getuigenis af. Daarna wordt het doorgaans weer heel stil rondom zo'n thema. De herdenking van de Armada van 1588 heeft zelfs tot zoveel publikaties geleid dat het lonend was daaraan een 'review' artikel te wijden.[5] Het laatste woord over die onderneming is vermoedelijk nu wel voorlopig geschreven. Ook de herdenking van de overtocht van Willem III in 1688 en de daarop volgende Glorious Revolution heeft vele bijeenkomsten teweeggebracht en in nuttige publikaties geresulteerd. De organisatorische en kwantitatieve kanten van de landingsvloot bijvoorbeeld liggen nu vast.[6] Maar dat kan niet altijd het geval zijn.

Van een congres over het thema 'Navies and armies. The Anglo-Dutch relationship in war and peace 1688–1988' mag niet verwacht worden dat de zeven bijdragen veel raakvlakken met elkaar hebben en het gelegenheidsonderwerp uitputtend behandelen, wel dat enkele ervan nieuwe gezichtspunten opleveren.[7] In meerdere gevallen is het resultaat van een congres over een algemeen of vaag thema een

bundel artikelen zonder veel samenhang. Zonder deze bundels, die telkens op afzonderlijke bijdragen worden gedepouilleerd, zou de bibliograaf van het *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* nooit reeds in de eerste aflevering van 1992 het magische nummer van 15.000 hebben gehaald. Het is vaak alleen aan de toewijding van een consciëntieus bibliograaf te danken dat de titels in bundels als 'Global crossroads and the American seas' (no. 11778) of 'Guerre et commerce en Mediterranée, IXe–XXe siècles' (no. 14727) niet in de anonimiteit blijven en in de vergetelheid verdwijnen.[8]

Er zijn congressen en bundels die ondanks hun wijdomlijnde thema's toch een enorme inspirerende waarde hebben. Dat zijn grote internationale bijeenkomsten waarop een onderwerp centraal staat dat in zijn algemeenheid en in details niet eerder zo breed aandacht heeft gehad. In een groot aantal landen bereiden dan één of meer deskundigen het onderwerp op nationale schaal voor. Bij een keuze van een echt 'seminal' thema gaan als gevolg van zo'n congres dezelfde en andere onderzoekers door met nasporingen dienaangaande. Enkele van de vijfjaarlijkse congressen van de International Commission for Maritime History hadden dat effect. In 1975 was dit het geval met het thema 'Privateering and Privacy', dat ook voor de marinegeschiedschrijving van belang is, omdat kaapvaart administratief grotendeels een marinezaak was. Sindsdien is dit onderwerp in boeken en tijdschriften geregeld teruggekeerd. Mutatis mutandis kan hetzelfde worden gezegd over het thema 'Seamen in Society' van 1980.[9]

Deze uitweiding over congresseren en herdenken laat zien hoe deze twee fenomenen als een factor van buitenaf planning en sturing van onderzoek kunnen verstoren, maar ook achteraf kunnen bepalen. Er zijn meer factoren van praktische aard die zulks doen. Toen in het Algemeen Rijksarchief besloten werd dat de toestand waarin vele stukken van de Admiraliteitscolleges verkeerden zo slecht was dat verdere raadpleging niet meer verantwoord was, betekende dit een schier onoverkomelijke hindernis voor menig speurder. Verfilming van betrokken documenten heeft inmiddels enig soelaas geboden. De maatregel inzake openbaarheid van overheidsarchieven na twintig in plaats van vijftig jaar biedt binnenkort onverwachte mogelijkheden voor zeer contemporair gericht onderzoek. Het beschikbaarkomen van inventarissen van bijvoorbeeld collecties persoonlijke papieren van hoge marineofficieren, afgestaan aan openbare archiefbewaarplaatsen, kan attent maken op interessante informatie die de gewone ambtelijke stukken niet bevatten. De rijkdom van het archief van de Rekenkamer – te Middelburg in het Rijksarchief in Zeeland – met de werkelijk complete financiële administratie van de admiraliteit van Zeeland van het einde van de zestiende tot en met de achttiende eeuw heeft pas recentelijk meer aandacht gekregen. Talloze aspecten van de marine, kaapvaart en heffingen op handelsverkeer kunnen daarin in details worden bestudeerd.[10]

Marine-historische publikaties in het buitenland

Niet alleen nieuw beschikbaar gekomen onderzoeksmateriaal kan een impuls geven, ook buitenlandse publikaties kunnen wenselijkheden voor Nederlandse studies aanboren of daartoe inspireren. Het is geen gemakkelijk te beantwoorden vraag waarover buitenlandse marinehistorici de laatste tien tot vijftien jaar hebben geschreven, ook als we stilzwijgend voorbijgaan aan een publikatie getiteld 'Naval history – is it all bunk?'.[11] Het gaat om vele honderden boeken en artikelen, verschenen in de gangbare moderne talen als Engels, Duits, Frans en Spaans. Bovendien, wat kan onder marinegeschiedenis worden verstaan? De bibliografie van dit tijdschrift bevat de rubrieken 'Marine-algemeen, Marine- tot 1700, Marine-kaapvaart en zeeroverij, Marine-18e/19e eeuw, Marine-20e eeuw/algemeen, Marine-20e eeuw/Eerste Wereldoorlog en Marine-20e eeuw/Tweede Wereldoorlog'. Deze rubrieken hebben betrekking op studies over beleid, strategie en tactiek, vlootbases en natuurlijk de verrichtingen van oorlogsschepen. Maar daar blijft het niet bij, want in de rubrieken 'De mens op zee en in de haven, Schip en scheepsbouw – algemeen, Schip en scheepsbouw – scheepsbouw, Schip en scheepsbouw – schip, Schip en scheepsbouw – voortstuwing en Schip en scheepsbouw – bewapening' wordt vele malen gewezen op publikaties over marinepersoneel van hoog tot laag, biografieën, types oorlogsschepen, marinewerven en wapens. En ook in menige andere rubriek kan men relevante titels vinden.

De Britse historicus J. Ehrman heeft in 1953 de veelzijdigheid van de marinegeschiedenis beslist voorstelbaar onder woorden gebracht: 'naval history is a microcosm of national history; it is not a subject with its own particular technique, but an application of different subjects, each with their own technique, to a particular field. It has its own economic and constitutional history, its own legal problems and its own relations with diplomacy and politics. If national history may be compared to a cake, the different layers of which are different aspects of national life, then naval history is not a layer but a slice of that cake'.[12] De enige kanttekeningen bij deze vergelijking zouden kunnen zijn dat zij ook geldt voor zeegeschiedenis in het algemeen en dat in 1953 kennelijk de sociale facetten nog niet tot de vanzelfsprekende culinaire ingrediënten behoorden.

Als we in het verdere verloop van het betoog van de stelling uitgaan dat alle zaken die op welke wijze dan ook met het fenomeen marine (zeemacht) te maken hebben, tot het terrein van de marinegeschiedenis gerekend worden (van ministers tot uniformen en pensioenen, van scheepsschroeven tot zeeslagen en kielhalen), kan een aantal trends in buitenlandse publikaties worden gesignaleerd. Nadrukkelijk zij hierbij opgemerkt dat niet naar volledigheid is gestreefd en dat het onderzoek beperkt is gebleven tot Groot-Brittannië, de Verenigde Staten, Frankrijk, Spanje en Duitsland. Het zal niet verrassen dat de grote internationale conflicten bij voortduring tot onderzoek en publikatie blijven inspireren. Daarbij gaat het met name om de oorlogen rondom het onafhankelijk worden van de Verenigde Staten (circa 1775–1784), de Franse revolutie en Napoleontische oorlogen en de beide Wereldoorlogen. Geen facet blijft onbehandeld. Ook het werk van inlichtingendiensten ontsnapt tegenwoordig niet meer aan de aandacht. Van diverse hoofd- en bijrolspelers verschenen biografieën, zoals bijvoorbeeld van Rodney, Hipper, Jellicoe, Beatty, Nimitz, Towers en Mountbatten. Een studie over Lord Sandwich is zojuist verschenen. Het valt op dat nog slechts betrekkelijk weinig over de marines na 1945 is gepubliceerd. De NAVO ontbreekt bijvoorbeeld. Grote tijdvakken omvattende studies zijn die van P.M. Kennedy, *The rise and fall of British naval mastery* (Londen 1976 en diverse herdrukken) en het merkwaardige *Seapower in global politics, 1494–1993* (Seattle 1988) van G. Modelski en W.R. Thompson, dat van belang is vanwege de vergelijkende overzichten van vlootsterktes. Dit zijn slechts keuzes, want de omvang aan titels is overweldigend. Hoe, moge blijken uit het feit dat in 1990 een maar liefst 862 bladzijden tellende *British naval history since 1815: a guide to the literature* van E.L. Rasor kon verschijnen.

Wordt de invalshoek van tijd(vak) naar die van thema verlegd, dan springen ver-

schillende onderwerpen er duidelijk uit. Allereerst het bestuur en beheer van het walapparaat, sinds D.A. Baughs klassieker meestal aangeduid als 'naval administration'.[13] Het gaat voornamelijk om de marines van het 'ancien régime', waaraan verschillende auteurs hun aandacht hebben gegeven. Bewindsperiodes van diverse Franse ministers van marine, van Colbert tot aan La Luzerne, zijn ontleed. Hetzelfde geldt voor de Spaanse marine, die tegen het midden van de achttiende eeuw aan zo'n opmerkelijke come-back begon, die tot in de Napoleontische oorlogen voortduurde. De aanpak is doorgaans heel veel omvattend en bestrijkt een afzienbare en duidelijk afgebakende periode. De bestuursvorm en de ambtelijke instellingen met hun personeel worden eerst geschetst tegelijk met de relevante leidende politieke figuren. Dan volgen het zeevarend personeel – officieren en onderofficieren/manschappen afzonderlijk – met hun werving, opleiding, arbeidsvoorwaarden en carrières. Hierna komen meestal de schepen en werven aan bod te zamen met de bevoorrading en bewapening.[14] Behalve de door Ehrman en Baugh behandelde periodes zijn ook de marines van Cromwell en van George II en III in de Zevenjarige Oorlog (1756–1763) een min of meer soortgelijke behandeling ten deel gevallen. Het uit 1896 daterende werk van M. Oppenheim *A history of the administration of the Royal Navy 1509–1660* kreeg in 1988 een facsimile-herdruk, voorzien van een nieuwe inleiding. Van enkele Franse ministers van marine verschenen afzonderlijke studies. Met een scherp oog voor hoofdlijnen èn anekdotische details karakteriseerde N.A.M. Rodger de top van het Britse marineapparaat van de late Middeleeuwen tot heden.[15]

Het gebruik van zeemacht, in zijn meest ultieme vorm in oorlogen en zeeslagen, vindt in bovengenoemde boeken geen behandeling. Maar de aandacht van buitenlandse onderzoekers richtte zich de laatste tijd op nog andere 'non-fighting topics'. Het ontstaan en de ontwikkeling van marinebases als plaatsen van aanbouw, onderhoud en berging van de oorlogsvloot krijgen alom veel belangstelling, evenals de gebouwen zelf. Op menige (voormalige) marinebasis zijn fortificaties, lijnbanen, magazijnen en droogdokken cultuur-historische monumenten geworden. Wie er werkten en hoe de opleiding van scheepsbouwers en –reparateurs was, is nu vaak uitvoerig onderzocht en beschreven, doorgaans in fraai geïllustreerde boekvorm of in artikelen in tijdschriften en congresbundels.

Los hiervan zijn oorlogsschepen als op zichzelf staande onderwerpen onder de aandacht gebracht. Veel gevoel voor detail en technische en scheepsbouwkundige kennis zijn hiervoor vereist, of het nu gaat om een zeker charter linieschip of slagkruisers. Tot de leidende publicisten behoren zonder enige twijfel de Fransman J. Boudriot en de Brit B. Lavery. In de bibliografie van vele afleveringen van dit tijdschrift zijn hun pennevruchten terug te vinden. Hun vragen naar bijvoorbeeld de indeling van dekken of de uitrusting van kombuizen hebben allerlei kleinschalig onderzoek geëntameerd en daarmee het inzicht in oorlogsschepen als geheel verrijkt. De kern van het stoomschip en zijn voortstuwing is door D.K. Brown herhaaldelijk naar voren gebracht. De aanpak van met name de drie bovengenoemde auteurs hebben deze thematiek in de kring van wetenschappelijke onderzoekers 'fashionable' gemaakt.

Een geheel andere sector bestrijkt het leven aan boord en het zeevarend personeel. In de 'naval administration'-aanpak komt reeds het een en ander hierover aan de orde, maar gerichte studies naar het functioneren van de 'maritieme klassen' van gewone zeevarenden als potentieel voor de recrutering van marinemannen in

Overzichtsfoto van de boekproductie van uitgeverij De Boer Maritiem (Unieboek) bij het afscheid van de uitgever N. H. Witteman (1985).

Frankrijk, Spanje en Zweden zijn ook verricht. De omvorming van officieren tot een corps riep telkens meer nieuwsgierigheid op, zowel in Frankrijk als in de Angelsaksische landen. Het schijnbaar uit niets ontstane Duitse corps werd met maatschappelijke en politieke vraagstukken verbonden, nu ook tot de nazi-ideologie toe. Een opvallend aantal publikaties bestaat hierover. Incidenteel is de rol van vakorganisaties onder de schepelingen uitgezocht[16] en zijn ook diverse muiterijen, zoals bij Invergordon en in de Zwarte Zee (1918–1919), geanalyseerd. Een bijzondere groep zeelieden zijn de roeiers van de Franse galeien. Hun lot is uitgebreid vastgelegd door A. Zysberg. Thema's als scheepsvoeding, medische zorg en straffen zijn al bijna ouderwets geworden en uit geen bibliografie meer weg te denken.

Kaapvaart heeft slechts in beperkte mate met de marine te maken. Hier zij volstaan met de kanttekening dat het onderwerp geregeld onderzoekers heeft geboeid. Het was een belangrijke gebeurtenis dat in 1987 postuum het boek *Corsairs and Navies 1660–1760* van J.S. Bromley verscheen met diens artikelen over het thema waarvoor hij de grote inspirator is geweest. Twee andere thema's verdienen tot slot vermelding. Denkers over de betekenis van zeemacht en haar strategisch en tactisch gebruik zijn er altijd geweest, maar vooral aan het slot van de negentiende en het begin van de twintigste eeuw. Figuren als A.T. Mahan, J.S. Corbett en R.V. Castex blijven onderzoekers boeien, eerstgenoemde bij uitstek. Het eeuwfeest van Mahan's *The influence of sea power upon history, 1660–1783* bracht in 1990 een grote groep van geïnteresseerden in het Naval War College in Newport, Rhode Island bijeen en leidde tot publikatie van de 'proceedings'[17]. Geheel nieuw is het thema klimaat. Na enige algemene studies over de geschiedenis van het klimaat is de tijd rijp voor onderzoek naar de weersomstandigheden ten tijde van grote expedities. De 'protestantse wind' van 1688 vroeg daar als het ware om, maar ook de weersinvloeden bij de campagne van Kamperduin (1797) zijn onderzocht.[18]

Het geheel van buitenlandse publikaties nog eens overziend, dan valt daarbij de rijke gevarieerdheid op en heeft het stuk uit Ehrman's denkbeeldige taart een zeer veelzijdige smaak. Ook kan geconstateerd worden dat Frankrijk op het gebied van de marinegeschiedschrijving leidinggevend is, althans wat betreft het 'ancien régime'. Een omvangrijke groep van onderzoekers, al dan niet verbonden aan een universiteit, is al weer jaren achtereen in dit land actief. Enkele namen verdienen zonder meer vermelding: J. Meyer, M. Acerra, M. Fontenay, Ph. Masson, P.M. Niaussat, E. Rieth, E. Taillemite, M. Vergé-Franceschi en de Canadees T.J.A. Le Goff naast de reeds genoemde Boudriot en Zysberg. In een telkens enigszins wisselende samenstelling komt deze groep, versterkt met enige buitenlanders, geregeld op een 'colloque' bijeen, waarvan enkele jaren later dan weer de 'actes' in dikke bundels verschijnen, alle met die onlogische plaatsing van de inhoudsopgave achterin. Deze bundels bevatten vaak een schat aan nieuwe inzichten, maar door de taal waarin de bijdragen gesteld zijn en hun publikatievorm bereiken ze minder lezers dan ze verdienen. Gelukkig leggen diverse van de auteurs hun resultaten nu ook in monografieën vast. De Britten kennen niet veel echte marinehistorici meer, de Amerikanen zijn meestal op de twintigste eeuw georiënteerd.

Eén belangrijke traditie op het terrein van de 'naval history' is in Groot-Brittannië in stand gebleven. De Navy Records Society geeft nog steeds elk jaar één of meer delen met bronnen betreffende de Britse marine uit. In datering lopen de documenten uiteen van Middeleeuwse tot vroeg twintigste- eeuwse. Inmiddels zijn 130 delen verschenen, als laatste *Anglo-American naval relations 1917–1919* (M. Simpson, ed. 1991). Ter gelegenheid van het eeuwfeest van de Society is in 1993 een extra kloeke uitgave van stapel gelopen, verzorgd door een groep bewerkers, wier deskundigheid zes eeuwen bestrijkt. Geen ander land kan op zo'n serie bogen.

Marine-historische publikaties in Nederland

Over het algemeen kan gesteld worden dat in Nederland op ruime schaal over zeehistorische onderwerpen is geschreven. In maandbladen als de *Blauwe Wimpel*, *Het Zeewezen* en het *Marineblad* treft men altijd een of meer historische bijdragen. Het *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* heeft geen gebrek aan kopij. Het *Jaarboek van het Fries Scheepvaart Museum en Oudheidkamer* biedt telkens een of meer artikelen. Een aantal uitgevers heeft geregeld maritiem-historische boeken in hun fondsen. Marine-historische onderwerpen zijn er natuurlijk altijd bij, zowel populair als wetenschappelijk van aard. In het kader van dit artikel moet het verder alleen om de laatste categorie gaan.

Alvorens de balans kan worden opgemaakt van de Nederlandse marine-historische produktie en deze met de buitenlandse kan worden vergeleken, dient eerst stil gestaan bij de vraag wat onder wetenschappelijk wordt verstaan. Het gaat hierbij om publikaties waarvan de inhoud a) systematisch is geordend, b) nieuwe inzichten biedt en c) gebaseerd is op controleerbare gegevens. Ervan uitgaande dat de artikelen in dit tijdschrift aan deze criteria voldoen, is het interessant na te gaan hoe vaak de redactie in de eerste tien jaargangen plaatsruimte voor de marinehistorie ter beschikking heeft gesteld. Met inachtneming van enige grensgevallen blijkt dat een kwart van de artikelen de Nederlandse en buitenlandse marine betreft (19 van de 74). In de eerste vijf jaargangen was het minder (7 van de 34) dan in de tweede vijf (12 van de 40). Bij de laatste tien afleveringen van de *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis* (nos. 34–43, 1977–1981) lag de verhouding ongeveer hetzelfde: 10 van de 35. Alleen de reguliere afleveringen zijn meegerekend. In de themanummers kwam de marine slechts heel sporadisch aan bod.

Vermoedelijk biedt deze uitkomst een niet-representatief beeld van het aandeel dat marinehistorici in het totaal van de maritiem-historische publikaties hebben. Het is weliswaar niet goed doenlijk om alle overige artikelen en boeken te kwantificeren, maar de globale indruk bestaat dat toch meer dan een kwart de marine betreft. De nieuwe serie *Bijdragen tot de Nederlandse Marinegeschiedenis* heeft daar sinds haar start in 1985 met reeds zeven kloeke boeken ruimschoots aan meegewerkt. In zes van veertien overwegend maritiem-historische dissertaties, tussen 1984 en 1992 in Leiden verdedigd, stond de marine centraal. Drie van de vier zogenoemde *Werken van de Commissie voor Zeegeschiedenis* van de KNAW behandelen zee-oorlogvoering.

In de niet primair op maritiem-historische publikaties gerichte media komt zeegeschiedenis, in de brede opvatting van het vakgebied, maar heel sporadisch voor. Drie voorbeelden mogen hiertoe voldoende zijn. Onder de bijna tweehonderd artikelen in de jaargangen 95–104 van het *Tijdschrift voor Geschiedenis* (1982–1991) bevonden zich hooguit vier maritiem georiënteerde artikelen, waarvan één de marine betrof[19]. In de *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* (de jaargangen 97–106) ligt de zaak niet veel anders: temidden van een bijna even groot aantal artikelen zaten er vijf over de zeevaart, waarvan één specifiek over de marine.[20] In zijn bron-

nenuitgaven heeft het Instituut voor Geschiedenis, het vroegere Bureau der Rijkscommissie voor Vaderlandse Geschiedenis, in de afgelopen tien jaar wel diverse documenten over de handelsscheepvaart gepubliceerd, maar slechts éénmaal een deel aan een marinethema gewijd.[21] De voorbeelden illustreren dat zeehistorische onderwerpen niet vaak via algemene publikatiekanalen worden gepresenteerd. Hiervoor dienen doorgaans de vaktijdschriften met een geïnteresseerd lezerspubliek. Dit gebeurt ook met andere deelgebieden der geschiedenis. De zeegeschiedenis behoeft zich echter in wetenschappelijk opzicht niet onbetekenend te achten. In een land met een sterk zeevarend verleden en een goed ontwikkeld universitair bestel als Noorwegen zijn in de afgelopen twintig jaar slechts drie maritiem-historische proefschriften verdedigd.[22]

Beschouwt men de marinehistorische publikaties nu wat nader, dan blijkt duidelijk dat in Nederland geen zwaar accent op tijden van oorlog is gelegd, zoals in het buitenland. Of beter gezegd, de oorlogen hebben in feite betrekkelijk weinig aandacht gekregen. De trilogie van Ph.M. Bosscher over de Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog zou wellicht anders doen vermoeden. Oorlogen leverden dus geen zwaartepunten in publikaties op; de tijdvakken 'ancien régime' en moderne tijd doen dat evenmin, ook niet wat betreft de artikelen in dit tijdschrift. Anders dan in het buitenland is de aandacht voor de jaren na 1945 groot. Hier heeft het onderzoek- en publikatiebeleid van de Afdeling Maritieme Historie van de Marinestaf vruchten afgeworpen. Naast monografieën als *Patrouilleren voor de Papoea's* zijn de boeken *Tussen vloot en politiek. 100 jaar Marinestaf 1886–1986* en *De Kroon op het anker. 175 jaar Koninklijke Marine*, die tot het zeer recente verleden doorlopen, baanbrekend te noemen. Thema's als bijvoorbeeld de naoorlogse vlootbouw of de betekenis van de NAVO voor de Nederlandse marine zijn reeds onderzocht. In dit kader kunnen ook de diverse publikaties van G. Teitler en D.C.L. Schoonoord over de rol van de marine in de Indonesische onafhankelijkheidsstrijd worden genoemd. Wat betreft onderzoek naar het tijdvak na 1945, ligt Nederland op menig ander land voor.[23]

Met thematiek en niet tijdvak als observatiecriterium vallen meer verschillen met het buitenland op. Het thema omschreven als 'naval administration' is na *De admiraliteit van Amsterdam in rustige jaren 1713–1751: Regenten en financiën, schepen en zeevarenden* (1970) van J.R. Bruijn door deze auteur in zijn *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (1993) nader uitgewerkt voor de gehele periode van de Republiek. Alleen in het genoemde werk *De kroon op het anker* komen elementen hiervan terug.[24] Biografieën van marinebestuurders kwamen vrijwel niet van de pers, wel echter van een aantal officieren, zoals J.H. van Kinsbergen, M.H. Tromp, C.H. VerHuell, J.C. Rijk en J.O. Vaillant. Een aantal artikelen in de serie 'Naamgevers van marineschepen' in het *Marineblad* heeft wezenlijk nieuwe informatie opgeleverd tot aan één over Karel Doorman toe.

Vechten en denken over vechten, c.q. verdedigen in later tijden, is als thema in marinepublikaties aanwezig. Teamwork leverde een analyse van de Vierdaagse Zeeslag van 1666 en de tocht naar Chatham op. R.E.J. Weber schreef over seinbrieven en de invoering van de linietaktiek. Studies van Teitler en G. Jungslager behandelen de diverse verdedigingsplannen voor Nederlands-Indië in de periode 1892 tot ongeveer 1930. Deze materie komt indirect ook aan de orde in publikaties van H.J.G. Beunders en N.A. Bootsma.

In Nederland heeft de marinebasis zich nog niet als zelfstandig onderwerp gemanifesteerd met uitzondering van een kleinere en grote studie over Den Helder. Dit terrein ligt nog vrijwel braak. Anders is het gesteld met de schepen. A.G. Jongkees en L.Th. Lehmann schreven over respectievelijk een uitrusting in 1477 en galeien in de vijftiende tot en met de zeventiende eeuw. Het vlaggeschip van M.A. de Ruyter, *De Zeven Provinciën* werd in de *Modelbouwer* door G.C. Dik zeer gedetailleerd ontleed. Gepantserde drijvende batterijen met stoomvermogen van omstreeks 1860 stelde A. van Dijk te boek. Teitler deed dit met de verwikkelingen rondom de beoogde bouw van slagkruisers aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog. Marinescheepsbouwconstructeurs kwamen niet veel meer ter sprake, maar J.M. Dirkzwager zette wel zijn onderzoekingen voort naar de stand van de marinescheepsbouwtechniek en legde resultaten ervan in artikelen vast, waaronder in dit tijdschrift. De lijn naar buitenlandse ontwikkelingen wordt daarbij getrokken. De een tijdlang beruchte Marinemodellenkamer[25] is de afgelopen jaren grondig in kaart gebracht en de eerste deelpublikaties, onder meer van de hand van A. Lemmers, zijn verschenen. Een catalogus is in principe gereed. Een studie van M. Clement en J. Onderwater over Roentgen en Van Vlissingen als industriëlen in het *Jaarboek voor de Geschiedenis van Bedrijf en Techniek* illustreert dat ook buiten de kring van zeevaarthistorici belangstelling voor de (marine)scheepsbouw als technisch fenomeen bestaat.

Door het vrijwel ontbreken van studies over de 'naval administration' heeft ook het personeel van de admiraliteiten en de marine weinig gestructureerd aandacht gekregen. G.J.A. Raven heeft in een drietal artikelen in dit tijdschrift daartoe enige voorzetten gedaan wat betreft de tweede helft van de achttiende eeuw en de Tweede Wereldoorlog, maar daarbij is het helaas gebleven. S.J. de Groot analyseerde promotiekansen in het vroeg-negentiende-eeuwse officierscorps. M.J.C. Klaassen zag zijn jarenlange naspeuringen naar de namen en carrières van officieren in 1986 voltooid met de publikatie van de reglementen en lijsten van de adelborsten betrokken bij de opleiding in Hellevoetsluis, Feijenoord en Enkhuizen in 1803–1812. De groeiende mondigheid van het lagere marinepersoneel werd prachtig gedocumenteerd in W.H. Meyer's *Terugblik. Herinneringen van een sociaal-democraat.* De marinevakbonden zelf kregen na J.L. Swarte's *Spreekpunt 1971* aandacht van Bruijn en de publikatie van M. Boshart's persoonlijk verslag van de muiterij op *De Zeven Provinciën* van 1933 leidde tot enkele reacties van onder meer Bosscher. Het leven aan boord werd slecht bedeeld. Slechts in A.E. Leuftink's *Harde heelmeesters. Zeelieden en dokters in de 18de eeuw* neemt de marine een bescheiden plaats in.[26] Een integraal onderzoek van de kaapvaart in één oorlog vond zijn neerslag in J.Th.H. Verhees-van Meer's dissertatie over de Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successie-oorlog. In S. Groenveld's geschriften komt de rol van de kaapvaart in de groeiende vijandigheid tussen de Republiek en Engeland in 1646–1652 ter sprake.

Drie andere thema's vragen tot slot aandacht. De plaats van de marine in de ontwikkeling van de navigatie werd door E. Dekker wat betreft F. Kaiser behandeld, C.A. Davids deed dit impliciet in diverse geschriften. C.G. Roeloefsen's artikelen over het zee-oorlogsrecht in de late Middeleeuwen tot het begin van de zeventiende eeuw werden in 1991 tot een dissertatie samengevoegd. Verering van heldendaden stond centraal in S. de Vries' *De lucht in gevlogen, de hemel in geprezen*, waarbij het om J.C.J. van Speyk ging. Het is doorgaans alleen de geschiedenis van het 'ancien régime' die buitenlanders

aantrekt. Dat gaat ook voor de marine op. De verrassende expeditie van C. Evertsen en J. Benckes naar de West in 1672–1674 werd door D.G. Shomette en R.D. Haslach beschreven en recentelijk verrijkte R.A. Stradling de kennis over de Spaanse maritieme oorlogvoering in de Tachtigjarige Oorlog.[27]
De conclusie over de Nederlandse marinehistorische publikaties is duidelijk. Zij lopen naar tijdvak en thematiek slechts in beperkte mate parallel aan die in het buitenland. In dit verband moet echter niet uit het oog worden verloren dat de trends geschetst voor de buitenlandse literatuur globale zijn en niet zonder meer ook voor de landen afzonderlijk gelden. Eén ding staat vast. De veelzijdigheid van thema's is heel groot. Dat werd in 1990 nog eens duidelijk in één publikatie getoond. Het honderdjarig bestaan van het *Marineblad* was aanleiding het tijdschrift op zijn inhoud te analyseren. Het boek *Honderd Jaargangen Marineblad*, onder redactie van D.C.L. Schoonoord, bevat een keur van artikelen over de wijze waarop in de afgelopen honderd jaar over zaken als taktiek, Indische defensie, onderzeebootbestrijding, scheepsbouw, mariniers, marine-onderwijs en belangenbehartiging is geschreven. Voor menig onderwerp kan dit boek een startpunt voor verder onderzoek zijn.

Marine-historisch onderzoek in de nabije toekomst

In het begin van deze bijdrage werd al gesteld dat het potentieel aan professionele maritiem-historische onderzoekers niet groot is, laat staan van marine-historici. Het aantal wetenschappelijk opgeleiden groeit evenwel gestaag. Het is te hopen dat in de scheepvaartmusea de staven de draad, die in de late jaren zestig is afgebroken, weer kunnen opvatten en naar de pen grijpen. Dat heeft in de afgelopen decennia slechts een enkeling met enige regelmaat gedaan. De toenemende commercialisering van het museumwezen ondergraaft die hoop evenwel. Het nieuwe verschijnsel van 'catalogusboeken' bij tentoonstellingen heeft enkele fraaie resultaten opgeleverd, maar zij bestaan vrijwel altijd uit kleinere bijdragen geschreven door niet-stafleden. Van uitbreiding van het personeelsbestand van de universiteiten en marine mag niet worden uitgegaan.
Planning en het stellen van prioriteiten zijn dus hachelijke zaken. Sterker nog, historisch onderzoek doen is nog steeds meestal een persoonlijke keuze van een onderwerp. Dat geldt bij uitstek voor de 'vrijetijds' onderzoeker, maar gaat in de praktijk ook voor de zogenoemde assistenten of onderzoekers in opleiding (aio's en oio's) op.[28] Sturing bij de keuzes is natuurlijk, zij het in zeer beperkte mate, mogelijk. De meeste onderzoekers, ook die in spe, weten vrij precies wat zij willen. Op het feit dat een kwart van de ruim twintig in Leiden lopende maritiemhistorische dissertatie-onderzoeken op de marine betrekking heeft en niet meer of minder, viel niet veel invloed uit te oefenen.
Dit alles opgemerkt zijnde, ligt het dus in de lijn der verwachting dat de trend in de marinegeschiedschrijving gedurende de afgelopen tien à vijftien jaar gesignaleerd, zich zal voortzetten. Dat wil echter niet zeggen dat niet enkele suggesties voor onderzoek kunnen worden geformuleerd, die wel onvermijdelijk deels op een persoonlijke voorkeur berusten.
De geschiedenis van de Nederlandse 'naval administration' in de betekenis die Baugh daaraan heeft gegeven, verdient nader onderzoek, niet alleen voor de vroegere tijden, maar ook voor de negentiende en twintigste eeuw. De archieven van de Admiraliteitscolleges zijn weer wat toegankelijker geworden en zeker de eerste helft van de zeventiende eeuw zou veel nieuwe inzichten over het reilen en zeilen van een gecompliceerd apparaat opleveren.[29] Een herdenking van de instructie van 1597 voor de werkwijze van de admiraliteiten, voor één jaar bedoeld, maar van kracht tot 1795, zou hiervoor wellicht een stimulans kunnen zijn! Een onderzoek naar het ontstaan van de admiraliteiten in Zeeland en Holland in de tijd van Philips de Schone en Karel V is inmiddels gestart. Van Johan de Witt als marinebestuurder is dank zij J.K. Oudendijk veel bekend, maar dat gaat niet op voor Job de Wildt en diens vader. Een belangrijk bestuurder in de nadagen van de Republiek en opnieuw onder koning Willem I was J.C. van der Hoop. Een studie over hem is onlangs aangevat. In die lijn voortgaande is het wenselijk meer te weten over het functioneren van het departement van Marine/Defensie en in het bijzonder van de ministers en staatssecretarissen. Grotendeels onontgonnen is de plaats die de marine in het parlementaire leven heeft ingenomen. De sterk toegenomen bemoeienis van de kamers met de defensie is daarvoor wellicht een uitgangspunt, dat aansluit bij de expertise over de jaren na 1945 reeds opgebouwd.
Een thema dat mede in het licht van buitenlandse publikaties als van J. Brewer en die van M.C. 't Hart en J.M.F. Fritschy in Nederland om nader gedetailleerd onderzoek vraagt, is de financiering van de zeemacht.[30] De overheidsuitgaven waren aanvankelijk vooral militaire, maar op den duur eisten ook andere sectoren van het maatschappelijk leven hun deel op. In de twintigste eeuw kwamen de verhoudingen geheel anders te liggen. De financiële competitie met het leger en later ook met de luchtmacht behoort eveneens tot dit aandachtsgebied, dat in zijn totaliteit zeker een internationale vergelijking verdient.[31]
Aan de personeelskant ontbreekt nog inzicht in de sterkte van zeevarenden en walbeambten. Met name is gedetailleerder kennis van de geografische en maatschappelijke herkomst van het negentiende-eeuwse personeel gewenst. De vele technologische veranderingen in de marine hadden ook gevolgen voor de aanstelling en de opbouw van haar werknemersbestand.[32] Dit geldt temeer voor het officierscorps. Een integrale studie over officieren in zeil- en stoomtijd ontbreekt, ofschoon langzamerhand verschillende basisbestanddelen hiervoor beschikbaar zijn gekomen. Een vergroting van het aantal biografieën van vooraanstaande, maar ook van minder opvallende officieren is nuttig, waarbij eveneens aan twintigste-eeuwse officieren, zoals J.T. Furstner en C.E.L. Helfrich, kan worden gedacht, als daarvoor voldoende materiaal van ambtelijke en persoonlijke aard beschikbaar is. Een analyse van het naoorlogse corps zal interessante verschuivingen in oude patronen aan het licht brengen. De zeventiende-eeuwse zeehelden menen we na J.C.M. Warnsinck's publikaties bekend, maar aan de hand van meer sociaal-gerichte vraagstellingen zal hernieuwd bronnenonderzoek veel nieuws opleveren. Een nieuwe biografie van De Ruyter is in voorbereiding.
Tot het walapparaat behoren de werven en vlootbases, vaak als etablissementen aangeduid. Een studie over bijvoorbeeld de Amsterdamse admiraliteitswerf en latere Rijkswerf ontbreekt. Dat gaat ook op voor menige andere vestiging. Van de ontsluiting van de Marinemodellenkamer mag worden verwacht dat zij de aanleiding zal vormen voor studie naar de rol van de marine als gangmaker bij technische vernieuwingen. De achtergronden van de vele wisselingen in scheepstypes en vlootsterktes in de negentiende en begin twintigste eeuw verdienen ook nader onderzoek. Vondsten van wrakken van oorlogsschepen zijn nog niet op enige schaal gedaan. De verwerking van de kennis

hierbij opgedaan is derhalve niet urgent. Wat de kaapvaart betreft, zijn de meeste oorlogen nu uitgezocht, ook de laat-achttiende-eeuwse. De voor de kaapvaart zo belangrijke Negenjarige Oorlog is nog grotendeels onbeschreven. Voor de tweede helft van de Tachtigjarige Oorlog is wat Zeeland betreft, informatie beschikbaar gekomen uit de rekeningen van de ontvanger-generaal van de Zeeuwse admiraliteit.

Het wensenlijstje moet worden afgesloten. Andere grotere en kleinere suggesties zijn natuurlijk mogelijk. Eén past uitstekend bij de groeiende vermaatschappelijking van de krijgsmacht in het algemeen en de hiervoor gesignaleerde behoefte aan onderzoek naar de relatie van de marine met het parlement: over enige jaren kan worden verwacht dat de tijd rijp is voor historisch onderzoek naar het ontstaan van en de verwikkelingen rondom de RSV- en Walrus-affaires. Dat zal ook het geval zijn met de introductie van de vrouw in de zeemacht. Een studie over de Marva's is spoedig te verwachten.

Eerder werd met enige afgunst gewezen op het bestaan van de Navy Records Society in Groot-Brittannië en haar 130 delen. Het ziet ernaar uit dat in Nederland een bescheiden poging zal worden gewaagd om de publikatie van marine-historische bronnen ter hand te nemen. Daarbij hoeft het niet alleen om correspondentie van vlootvoogden te gaan, maar zou ook aan series sterktelijsten van schepen en personeel of begrotingen gedacht kunnen worden. Al met al mag met stelligheid worden beweerd dat de stand van de marinegeschiedschrijving anno 1992–1993 een andere is dan twintig jaar geleden door de Historisch-Wetenschappelijke commissie werd vastgelegd, en dat de onderzoeksdesiderata veelal niet meer dezelfde zijn.

Noten

1. *Rapport over de huidige stand en toekomstige planning van het wetenschappelijk onderzoek der Nederlandse geschiedenis, samengesteld door de Historisch-Wetenschappelijke Commissie der Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen* (Amsterdam, 1974), 7, 33–35 en 126–138.
2. Zie in aflevering 1 (1989) de inleiding van de editors en de tekst van de brochure.
3. J.C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*, zes delen in tien banden ('s-Gravenhage, 1833–1848). Beter te raadplegen is de vijfdelige tweede en derde druk van 1858–1862 en 1869; J.J. Backer Dirks, *De Nederlandsche zeemagt in hare verschillende tijdperken geschetst*, 4 delen (Rotterdam/Nieuwediep, 1865–1876); J.C. Mollema, *Geschiedenis van Nederland ter zee*, 4 delen (Amsterdam, 1939–1942).
4. J.R. Bruijn, 'Witteman en de Maritieme Geschiedenis der Nederlanden' in: *Spiegel Historiael* 24 (juli 1989) 3.
5. S. Adams, 'Review article: the Gran Armada: 1988 and after' in: *History* 76 (1991) 238–249.
6. A. van der Kuijl, *De glorieuze overtocht. De expeditie van Willem III naar Engeland in 1688* (Amsterdam, 1988).
7. Bewerkt door G.J.A. Raven en N.M.A. Rodger en uitgegeven in Edinburgh 1990. De bijdragen van J.A. de Moor, Rodger en G. Teitler voldoen hieraan.
8. Ook publikatie in een tijdschrift biedt hiertegen geen garantie, want wie zou in de overigens prestigieuze *Notes and Records* van de Royal Society een conferentiebijdrage over de twee marines van Willem III verwachten (no. 12.314)?
9. Beide bundels uitgegeven door P. Adam onder de titels *Course et Piraterie* (Parijs, 1975) en *Seamen in Society* (Perthes, 1980).
10. Bijvoorbeeld het promotieonderzoek van V. Enthoven naar de handel en scheepvaart van het gewest Zeeland in de zestiende tot en met achttiende eeuw.
11. Van J. Winton in *Seascape* 10 (1988) 40–41.
12. *The Navy in the war of William III 1689–1697. Its state and direction* (Cambridge, 1953), XXII.
13. D.A. Baugh, *British naval administration in the age of Walpole* (Princeton, 1965).
14. Als een voorbeeld diene: J. Pritchard, *Louis XV's navy 1748–1762. A study of organization and administration* (Kingston/Montreal, 1987).
15. *The Admiralty* (Lavenham, 1979).
16. Bijvoorbeeld A. Carew, *The lower dock of the Royal Navy 1900–39. The Invergordon mutiny in perspective* (Manchester, 1981).
17. J.B. Hattendorf (ed.), *The influence of history on Mahan* (Newport, 1991).
18. Voor de artikelen van respectievelijk J.L. Anderson en D.A. Wheeler zie nrs 10.820 en 14.269.
19. J.R. Bruijn, 'Cornelis Tromp (1629–1691): een niet-gewaardeerd dienaar van de heren' in: *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* 96 (1983) 179–192.
20. D. van der Horst, 'Vergeten herinneringen van een minister van Willem III: F.L. Geerling in zijn gedenkschriften' in: *Tijdschrift voor Geschiedenis* 106 (1991), 45–66 (Marine 1883–1884). Het *Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis* gaf de zeevaart geen enkele aandacht.
21. G. Teitler (ed.), *Dagboekaantekeningen van vice-admiraal F. Pinke, commandant zeemacht in Nederlands-Indië 1914–1916* (Den Haag, 1986).
22. H.W. Nordvik, 'Norwegian maritime historical research during the past 20 years: a critical survey' in: *Sjofartshistorisk Arsbok* (Bergen, 1990) 241–297, zie 256.
23. Ook de relatie van de marine tot kabinet en parlement staat in de belangstelling, zie o.a. J.W.L. Brouwer, 'De stem van de marine in de ministerraad. Schout-bij-nacht H.C.W. Moorman als staatssecretaris van Marine in het kabinet-Drees-Van Schaik, 1949–1951' in: *Politieke opstellen* 9 (Nijmegen, 1989) 29–55.
24. Zie ook A. de Booy in *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 2 (1983) 17–31.
25. J.F. van Dulm en R.E.J. Weber, 'Roem en rampspoed van ons nationale museum van het zeewezen' in: *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis* 8 (1964), 2–13.
26. Zie ook G.T. Haneveld, 'Medische aspecten van de slag bij Doggersbank' in: *Tijdschrift voor de Geschiedenis der Geneeskunde, Natuurwetenschappen, Wiskunde en Techniek* 5 (1982) 78–88 (niet vermeld in de 'Bibliografie'). C.A. Davids wees mij op dit artikel.
27. *The Armada of Flanders. Spanish maritime policy and European war, 1568–1668* (Cambridge, 1992).
28. In het kader van een groot onderzoeksproject, opgezet door de Stichting Historisch Onderzoek, naar de cultuurgeschiedenis van de Republiek in de zeventiende eeuw is één van de vijftien afgebakende thema's een studie naar de zeevarenden in het noordelijk Maasgebied. In deze aanpak past dat hiervoor een onderzoeker wordt *aangesteld*. Dit is vrij uitzonderlijk.
29. A. de Booy heeft in de afgelopen jaren afschriften van de resoluties van de admiraliteit van de Maze in de jaren twintig en dertig vervaardigd, welke bij het Instituut voor Maritieme Geschiedenis en de Afdeling Zeegeschiedenis te Leiden berusten.
30. J. Brewer, *The sinews of power. War, money and the English state, 1688–1783* (Londen, 1989); M.C. 't Hart, *Credit and power. State making in seventeenth century Netherlands* (ongepubliceerde dissertatie, Leiden, 1988); J.M.F. Fritschy, *De patriotten en de financiën van de Bataafse Republiek* (Den Haag, 1987). Zie ook E.H.M. Dormans, *Het tekort. Staatsschuld in de tijd van de Republiek* (Amsterdam, 1991).
31. Een eerste aanzet daarvoor in G. Teitler (ed.), *Tussen crisis en oorlog. Maatschappij en krijgsmacht in de jaren '30* (Dieren, 1984) 131–141.
32. Een recent buitenlands voorbeeld is J.D. Davies, *Gentlemen and tarpaulins. The officers and men of the Restoration navy* (Oxford, 1991). Hier ligt overigens ook een thema voor een vergelijkend internationaal congres.

Van Noordse Compagnie tot Maatschappij voor de Walvisvaart. Honderd jaar onderzoek naar de geschiedenis van de Nederlandse walvisvaart

Louwrens Hacquebord

Er was reeds vroeg belangstelling voor de geschiedenis van de walvisvaart. Al in 1874 schreef S. Muller Fzn. zijn *Geschiedenis der Noordsche Compagnie*.[1] Het boek geeft een overzicht van de vroegste geschiedenis van de Nederlandse walvisvaart en behandelt tevens de eerste Nederlandse ontdekkingstochten in het poolgebied. Eigenlijk was het schrijven van de geschiedenis van de vroegste Nederlandse ontdekkingsreizen in de Noordelijke IJszee het oorspronkelijke doel van Muller Fzn. Hij merkte echter al gauw dat de historie van de Nederlandse exploratie van het poolgebied nauw verweven was met die van de Noordse Compagnie en koos er daarom voor beide te behandelen.

Muller Fzn. kon voor zijn studie putten uit het werk dat meestal wordt toegeschreven aan C.G. Zorgdrager,[2] maar in feite op A. Maubach's of tenminste op beider naam hoort te staan. Grote delen van dit werk zijn echter, overigens geheel volgens de gewoonte van die tijd, weer overgeschreven uit de *Nauwkeurige beschryvinge van Groenland of Spitsbergen* van F. Martens.[3]

Na Zorgdrager verscheen aan het eind van de achttiende eeuw (1784–1786) een uit vier delen bestaande anonieme uitgave over de walvisvaart.[4] In 1792 werd een herdruk ervan uitgegeven onder de titel *Nieuwe beschrijving der walvischvangst en haringvisscherij*, die op naam kwam te staan van de makers van de prenten erin D. de Jong, H. Knobel en M. Sallieth.[5] In dit laatste boek is met behulp van de lijsten van G. van Sante[6] gepoogd aan te geven hoe winstgevend de walvisvaart wel kon zijn. Deze poging werd ondernomen om steun van de overheid te verwerven voor de bedrijfstak.

In 1820 publiceerde de bekende Engelse commandeur W. Scoresby Jr. alle in de negentiende eeuw bekende gegevens over de Arctis in zijn tweedelige *An account of the Arctic regions*.[7] Zoals de titel al aangeeft gaat dit werk niet alleen over de walvisvaart, maar ook over het poolgebied in het algemeen. Het is in feite de eerste algemene beschrijving van het poolgebied. De beschrijving is mede gebaseerd op Scoresby's eigen poolervaring.

Muller Fzn. kon uit deze min of meer contemporaine literatuur putten en dat deed hij ook, maar zijn grote verdienste was dat hij daarnaast gebruik maakte van archiefbronnen. Hij schreef daarom niet wat anderen voor hem ook al geschreven hadden, maar kwam met een eigen analyse. Het grote probleem in de geschiedschrijving van de walvisvaart tot op dat moment was dat men het werk van voorgangers klakkeloos overschreef. Er waren maar weinig auteurs die zelf archiefonderzoek deden. Muller Fzn. deed dat wel en daarom is zijn werk zo waardevol. Hij kon bovendien putten uit collecties archiefstukken in het Algemeen Rijksarchief in 's-Gravenhage zoals de verzameling *Noordsche togten*, die inmiddels alweer uiteen zijn gevallen.

Titel illustratie van C.G. Zorgdrager, Bloeyende Opkomst der Aloude en Hedendaagsche Groenlandsche Visscherij ... (Amsterdam, 1720, 's-Gravenhage, 1729).

J. Honig Jzn. Jr. en A. Beaujon deden in dezelfde periode als Muller Fzn. historisch onderzoek naar de walvisvaart. Hun aandacht was evenals later die van H. Wätjen vooral gericht op de periode na de Noordse Compagnie.[8] Ook G.W. Kernkamp en S. van Brakel publiceerden rond de eeuwwisseling[9] over de walvisvaart. Zij vonden in de archieven aanvullende informatie over enkele kamers van de Noordse Compagnie tijdens en na de compagnie. Met behulp van vroedschapsresolutiën, sententiën en notariële akten slaagden zij erin veel informatie over de interne organisatie van de Noordse Compagnie en de organisatie van de Nederlandse walvisvaart na afloop van het octrooi van de Noordse Compagnie te verkrijgen. Hun werk is een belangrijke bijdrage geweest aan de geschiedenis van de zeventiende-eeuwse Nederlandse walvisvaart. In dezelfde periode schreef R. Bijlsma zijn bijdrage tot de geschiedenis van de Rotterdamse walvisvaart tot het begin van de Tweede Engelse Oorlog.[10] Ook hij baseerde zijn werk vooral op de notariële archieven. Veel van zijn aantekeningen zijn bewaard gebleven en bevinden zich thans in het Gemeente Archief te Rotterdam.

In de jaren dertig en veertig van de twintigste eeuw verschenen publikaties van S. Lootsma[11] en van A. van Braam,[12] die de regionale betekenis van de walvisvaart benadrukten. Beide publikaties gingen over de Zaanse walvisvaart waarbij Van Braam de walvisvaart alleen behandelde als een onderdeel van een sociaal-economische verhandeling over de Zaanstreek. In dezelfde periode publiceerden F.L.G. den Dooren de Jongh en Lootsma een artikel over de zeeverzekering van de Nederlandse walvisvaarders ten tijde van de Noordse Compagnie.[13]

In meer recente jaren verschenen publikaties van C. de Jong.[14] Geheel naar de gewoonte van zijn tijd bestudeerde hij vooral de sociaal-economische aspecten van de oude Nederlandse walvisvaart. In het eerste deel van de *Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart*, zijn dissertatie, behandelt De Jong vooral de historie van de Noordse Compagnie. Hij richt zich daarbij vooral op de produktiefactoren, organisatie, techniek en uitkomsten van de compagnie. Bij de herkomst van de bemanningen beperkt de auteur zich evenwel niet tot de periode van de compagnie, maar vergelijkt hij ook de situatie tijdens de compagnie met die in de achttiende eeuw. Hij baseert zich daarbij echter op te weinig bronnen en trekt daardoor verkeerde conclusies. Bij de behandeling van de geschiedenis van de Noordse Compagnie geeft De Jong zich meer rekenschap van de internationale aspecten van het bedrijf dan zijn voorgangers, maar toch is ook zijn werk nog geschreven vanuit een sterk regionaal en nationaal perspectief. Na zijn dissertatie volgden nog twee aanvullende delen over de geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart. In het tweede deel behandelt de auteur zeer gedetailleerd de geschiedenis na de Noordse Compagnie. Deel drie bestaat geheel uit literatuur, register, tabellen en grafieken. In de boeken van De Jong is een geweldige hoeveelheid kennis over de Nederlandse walvisvaart opgeslagen. Als naslagwerk is het daarom heel waardevol, maar een diepgaande analyse van de geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart bevat het mijns inziens niet.

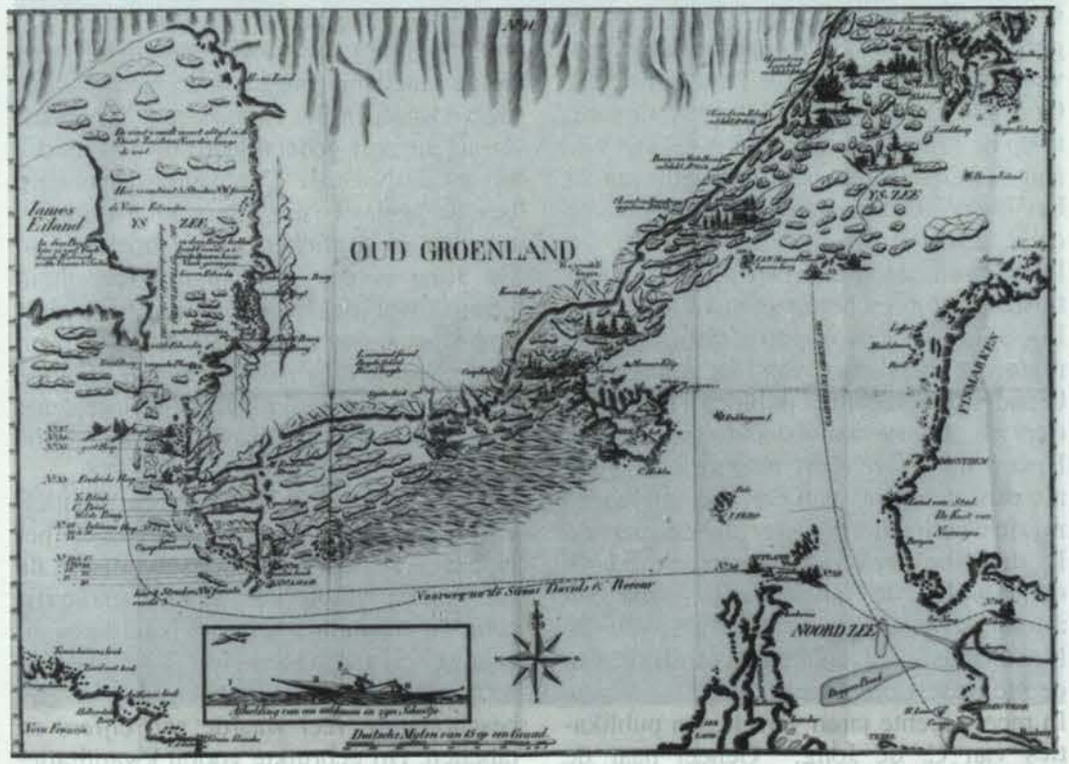
In 1972 schreef A.M. van der Woude[15] zijn regionaal-historisch werk over het Noorderkwartier. Hij beschouwt daarin de rol van de walvisvaart in de demografische en economische ontwikkelingen in deze streek van Noord-Holland. Geheel in de geest van zijn tijd hecht hij in zijn beschouwing veel waarde aan cijfers en tabellen. Hij gebruikte vooral kwantitatieve bronnen als vangst- en prijslijsten en uitkomsten van volkstellingen. De Amster-

damse stadsarchivaris S. Hart gebruikte voor zijn publikaties een heel andere bron namelijk bevrachtingscontracten en notariële verklaringen. Hij vond een aantal notariële akten die over de eerste Nederlandse tochten naar Spitsbergen handelden. In 1957 schreef hij dicht bij de bron blijvend, een boeiend artikel over de eerste Nederlandse tochten ter walvisvaart. De informatie die hij vond, was zo gedetailleerd dat zijn publikatie wel een ooggetuigeverslag lijkt.[16]

P. Dekker[17] publiceerde veel over de commandeurs en commandeurfamilies in vooral Noord-Holland in de achttiende eeuw. Van zijn hand verscheen een boek over de laatste bloeiperiode van de Nederlandse arctische walvis- en robbenvangst (1761–1775) en een groot aantal artikelen over de walvisvaarders uit Noord-Holland, Maasmond en Lekstreek, Friesland en de Friese en Noord-Duitse eilanden. Er is waarschijnlijk niemand in Nederland die zoveel details over de achttiende-eeuwse walvisvaarders uit deze streken weet als hij. Toch is daarmee de historie van de achttiende-eeuwse Nederlandse walvisvaart nog niet geschreven. Alle gegevens lijken voorhanden te zijn, maar niemand heeft tot dusver een analyserend overzichtswerk over de achttiende-eeuwse Nederlandse walvisvaart geschreven.

De Jong beschreef de achteruitgang en de uiteindelijke teloorgang van de Nederlandse walvisvaart in de negentiende eeuw in zijn tweede deel van de *Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart.*[18]

F.J.A. Broeze schreef een boeiend artikel over de pogingen die in de negentiende eeuw werden ondernomen, om Nederland



Kaart van het vangstgebied ten oosten en ten westen van Groenland. Bron: Hidde Dirks Kat 'Dagboek eener reize ter walvisch- en robbenvangst gedaan in de jaren 1777 en 1778' (Haarlem, 1818).

aan de Zuidelijke walvisvaart te laten deelnemen.[19]

In 1975 verscheen van de hand van J.R. Bruijn en C.A. Davids een artikel met nieuwe gegevens over de periode direct na de Noordse Compagnie.[20] Met een groep studenten zeegeschiedenis verzamelden de auteurs in het notarieel archief van het Gemeente Archief te Amsterdam een groot aantal bevrachtingscontracten uit de jaren 1640-1664. Het artikel van Bruijn en Davids is op deze gegevens gebaseerd. De contracten betroffen echter hoofdzakelijk schepen die uit Amsterdam vertrokken en hun analyse heeft dus ook vooral betrekking op de Amsterdamse walvisvaart. De walvisvaartuitredingen vanuit Rotterdam, Delft, Schiedam, Maassluis en de Zeeuwse steden bleven buiten deze analyse. Aanvullend archiefonderzoek was dus nodig, want ook na publikatie van het artikel van Bruijn en Davids was niet duidelijk hoe het de gehele Nederlandse walvisvaart na de Noordse Compagnie verging. Evenmin werd duidelijk hoe de Amsterdamse activiteiten zich tot de rest van Nederland verhielden.

L. Hacquebord deed in de jaren 1979–1983 ten behoeve van zijn archeologisch onderzoek van Smeerenburg op Spitsbergen, onderzoek in de rijks- en gemeentearchieven te Leeuwarden, Harlingen, Rotterdam, Schiedam, Middelburg, Goes, Amsterdam en Haarlem.[21] Het Rijksarchief te Haarlem was toen de bewaarplaats van de archieven van de gemeenten in de rest van Noord-Holland. Dit onderzoek werd gedaan om meer informatie over de herkomst van de op Spitsbergen gevonden voorwerpen te verzamelen. Er werd daarom gezocht naar gegevens over de herkomst van bevrachters, schippers en andere zeelieden. Zijn bevindingen zijn gepubliceerd in een proefschrift dat in 1984 verscheen.[22]

Uit al dit onderzoek blijkt dat de periode van de Noordse Compagnie en de jaren direct daarna tot ongeveer 1670 goed zijn onderzocht. De laatste dertig jaar van de zeventiende eeuw en de gehele achttiende eeuw zijn echter nog onvoldoende onderzocht. In ieder geval ontbreken hierover analyserende overzichtspublikaties.

Ontwikkelingen in het buitenland

In de achttiende- en negentiende-eeuwse boeken over de geschiedenis van de walvisvaart wordt de walvisvaart vanuit een internationaal perspectief behandeld. De walvisvaart wordt in zijn totaliteit beschreven en er is zelfs aandacht voor het vangstgebied. Een voorbeeld daarvan is het door H. Elking geschreven *A view of the Greenland trade and whale-fishery with the national and private advantages thereof.* In dat boek legt Elking weliswaar het accent op de Britse walvisvaart, maar hij behandelt ook de Nederlandse, Duitse en Baskische walvisvangstactiviteiten.[23]

Een goed voorbeeld van die totale benadering is de reeds genoemde Scoresby. Hij beperkt zich in zijn *An account of the Arctic regions* niet tot de Britse walvisvaart, maar behandelt ook de andere.[24] Bovendien behandelt Scoresby de natuurlijke omstandigheden in het vangstgebied en de biologie van het prooidier in het ecosysteem. Uit zijn werk en dat van zijn Nederlandse voorganger Zorgdrager blijkt dat hij zelf als commandeur ter walvisvaart heeft gevaren. In feite geven ze beiden in hun boeken een beschrijving van de walvisvangst èn het gebied waar deze plaatsvond.

Opvallend is dat de internationale benadering van de walvisvaarthistorie aan het eind van de negentiende en in het begin van de twintigste eeuw veranderde en de belangstelling voor het vangstgebied verdween. Net als in Nederland werd de geschiedenis van de walvisvaart in het buitenland meer vanuit een regionaal of nationaal perspectief bestudeerd. Er werd bij het onderzoek meer gelet op de economi-

sche betekenis van de walvisvaart en de rol die het bedrijf in een land of een streek speelde. Nederlandse onderzoekers hielden zich zo bezig met de economische betekenis van de Nederlandse walvisvaart, Duitse met die van de Duitse, Engelse met die van de Engelse etcetera. Van een internationale benadering was geen sprake en het vangstgebied was niet interessant meer.

In de Duitse literatuur blijkt dat duidelijk uit een aantal publikaties. Hoewel de titel van het boek *Die arktische Fischerei der deutschen See-Städte 1620–1868, in vergleichender Darstellung* anders doet vermoeden, betrok M. Lindeman ook de Nederlandse walvisvaart in zijn vergelijking, maar de Duitse walvisvaart staat in zijn boek centraal.[25] L. Brinner schreef in *Die deutsche Grönlandfahrt*[26] en W. Oesau in *Schleswig-Holsteins Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robbenschlag vom 17–19. Jahrhundert* en in *Hamburgs Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robbenschlag vom 17–19. Jahrhundert*[27] over de Duitse walvisvaart waarbij Oesau's werken een nog regionaler karakter hebben dan het boek van Brinner. In 1962 verscheen met het boek van S. Dalgaard *Dansk-Norsk hvalfangst 1615–1660* een uitstekend overzicht van de vroege Deens-Noorse walvisvangst-activiteiten, maar ook dit boek beperkt zich tot een korte periode en de activiteiten van één walvisvaartnatie.[28]

B. Lubbock beschrijft in zijn boek *The Arctic whalers* weliswaar meer dan alleen de Britse walvisvaart, maar toch staat deze ook in dit boek centraal.[29] G. Jackson's *The British whaling trade*[30] geeft een voortreffelijk overzicht van de Britse walvisvaart. E.A. Stackpole,[31] R.L. Webb[32] en A. Starbuck[33] behandelden de Amerikaanse walvisvaart eveneens vanuit een regionaal perspectief.

Uit deze verre van volledige opsomming blijkt dat de bestudering van de walvisvaart, ondanks een soms aanwezige ruimere blik, in de negentiende en twintigste eeuw ook in het buitenland vanuit een regionaal of nationaal perspectief plaatsvond. Bovendien staat in al deze studies het belang van de walvisvaart voor het centrum (Europa) centraal. De consequenties ervan voor de periferie (het vangstgebied) blijven onderbelicht. De periferie wordt in deze eurocentrisch gerichte boeken gezien als een 'resource frontier region', een gebied dat grondstoffen levert en slechts als zodanig belangrijk is. Een uitzondering hierop vormt W.M. Conway's *No man's land*.[34] Dit boek heeft een principieel andere benadering, omdat hier nu juist het gebied dat de grondstoffen levert, centraal staat. In dit boek, dat in de eerste jaren van de twintigste eeuw uitkwam, wordt de exploratie- en exploitatiegeschiedenis van Spitsbergen beschreven.

De resten van een traanoven van Smeerenburg op Amsterdameiland, Spitsbergen. Foto: Ben Bekooy.

De beschikbare kennis in de jaren zeventig

In de in 1976–1978 uitgekomen vierdelige *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden* (*MGN*) geeft De Jong een overzicht van de geschiedenis van de walvisvaart.[35] Hij geeft in twee bijdragen een beeld van de op dat moment beschikbare kennis. De Jong begint zijn bijdrage met de factoren die geleid hebben tot het ontstaan van de Nederlandse walvisvaart en behandelt vervolgens de beginperiode ervan. Duidelijk komt naar voren hoe de Nederlanders in navolging van hun Engelse collega's met behulp van ingehuurde Baskische harpoeniers hun eerste wankele schreden op het pad der walvisvaart zetten. De Jong staat uitgebreid stil bij de uitoefening van het bedrijf, de landstations op Spitsbergen en Jan Mayen, de organisatie en de omvang van de Noordse Compagnie. Het einde van de Compagnie kwam volgens hem niet omdat zij verlies leed, maar juist omdat zij zulke goede winsten maakte. Dit laatste riep steeds meer verzet van buitenstaanders op tegen haar monopolierecht, aldus De Jong. De omvang van het bedrijf behandelt De Jong met behulp van de cijfers van Bruijn en Davids. Hij constateert met hen dat de meeste walvisreders gelegenheidsreders waren die hun uitreding lieten afhangen van de prijs van de walvisprodukten en/of de vrachtprijzen. In de periode na de Noordse Compagnie vond geleidelijk een aanpassing van de schepen plaats, waardoor de schepen steeds minder multifunctioneel werden. Ze kwamen daarom in toenemende mate in eigendom van de partenrederijen, die ze 's winters oplegde. Ten slotte constateert De Jong dat onze kennis van de herkomst van de walvisvaarders in de zeventiende eeuw nog zeer onvolledig is.[36]

Het tweede deel vangt aan met de opkomst van de zogenaamde ijsvisserij en haar gevolgen. We zien een bedrijfstak waaruit Denemarken en Engeland zijn verdwenen en waarin Nederland en de Duitse steden Hamburg en Bremen de boventoon voeren. Het aantal Nederlandse schepen nam volgens De Jong in de tweede helft van de zeventiende eeuw sterk toe. De schepen werden aan het zeilen in het ijs aangepast en de traankokerijen werden verplaatst naar het moederland. De kapitaalbehoefte van de walvisrederij verminderde sterk doordat het traankoken aan derden werd overgelaten en de partenrederij goedkoper was. Van veel belang was bovendien, volgens De Jong, dat de afzetmarkt groeide en dat er een goede, zij het fluctuerende, markt voor balein ontstond. Ook de walvisvloten van de Noordduitse havensteden breidden zich onder invloed van deze omstandigheden in de tweede helft van de zeventiende eeuw snel uit en het aantal mensen dat in deze bedrijfstak in Nederland en Duitsland werkzaam was, liep in de duizenden. De tweede helft van de zeventiende eeuw was ondanks de oorlogen een

bloeitijd voor de Nederlandse walvisvaart. Ruime vangsten en redelijke prijzen voor de walvisprodukten waren daarvoor de reden. In de eerste jaren van de achttiende eeuw keerde het tij. De opbrengst van die jaren was matig tot slecht. Daarom werd in 1719 de jacht uitgebreid met een nieuw vangstgebied ten westen van Groenland in Straat Davis. De Straat Davis-visserij was aanvankelijk zeer succesvol en veel reders veranderden ondanks de langere reis de bestemming van hun schepen naar het vangstgebied ten westen van Groenland. Echter, ook in Straat Davis liepen de vangsten na verloop van tijd terug en de handel met de Inuit[37] kon de terugloop van de vangsten niet compenseren. Volgens De Jong werd de Straat Davis-visserij dan ook weer sneller ingekrompen dan de Groenlandvaart, zoals de walvisvangst bij Spitsbergen werd genoemd.

Na de beschrijving van de Straat Davisvisserij behandelt De Jong de rentabiliteit van de Nederlandse walvisvaart. Hij probeert te verklaren waarom Nederland gedurende twee eeuwen de toon aangaf in deze bedrijfstak. Hij komt tot de conclusie dat de kostenvoordelen, een aantrekkelijke ondernemingsvorm in de vorm van een partenrederij, kleine kapitaalbezitters en toeleveringsbedrijven die als kapitaalverschaffers met een kleine winst genoegen namen, belangrijke redenen waren voor de hegemonie van Nederland in de zeventiende- en achttiende-eeuwse walvisvaart.

Over de rentabiliteit van de walvisvaart merkt De Jong op dat deze moeilijk is vast te stellen, omdat de vangsten en de prijzen van de walvisprodukten te zeer schommelden. Hij constateert bovendien dat er te weinig rekeningboeken van rederijen bewaard zijn gebleven om de rentabiliteit van de walvisvaart in het algemeen te bepalen. Bovendien bevatten de rekeningboeken die bewaard zijn gebleven, geen cijfers over de afschrijving op schepen en gereedschap. De gisrekeningen zouden een betere benadering vormen, ware het niet dat deze vaak te globaal zijn. De jaarlijkse opbrengsten zijn wel te schatten, aldus De Jong, maar de kostenbepaling blijft moeilijk. Toch is uit de beschrijving van tijdgenoten op te maken dat het walvisvangstbedrijf over het algemeen een matig renderend bedrijf is geweest, waarvan men vooral geen hoofdbedrijf diende te maken. En, zo constateert De Jong de gemiddelde winsten van de walvisreders zijn vermoedelijk bescheiden geweest.

Toen aan het eind van de achttiende eeuw ook de vangst ten oosten van Groenland afnam, omdat het aantal walvissen afnam, ging de Nederlandse walvisvaart snel achteruit. De Jong geeft in zijn overzicht nog een aantal andere redenen voor die achteruitgang. In de tweede helft van de achttiende eeuw was de concurrentie in het vangstgebied volgens hem groter dan ooit. Veel nieuwe en oude walvisnaties stortten zich met of zonder overheidssubsidies op de walvisvaart en markten werden beschermd door invoerrechten, waardoor Nederlandse walvisprodukten niet meer zo gemakkelijk uitgevoerd konden worden. Daarnaast wijt hij de achteruitgang van de walvisvaart aan het in de achttiende eeuw in Nederland optredende algehele verval. Aan het eind van zijn bijdrage geeft De Jong nog een overzicht van de pogingen die in de negentiende eeuw werden ondernomen om de Nederlandse walvisvaart na de Napoleontische tijd weer te herstellen.[38]

Het hier samengevatte overzicht van De Jong uit de *MGN* is echter een momentopname. Inmiddels zijn we al weer vijftien jaar verder. In die vijftien jaar is het traditionele onderzoek van de historie van de walvisvaart gewoon doorgegaan. In binnen- en buitenland verschenen uitgaven waarin nieuwe gegevens over de walvisvaart werden gepubliceerd. Vooral het eerder genoemde *The British Whaling trade* van Jackson is in dit verband van belang.[39] Op basis van de 'Customs Papers' en de 'Board of Trade Papers' schreef hij zijn economisch-historisch overzicht van de oude en moderne Britse walvisvaart. Eigenlijk is dit het belangrijkste historische overzichtswerk dat sinds 1975 is verschenen.

De andere historische publikaties waren of gericht op een groot publiek, of gebaseerd op de resultaten van regionaal historisch onderzoek. Zo verschenen er de afgelopen jaren enkele walvisvaartboeken voor een groot publiek. In Nederland verscheen van G. Lutke Meijer *De walvisvaart*,[40] dat in 1988 werd gevolgd door een catalogus van Hacquebord en W. Vroom behorend bij de tentoonstelling *Walvisvaart in de Gouden Eeuw* in het Rijksmuseum te Amsterdam.[41] B. Spence schreef in die tijd zijn boek getiteld: *Harpooned. The history of whaling*[42] en onlangs verschenen voor het grote publiek een tweetal boeken over de walvisvaart. Eén van de hand van R. Ellis dat *Men and whales* heet en één van D. Francis dat *A History of world whaling* is getiteld.[43] J. Cherfas kwam in 1988 met een boek over de walvisvaart waarin hij niet alleen de biologie van de walvis en historie van de walvisvaart behandelt, maar ook stilstaat bij de huidige discussie tussen natuurbeschermers en walvisvaarders.[44]

Het regionaal-historisch onderzoek bloeide de afgelopen jaren buiten Nederland vooral in Groot-Brittannië en Duitsland. In Groot-Brittannië is de afgelopen jaren

Resten van één van de pakhuizen van Smeerenburg, Spitsbergen, die in 1979 door een groep archeologen van het Arctisch Centrum van de Rijksuniversiteit Groningen werden opgegraven. Foto: Ben Bekooy.

De Walrusbaai, Jan Mayen, met de resten van de pakhuizen van de Noordse Compagnie. Foto: Pieter Lagendijk.

onder anderen onderzoek gedaan naar de walvisvaart vanuit Hull,[45] Whitby[46] en Newcastle.[47] In Duitsland verscheen in 1982 een boekje over walvis-afbeeldingen van K. Barthelmess en later een artikel van dezelfde auteur over een aantal afbeeldingen van de vroegste vangsttechniek.[48] Over de walvisvaarders uit Noord-Duitsland werden na een artikel van Dekker[49] bijvoorbeeld door J. Münzing een tweetal boekjes gepubliceerd.[50] Beide boekjes dienden als begeleiding van exposities. Over de walvisvaarders van Föhr publiceerde H. Voigt reeds in 1979.[51] In 1987 kwam hij met een substantieel werk waarin hij met behulp van een groot aantal monsterrollen uit het staatsarchief in Hamburg nadere gegevens publiceerde over de herkomst van de Noordfriese walvisvaarders.[52] Onlangs verscheen als begeleiding van de permanente expositie in het Nordfriesische Schiffahrtmuseum in Husum een boekje van B.H. Feddersen en W. Asbach.[53] Ook in Nederland hebben verschillende onderzoekers aan de walvisvaart vanuit bepaalde regio's gewerkt.[54] In Amerika wordt de geschiedenis van de walvisvaart eveneens vanuit een regionaal historisch perspectief benaderd. Daar zijn het vooral de walvisvaarders uit Nantucket die onderwerp van studie zijn.[55] Maar ook de historie van de walvisvaart aan de andere kant van het continent wordt bestudeerd. Zo schreef Webb een boek over de commerciële walvisvangst in de noordwestelijke Pacific en publiceerde R.V. May[56] over de historie van de walvisvangst langs de kust van San Diego in Californië. Nieuw in May's onderzoek is de combinatie van historisch en archeologisch onderzoek. Hij bestudeerde zowel schriftelijke als materiële bronnen teneinde meer inzicht te krijgen in het menselijk gedrag in de tijdelijke landstations langs de westkust van Amerika. Het overige regionaal-historisch onderzoek ging voort op de reeds lang ingeslagen weg. Weliswaar werd het beeld van de walvisvaart er steeds duidelijker door, maar echt vernieuwend was dit onderzoek niet.

Nieuwe ontwikkelingen

De nieuwe ontwikkelingen in het onderzoek naar de geschiedenis van de Nederlandse walvisvaart kwamen uit een totaal andere hoek. Aan het eind van de jaren zeventig ontstond namelijk archeologische belangstelling voor de landstations uit de periode van de Noordse Compagnie. Op Spitsbergen werden de resten van het zeventiende-eeuwse Smeerenburg door het Arctisch Centrum van de Rijksuniversiteit Groningen onderzocht.[57] Drie zomers werd ter plaatse onderzoek gedaan. Veel nieuwe gegevens werden verzameld die de geschiedenis van de Noordse Compagnie in een totaal ander daglicht stelden. Met behulp van de nieuwe gegevens kon een plattegrond van Smeerenburg worden gemaakt waarmee een indruk van de omvang van de nederzetting kon worden gekregen. Ook kon door veldonderzoek worden vastgesteld dat de gebouwen in Smeerenburg veel minder te lijden hadden van het strenge klimaat dan bijvoorbeeld door De Jong werd verondersteld. Aanvullend veldonderzoek op Jan Mayen maakte ook de omvang van de Nederlandse installaties op dat eiland duidelijk.[58] Met behulp van een combinatie van archeologische en historische gegevens kon de omvang van de investering van de Noordse Compagnie in de landstations worden bepaald. Aanvullend archiefonderzoek maakte het mogelijk de jaarlijkse uitreding van de Noordse Compagnie en de gemiddelde jaarlijks vrachtprijs vast te stellen, zodat ook de jaarlijkse uitreedkosten konden worden bepaald. Daarnaast werden vermoedelijk alle contracten die de Kamer Hoorn met Baskische walvisvaarders afsloot, gevonden, zodat ook deze kosten op de balans konden worden gezet. Al deze gegevens maakten het mogelijk de totale jaarlijkse kosten van de Noordse Compagnie vast te stellen, iets dat voorheen niet mogelijk was. Bovendien konden door archiefonderzoek de vangsten van een aantal jaren bepaald worden, zodat met behulp van de reeds bekende traanprijzen ook de inkomsten en dus de rentabiliteit van de Noordse Compagnie konden worden bepaald.

Eén van de graven die in 1980 op Zeeuwse Uytkijk, Spitsbergen, werden onderzocht. Foto: Ben Bekooy.

Het archeologisch onderzoek leverde bovendien veel gegevens over het dagelijks leven van de walvisvaarders in het vangstgebied. Kleding, behuizing en voeding werden bestudeerd waarbij tevens onderzocht kon worden op welke wijze de walvisvaarders zich aan de arctische

omstandigheden hadden aanpast. Interessant in dit verband is het grafonderzoek dat op Zeeuwse Uijtkijk heeft plaatsgevonden. Dit onderzoek leverde veel nieuwe gegevens over de risico's die de walvisvaarders in de Arctis bij de walvisvangst liepen. In combinatie met archiefonderzoek werden belangrijke gegevens achterhaald over de leeftijdsopbouw en de gezondheid van de groep walvisvaarders die in Smeerenburg en omgeving werkten.[59]

Het archeologisch onderzoek op Spitsbergen werd na het Smeerenburg-project voortgezet door Noorse en Deense archeologen. Zij onderzochten Engelse en Deense landstations en een aantal grafvelden uit dezelfde periode als Smeerenburg op de westkust van Spitsbergen.[60] Ten tijde van het archeologisch onderzoek op Spitsbergen ontstond in Noorwegen bovendien historische belangstelling voor de arctische archipel. Th.B. Arlov[61] behandelt in zijn overzicht van de vroegste historie van Spitsbergen ook de walvisvangst in en rond de eilandengroep. Hij is daarmee na A. Hoel[62] de eerste Noorse historicus die belangstelling toont voor de geschiedenis van Spitsbergen.

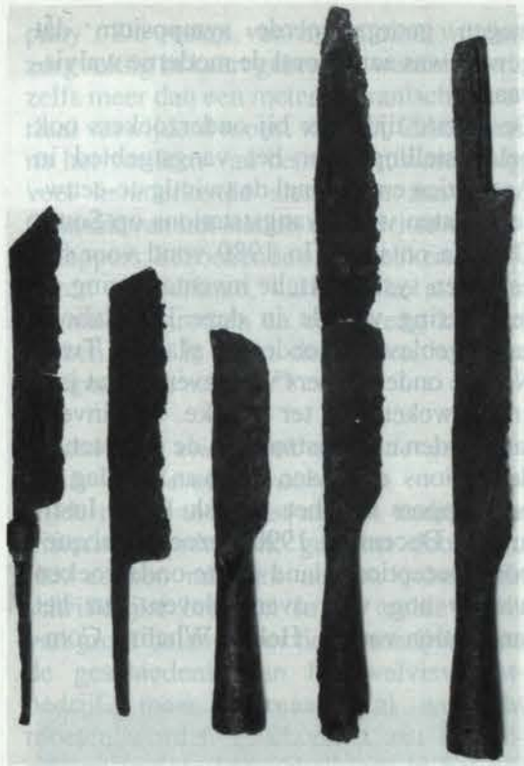
Ten tijde van het Smeerenburg-onderzoek vond in Labrador in Canada archeologisch onderzoek plaats in enkele Baskische zestiende-eeuwse landstations.[63] Dit onderzoek leverde veel nieuwe gegevens op over het Baskische walvisvangstbedrijf en was een enorme stimulans voor nieuw historisch onderzoek in Canada. Canadezen, Spanjaarden en Spaanse Basken bestudeerden de geschreven bronnen in de Spaanse archieven en dit onderzoek leverde spoedig nieuwe gegevens op over de Baskische walvisvaart.[64] Deze gegevens plaatsten samen met de archeologische gegevens het Baskische walvisvangstbedrijf in een geheel nieuw perspectief. Het nieuwe beeld roept echter ook weer veel nieuwe vragen op en maakt studie naar de wijze waarop de kennisoverdracht van de Basken naar Nederlanders en Engelsen plaatsvond, interessant. Hoe Baskisch was bijvoorbeeld de eerste fase van de Nederlandse en Engelse walvisvangst? Wie waren de sleutelfiguren in de overdracht van kennis en hoe lang duurde het voordat de nieuwkomers in de walvisvaart over de kennis beschikten die ze nodig hadden om het bedrijf zonder assistentie van de Basken uit te voeren? Interessant is daarnaast hoe en wanneer de kennis vervolgens bij de Duitsers terechtkwam.

Door het archeologisch onderzoek schoof het zwaartepunt van het gehele walvisvaartonderzoek van het moederland naar het vangstgebied. Meer en meer kwamen de activiteiten van de walvisvaarders in het vangstgebied centraal te staan. Bestudering en determinatie van de bij de opgravingen gevonden walvisbotten leverden waardevolle gegevens op over de bejaagde soorten en de verwerking ervan.[65] Door dit onderzoek werden ook de ecologische aspecten van de walvisvangst belangrijker. De jacht werd niet langer gezien als een louter economische bezigheid, maar als menselijke activiteit met ecologische gevolgen. De interactie tussen het prooidier, zijn natuurlijke omgeving en de jager werd daarmee onderwerp van studie.[66] Door studie van journalen werden waardevolle gegevens achterhaald. W.G. Ross en Ross en A. MacIver publiceerden over de jaarlijkse vangst en de trek van de Groenlandse walvis in de oostelijke Canadese Arctis.[67] R.R. Reeves en anderen voegden historische en eigentijdse waarnemingen samen in een artikel over de migratie van de Groenlandse walvis in Straat Davis en de Hudsonbaai.[68] In hetzelfde jaar verschenen bovendien overzichtsartikelen van De Jong[69] en Hacquebord,[70] die vooral betrekking hebben op de populatie van de Groenlandse walvissen in de Atlantische Arctis. Inmiddels zijn ook de walvisbotten op de stranden van Jan Mayen, Spitsbergen en Labrador ontdekt door biologen. De determinatie ervan kan veel nieuwe gegevens opleveren over het voorkomen van de verschillende soorten, hetgeen weer nieuwe gegevens over recente klimaatsveranderingen kan opleveren. Ondanks al het uitgevoerde onderzoek en alle publikaties blijven nog vele facetten van het leven van de bejaagde walvissoorten onbekend. Er zijn nog veel onduidelijkheden, legendes en verhalen over het gedrag van deze walvissoorten. Een combinatie van historisch gegevens met eigentijdse biologische onderzoekingen maakt het mogelijk meer te weten te komen over het gedrag van de Groenlandse walvis en de Noordkaper in de Atlantische oceaan.[71] C.W. Sanger publiceerde onlangs twee artikelen waarin hij walviswaarnemingen van vooral Engelse en Amerikaanse walvisvaarders gebruikte om meer gegevens over de gedragsbiologie van de Groenlandse walvis te verkrijgen.[72]

Maar de studie van de gebeurtenissen in het vangstgebied gaat verder dan de ecologie van de walvis en de invloed van de jager daarop. Ook de interactie tussen walvisvaarders onderling en voor zover van toepassing tussen walvisvaarders en oorspronkelijk bevolking speelde een belangrijke rol in het vangstseizoen. Nieuw onderzoek zou, nu er veel bekend is over de herkomstgebieden en de economische kant van de walvisvaart, meer op de vangstgebieden gericht moeten worden. Het onderzoek naar de walvisvaartactiviteiten in de vangstgebieden bij Spitsbergen en Jan Mayen heeft plaatsgevonden evenals het onderzoek van het vangstgebied in Labrador. Onlangs werd door Hacquebord[73] een verkenning van de noordelijke Noorse kust gekoppeld aan een archief- en literatuuronderzoek in Nederland en Denemarken. Dit onderzoek toonde duidelijk aan dat er heel weinig argumenten zijn voor een intensieve Engelse, Baskische en Nederlandse walvisvangst in die wateren. Er zijn ook weinig redenen om aan te nemen dat de Baskische walvisvaart zich inderdaad via

Walvisresten op het strand van Amsterdameiland, Spitsbergen. Foto: Ben Bekooy.

IJsland en Noord-Noorwegen naar de arctische wateren heeft verplaatst. Ook nieuw historisch onderzoek van de IJslander T. Einarsson naar de buitenlandse walvisvangst in de wateren van IJsland geeft geen aanwijzingen voor een vijftiende-eeuwse Baskische walvisvaart in de wateren van IJsland, zoals De Jong beweert in zijn overzicht in de *MGN*.[74]
Geheel passend in deze nieuwe ontwikkeling is het historisch onderzoek van J.R. Leinenga naar de Straat Davis-visserij.[75] Ook in dit onderzoek staan de activiteiten van walvisvaarders in een vangstgebied centraal. Het gaat in dit onderzoek om een niet-nationale aanpak. Naast Nederlandse worden ook Duitse, Britse en Deense bronnen bestudeerd. Met behulp van die bronnen zal worden getracht de locatie van de vangstgronden vast te stellen. Daarnaast wordt veel aandacht besteed aan de in de scheepsjournalen vermelde weer- en ijsgegevens. Met behulp van deze gegevens zullen de trekroute en de relatie van de Groenlandse walvis met het pakijs worden bepaald. Het onderzoek vult aldus een leemte in de kennis van de levensgeschiedenis van de Groenlandse walvis. Speciale aandacht zal worden besteed aan de contacten die de walvisvaarders onderling en met de Inuit en de Deense kolonisten hadden. Op sociaal-economisch gebied is de algemene opinie dat de achttiende eeuw een eeuw van matheid en achteruitgang was, waarin vooruitstrevend en initiërend ondernemerschap tot de zeldzaamheden behoorde.[76] Onderzocht wordt of dit voor de walvisvaart ook geldt. Daarnaast neemt de rentabiliteit van het bedrijf een belangrijke plaats in het onderzoek van Leinenga in. Bij het bepalen van de rentabiliteit wordt niet alleen gekeken naar de produktie, maar ook naar de ontwikkelingen op de afzetmarkt. Leinenga vergelijkt daarbij de prijzen van de walvisprodukten met die van de concurrerende plantaardige oliën en vetten. Nu al blijkt uit de statistische verwerking van gegevens van Van Sante dat in de achttiende eeuw gemiddeld slechts negentien van de 71 onderzochte jaren winst opleverden.[77]
Dit nieuwe historische onderzoek is vooral van belang omdat het de economische aspecten van het bedrijf koppelt aan de ecologische aspecten. Hierdoor wordt de uitkomst voor zowel de walvispopulatie als het walvisvangstbedrijf duidelijker.
Naast de archeologen kregen de afgelopen jaren ook historici belangstelling voor andere dan geschreven bronnen. Door studie van de iconografie en enkele modellen waren De Jong[78] en vooral J. van Beylen[79] in staat nieuwe informatie te verzamelen over de bouw, het uiterlijk en de inrichting van de Nederlandse walvissloep in de zeventiende en achttiende eeuw. De Jong gebruikte voor zijn artikel over de Nederlandse walvissloep klassieke werken over de walvisvaarthistorie als die van Zorgdrager en Scoresby, algemene scheepsbouw-handboeken van N. Witsen[80] en C. van Yk[81] en zeventiende- en achttiende-eeuwse schilderijen en gravures van Adolf van der Laan en Van der Meulen. Van Beylen maakte voor zijn reconstructie van de zeventiende-eeuwse Nederlandse walvissloep gebruik van contemporaine schilderijen en gravures, afbeeldingen op kaarten zoals die op de kaart van Hondius, en een sloepmodel dat behoort bij het model van het fluitschip *Wilhelm Prins van Orange* uit het Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaart Museum' te Amsterdam. De achttiende-eeuwse sloep reconstrueert hij met behulp van tegeltableaus en schilderijen van onder anderen Adolf Van der Laan en Jan Mooij. Bijzonder in zijn aanpak is dat hij ook de modellen van achttiende-eeuwse sloepen uit het Zee- en Scheepvaartmuseum te Den Hoorn te Texel en de modellen uit de Hervormde Kerk te Huisduinen in zijn onderzoek heeft betrokken.[82] In een vrij omvangrijk



Flensmessen opgegraven in Smeerenburg, Spitsbergen. Foto: CFD, Rijksuniversiteit Groningen.

naschrift bij zijn artikel over de Nederlandse zeventiende- en achttiende-eeuwse walvissloep beschrijft en analyseert hij bovendien het Zaanlands walvisvangsttafereel uit de achttiende eeuw.[83] Uit zijn artikel en het naschrift daarbij blijkt dat op deze manier toch relatief veel gegevens over de weinig beschreven en niet meer bestaande Nederlandse walvissloep zijn te achterhalen. Eens te meer blijkt hoe belangrijk materiële bronnen kunnen zijn voor aanvullende historische gegevens.
Zeer onlangs is ook het meest recente deel van de geschiedenis van de walvisvaart in de belangstelling gekomen. Ondanks eerdere publikaties[84] kwam deze belangstelling vooral op gang door de publikatie van het boek van J.N. Tønnessen en A.O. Johnsen over de geschiedenis van de moderne walvisvangst.[85] Johnsen[86] en Tønnessen[87] publiceerden reeds eerder over dit onderwerp, maar hun uit vier delen bestaande, sterk Noors georiënteerde geschiedenis van de moderne walvisvaart is in de Noorse taal verschenen en derhalve voor een kleine groep lezers toegankelijk. In 1982 verscheen van beide auteurs een sterk ingekorte Engelse uitgave[88] en dit boek is de aanzet geweest tot een aantal nieuwe historische onderzoekingen die onder andere in Nederland hebben geleid tot publikaties over de moderne walvisvaart.[89] Het boek van Tønnessen en Johnsen vangt aan met het ontstaan van de moderne walvisvaart vanuit Finnmark. In het eerste deel wordt aangegeven dat de Noren en met name Svend Foyn een belangrijke rol hebben gespeeld bij het ontstaan van de moderne walvisvaart. Hierna behandelen beide auteurs de uitbreiding van de walvisvaart aan het eind van de negentiende eeuw en het begin van de twintigste eeuw. Ze geven aan dat ook de walvisvaart in Antarctica een Noors initiatief was en behandelen de ontwikkeling van de kustwalvisvaart vanaf de sub- en peri-antarctische eilanden.[90] Vervolgens komt in deel drie van het boek de pelagische walvisvaart[91] aan de orde, waarbij veel aandacht wordt besteed aan de voor- en naoorlogse antarctische walvisvaart. Uitgebreid wordt stilgestaan bij de geschiedenis van de discussies in de 'International Whaling Commission'. Ten slotte wordt er een hoofdstuk besteed aan de ecologische consequenties van de moderne walvisvaart.
In Nederland heeft de belangstelling voor de moderne walvisvaart geleid tot een onderzoek naar de historie van de Nederlandse Maatschappij voor de Walvisvaart door Bruijn. Hij behandelt naast de ontstaansgeschiedenis van deze maatschappij de sociaal-economische aspecten van achttien jaren Nederlandse moderne walvisvangst, ook de herkomst van de Nederlandse walvisvaarders. Ten slotte staat hij

nog stil bij de afwikkeling van Neerlands laatste walvisvaartmaatschappij.[92] Daarnaast verscheen in 1987 een boek over deze zelfde maatschappij van de hand van W.J.J. Boot. Dit boek biedt met behulp van veel origineel fotomateriaal een overzicht van het materieel en de resultaten van de onderneming.[93] In Duitsland kwam in 1974 een boek uit over de Duitse walvisvaart in Antarctica. Het boek van E. Winterhoff behandelt de Duitse walvisvaart in de dertiger jaren en de vergeefse pogingen van Duitsland om de antarctische walvisvaart na de Tweede Wereldoorlog voort te zetten.[94] De nieuwe belangstelling voor de moderne walvisvaart blijkt ook uit het in juni 1992 ter gelegenheid van het 75-jarig jubileum van het commandeur Chr. Christensen's Walvisvaart Museum in Sandefjord in Noorwegen georganiseerde symposium dat gewijd was aan vooral de moderne walvisvaart.

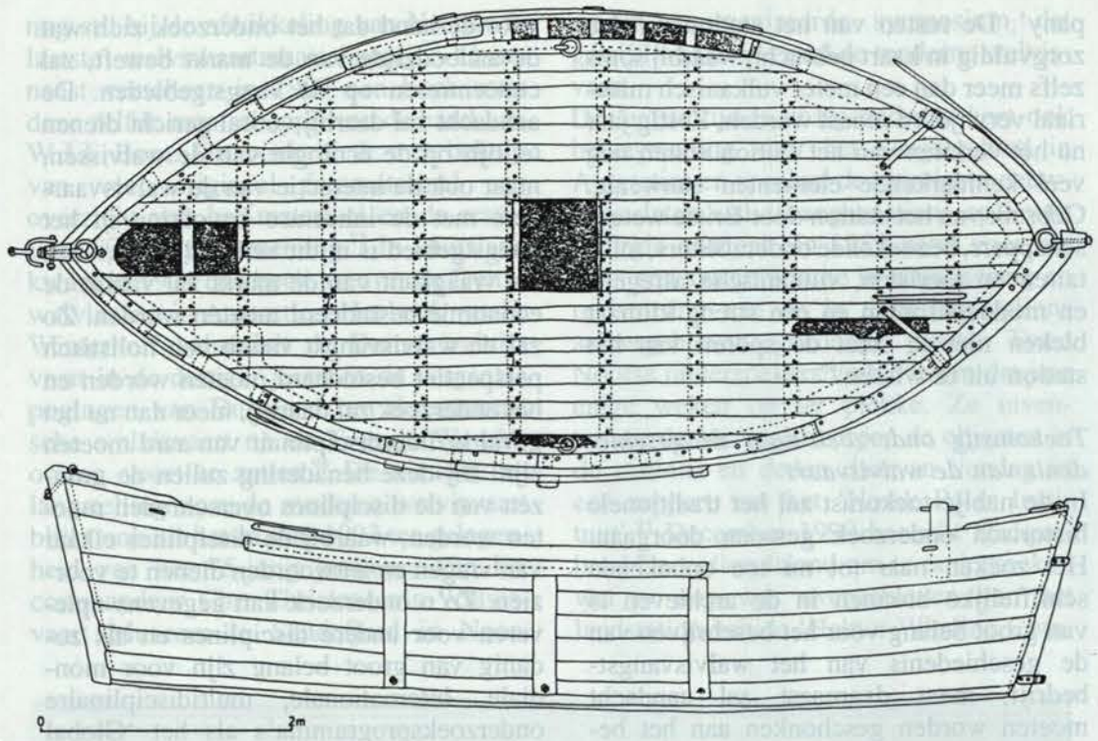
De laatste tijd is er bij onderzoekers ook belangstelling voor het vangstgebied in Antarctica en speciaal de twintigste-eeuwse verlaten walvisvangststations op South Georgia ontstaan. In 1989 vond voor het eerst een systematische inventarisering en registrering van de in deze landstations achtergebleven goederen plaats. Twee Noorse onderzoekers verbleven in dat jaar enige weken op ter plekke. Ze inventariseerden en registreerden de objecten in de stations en deden daarvan verslag in een rapport van het 'Norsk Polar Instituut'.[95] December 1990 bezocht Hacquebord Deception Island om te onderzoeken wat er nog was overgebleven van het landstation van de 'Hektor Whaling Company'. De resten van het station werden zorgvuldig in kaart gebracht, waarbij soms zelfs meer dan een meter vulkanisch materiaal verwijderd moest worden. Zestig jaar na het verlaten van het station waren nog veel kenmerkende elementen aanwezig. Gebruik van het station door Britse wetenschappers, bezoekende onderzoekers, militairen en toeristen, vulkanische asregens en modderstromen en een streng klimaat bleken niet in staat de sporen van het station uit te wissen.[96]

Restanten van de twintigste-eeuwse traankokerij Hector Station, Deception Island, Antarctica. Foto: W.O. van der Knaap.

Toekomstig onderzoek naar de geschiedenis van de walvisvaart

In de nabije toekomst zal het traditionele historisch onderzoek gewoon doorgaan. Het zoeken naar tot nu toe onbekende schriftelijke bronnen in de archieven is van groot belang voor het beschrijven van de geschiedenis van het walvisvangstbedrijf, maar daarnaast zal aandacht moeten worden geschonken aan het begrijpen van de ontwikkelingen in het bedrijf. Het ontbreekt in dat verband nog aan inzicht in de veranderingen van de vraag naar walvisprodukten en de daaraan gerelateerde prijsontwikkelingen. Voor dit inzicht is meer kennis van de relatie tussen de dierlijke en plantaardige oliën noodzakelijk. Voor een goed begrip van de aanbodzijde van de markt is meer inzicht nodig in de ecologie van de walvispopulaties. De bestudering van de relatie van de walvis met zijn natuurlijke omgeving is daarbij van groot belang. Met name inzicht in de reactie van de dieren op de jachtdruk in combinatie met natuurlijke veranderingen in het jachtgebied is noodzakelijk. Voor een goed begrip van deze aspecten van de walvisvaart zal de hulp van andere disciplines moeten worden ingeroepen. De innovaties in het onderzoek naar de geschiedenis van de walvisvaart, zo blijkt uit de hiervoor geschetste ontwikkeling, zullen van andere disciplines moeten komen. Het ligt daarbij voor de hand dat het onderzoek zich wat de aanbodzijde van de markt betreft, zal concentreren op de vangstgebieden. De aandacht zal daarbij vooral gericht dienen te zijn op de ecologie van de walvissen, maar ook de interactie van de walvisvaarders met de inheemse bevolking in het vangstgebied is in dit verband interessant. De vraagkant van de markt zal vanuit de economie bestudeerd moeten worden. Zo zal de walvisvangst vanuit een holistisch perspectief bestudeerd moeten worden en het onderzoek zal daarbij, meer dan nu het geval is, interdisciplinair van aard moeten zijn. Bij deze benadering zullen de grenzen van de disciplines overschreden moeten worden, waarbij de disciplines elkaar van vragen en antwoorden dienen te voorzien. Zo'n onderzoek kan gegevens opleveren voor andere disciplines en als zodanig van groot belang zijn voor mondiale, internationale, multidisciplinaire onderzoeksprogramma's als het 'Global Changes' programma, waarin veranderingen in de grote aardsystemen worden bestudeerd. Door de nauwe relatie tussen de Groenlandse walvis en het noordpoolijs kan de bepaling van de geografische positie van de historische vangstplaatsen waardevolle gegevens opleveren over klimaatsveranderingen. Nadere kwantitatieve analyse van de zeventiende- en achttiende-eeuwse walvisvangst sluit bovendien goed aan bij het tegenwoordige onderzoek naar de omvang van de jacht die walvispopulaties kunnen verdragen zonder in aantal achteruit te gaan.

Het traditionele historisch onderzoek zal zich de komende tijd mijns inziens vooral moeten richten op kennisoverdracht. De historie van de walvisvaart leent zich goed voor de bestudering van de processen die zich bij de overdracht van kennis afspelen. Steeds weer worden bij het starten van nationale activiteiten buitenlanders ingehuurd vanwege de kennis van het bedrijf. Dit geldt niet alleen voor het begin



Tekening van één van de waterbootjes op het strand van Deception Island. Tekening: L. Hacquebord en H.J. Waterbolk.

van de Engelse en Nederlandse walvisvaart maar ook bij de Duitse en Amerikaanse walvisvaart en later speelt dit weer bij de start van de moderne walvisvaart in diverse landen. De tijdsduur en mate waarin kennis wordt overgedragen en het tegengaan daarvan spelen een belangrijke rol bij het succes van een nationaal walvisvaart initiatief.

Kennisoverdracht en het tegengaan daarvan speelden ook een belangrijke rol bij de moderne walvisvaart in Antarctica. De studie van de historie van de antarctische walvisvaart zullen zich de komende jaren verder ontwikkelen waarbij de activiteiten in het vangstgebied een belangrijke rol zal spelen. Daarnaast zal onderzocht moeten worden in hoeverre de walvisvangstmaatschappijen en hun industriële vestigingen representatief zijn voor de technische en organisatorische ontwikkelingen die de moderne industrie in de twintigste eeuw doormaakte.

Ten slotte heeft het onderzoek van onder anderen De Jong en Van Beylen aangetoond dat toekomstig onderzoek van andere dan de traditionele schriftelijke bronnen zoals prenten, schilderijen, kaarten en voorwerpen, grote mogelijkheden heeft. Deze bronnen kunnen gegevens leveren die nooit op schrift zijn gesteld.

Noten

1. S. Muller Fzn., *De geschiedenis der Noordsche Compagnie* (Utrecht, 1874).
2. C.G. Zorgdrager, *Bloeyende opkomst der aloude en hedendaagsche Groenlandsche visscherij* ... (Amsterdam, 1720/ 's-Gravenhage, 1727).
3. F. Martens, *Nauwkeurige beschrijvinge van Groenland of Spitsbergen* ... (Amsterdam, 1710).
4. Anonymus, *De walvischvangst, met veele byzonderheden daartoe betrekkelyk* I–IV (Amsterdam/Harlingen, 1784–1786).
5. D. de Jong, H. Knobel en M. Sallieth, *Nieuwe beschryving der walvischvangst en haringvisschery* (Amsterdam, 1791).
6. Gerret van Sante, *Alphabetische naam-lyst van alle de Groenlandsche en Straat-Davissche commandeurs, die zedert het jaar 1700 op Groenland, en zedert het jaar 1719 op de Straat-Davis, voor Holland en andere provincien, hebben gevaaren. Waarin men met eenen opslag kan zien, hoe veel visschen, vaten spek en quardeelen traan yder commandeur yder jaar uit Groenland en uit Straat Davis heeft aangebragt, en voor wat Directeurs dezelven hebben gevaaren* (Haarlem, 1770).
7. W. Scoresby Jr., *An account of the Arctic regions* I–II (Edinburgh, 1820).
8. J. Honig Jzn. Jr., *De Groenlandsche en Straat Davissche visscherij. Historische, oudheidkundige en letterkundige studiën* II (Zaandijk, 1867); A. Beaujon, *Overzicht der geschiedenis van de Nederlandsche zeevisscherijen* (Leiden, 1885) en H. Wätjen, 'Zur Geschichte des holländischen Walfischfanges von der zweiten Hälfte des 17. bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts' in: *Hansische Geschichtsblätter* (1919) 247–290.
9. G.W. Kernkamp, 'Stukken over de Noordsche Compagnie' in: *Bijdragen en Mededeelingen van het Historisch Genootschap (BMHG)* 19 (1898) 264–379; S. van Brakel, 'Vroedschapsresolutiën, sententiën en notariëele acten betreffende de Noordsche Compagnie' in: *BMHG* 30 (1909) 255–400; S. van Brakel, 'Stukken betreffende de kamers der Noordsche Compagnie na afloop van het octrooi' in: *BMHG* 31 (1910) 1–96.
10. R. Bijlsma, 'Oud-Rotterdamsche Groenlandvaart' in: *Bijdragen voor Vaderlandsche Geschiedenis en Oudheidkunde*, vijfde reeks, 2 (1915) 194–215.
11. S. Lootsma, *Bijdrage tot de geschiedenis der Nederlandsche walvischvaart, meer speciaal de Zaansche* (Wormerveer, 1937).
12. A. van Braam, *Bloei en verval van het economisch-sociale leven aan de Zaan in de 17de en 18de eeuw* (Wormerveer, 1955).
13. F.L.G. den Dooren de Jong en S. Lootsma, 'Bijdragen tot de geschiedenis der zeeverzekering. De zeeverzekering der Nederlandsche walvischvangst 1612–1803' in: *Verzekeringsarchief* 16 (1935) 5–41.
14. C. de Jong, *Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart I. Grondslagen, ontstaan en opkomst, 1612–1642* (Pretoria, 1972); C. de Jong, *Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart II. Bloei en achteruitgang, 1642–1872* (Johannesburg, 1978); en C. de Jong, *Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart III. Noten bij deel twee, tabellen, grafieken, bijlagen* (Johannesburg, 1979).
15. A.M. van der Woude, *Het Noorderkwartier. Een regionaal-historisch onderzoek in de demografische en economische geschiedenis van westelijk Nederland van de late Middeleeuwen tot het begin van de negentiende eeuw* (Wageningen, 1972).
16. S. Hart, 'De eerste Nederlandse tochten ter walvisvaart' in: *Jaarboek Amstelodamum* 49 (1957) 27–64.
17. P. Dekker, *De laatste bloeiperiode van de Nederlandse Arctische walvis- en robbevangst 1761–1775* (Zaltbommel, 1970); P. Dekker, 'De walvisvaarders uit noordelijk Noord-Holland van 1770–1803' in: *West-Friesland's Oud en Nieuw* 40 (1973) 29–90; P. Dekker, 'De Helderse en Huisduiner bevelhebbers ter walvisvaart in de 18de eeuw' in: *West-Friesland's Oud en Nieuw* 41 (1974) 129–165; P. Dekker, 'Commandeurs ter walvisvaart uit het gebied van Maasmond en Lekstreek in de 18de eeuw' in: *Rotterdams Jaarboekje* (1977) 275–276; P. Dekker, 'Föhrer Seeleute bei der niederlandischen Walfangfahrt, besonders im 18 Jahrhundert' in: *Nordfriesisches Jahrbuch* 14 (1978) 113–160.
18. De Jong, *Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart* II.
19. F.J.A. Broeze, 'Whaling in the southern oceans. The Dutch quest for southern whaling in the nineteenth century' in: *Economisch- en Sociaal-Historisch Jaarboek (ESHJ)* 40 (1977) 66–112.
20. J.R. Bruijn en C.A. Davids, 'Jonas vrij. De Nederlandse walvisvaart in het bijzonder de Amsterdamse in de jaren 1640–1664' in: *ESHJ* 38 (1975) 141–178.
21. L. Hacquebord, *Smeerenburg. Het verblijf van Nederlandse walvisvaarders op de westkust van Spitsbergen in de 17de eeuw* (diss., Amsterdam/Groningen, 1984).
22. Uit Hacquebord (1984, 80) blijkt dat de in het artikel van Bruijn en Davids ('Jonas vrij') genoemde herkomst van de bevrachters enige nuancering behoeft. Het aandeel van de Amsterdamse bevrachters in de walvisvaart blijkt minder groot te zijn dan Bruijn en Davids op grond van de akten in het Amsterdamse archief aangaven (73% in plaats van 86%) en het aandeel van bevrachters uit Zuid-Holland groter (18% in plaats van 6%). De herkomstgebieden van de schippers blijken bij

uitbreiding van het archiefonderzoek naar andere archieven vrijwel gelijk te blijven (Hacquebord, *Smeerenburg*, 69). De meeste schippers komen zowel in de periode van de Noordse Compagnie als in de periode erna uit Noord-Holland en Friesland. De Zuidhollandse bevrachters maakten voor de walvisvaart dus kennelijk ook gebruik van Noordhollandse en Friese schepen. Deze resultaten ondersteunen de conclusie van Bruijn en Davids dat er in de walvisvaart sprake was van een regionale specialisatie.

23. H. Elking, *A view of the Greenland trade and whalefishery, with the national and private advantages thereof* (Londen, 1722).
24. Scoresby, *An account*.
25. M. Lindeman, 'Die arktische Fischerei der deutschen See-Städte 1620–1868, in vergleichender Darstellung' in: *Ergänzungsheft zu Petermann's Geographischen Mittheilungen* 26 (Gotha, 1869).
26. L. Brinner, 'Die deutsche Grönlandfahrt' in: *Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte im Auftrag des Hansischen Geschichtsvereins* 7 (Berlin, 1913).
27. W. Oesau, *Schleswig-Holsteins Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robbenschlag vom 17–19. Jahrhundert* (Glückstad, Hamburg, New York, 1937) en W. Oesau, *Hamburgs Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robbenschlag vom 17–19. Jahrhundert* (Gluckstadt, Hamburg, 1955).
28. S. Dalgaard, *Dansk-Norsk hvalfangst 1615–1660. En studie over Danmark-Norges stilling i europaeisk merkantil expansion* (Kopenhagen, 1962).
29. B. Lubbock, *The Arctic whalers* (Glasgow, 1937).
30. G. Jackson, *The British whaling trade* (London, 1978). G. Jackson, 'The rise and fall of English whaling in the seventeenth century' in: A.G.F. van Holk, H.K.'s Jacob en A.A.-H.J. Temmingh (eds.), *Early European exploitation of the Northern Atlantic 800–1700* (Groningen, 1981) 55–68.
31. E.A. Stackpole, *The sea-hunters. The New England whalemen during two centuries 1635–1835* (Philadelphia/New York, 1953).
32. R.L. Webb, *On the Northwest. Commercial whaling in the Pacific Northwest 1790–1967* (Vancouver, 1988).
33. A. Starbuck, *History of the American whale fishery* (Secaucus NJ, 1989).
34. W.M. Conway, *No man's land. A history of Spitsbergen from its discovery in 1596 to the beginning of the scientific exploration of the country* (Cambridge, 1906).
35. C. de Jong, 'Walvisvaart' in: *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden* (*MGN*) II (Bussum, 1976–1978) 309–315 en III, 335–352.
36. De Jong, 'Walvisvaart' in: *MGN* II 309–315.
37. Met Inuit worden de oorspronkelijke bewoners van Noord-Canada en Groenland bedoeld.
38. De Jong, 'Walvisvaart' in: *MGN* III 335–352.
39. G. Jackson, *The British whaling trade* (London, 1978).
40. G. Lutke Meijer, *De walvisvaart* (Amsterdam, 1985).
41. L. Hacquebord, en W. Vroom (eds.), *Walvisvaart in de Gouden Eeuw. Opgravingen op Spitsbergen* (Amsterdam, 1988).
42. B. Spence, *Harpooned. The story of whaling* (Greenwich, 1980).
43. R. Ellis, *Men and whales* (New York, 1991) en D. Francis, *A history of world whaling* (Markham, Ont., 1991).
44. J. Cherfas, *The hunting of the whale* (London, 1989).
45. G. Jackson, *Hull in the eighteenth century. A study in economic and social history* (London/New York/Toronto, 1972).
46. A.G.E. Jones, 'The whaling trade of Ipswich 1786–1793' in: *Mariner's Mirror* (*MM*) 40 (1954) 297–303.
47. T. Barrow, 'The Newcastle whaling trade 1752–1849' in: *MM* 75 (1989) 231–240.
48. K. Barthelmess, *Das Bild des Wals in fünf Jahrhunderten* (Köln, 1982); K. Barthelmess, 'Walfangtechnik vor 375 Jahren. Zeichnungen in Robert Fotherbys "Journal" van 1613 und ihr Einfluss auf die Druckgraphik' in: *Deutsches Schiffahrtsarchiv* 10 (1987) 289–324.
49. Dekker, 'Föhrer Seeleute', 113–160.
50. J. Münzing, *Die Jagd auf den Wal. Schleswig-Holstein und Hamburgs Grönlandfahrt* (Heide, 1978); J. Münzing, *Der historische Walfang in Bildern* (Herford, 1987).
51. H. Voigt, 'Als ob sie formlich bey ihnen in die Lehre gegeben Nordfriesische Seeleute als Ausbilder auf russischen Walfangern um 1800' in: *Nordfriesisches Jahrbuch* 15 (1979) 71–79.
52. H. Voigt, 'Die Nordfriesen auf den Hamburger Wal- und Robbenfangern 1669–1839' in: *Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Sleswig Holsteins* 11 (Neumunster, 1987).
53. B.H. Feddersen en W. Asbach, *Der historische Walfang der Nordfriesen* 1 (Husum, 1991).
54. Dekker, 'Commandeurs' 275–276; L. Boon, *Krimpen door de eeuwen heen* (Krimpen aan de Lek, 1984).

55. D. Vickers, 'The first whalemen of Nantucket' in: *William and Mary Quarterly* 3d series, 40 (1983) 560–583; D. Vickers, 'Nantucket whalemen in the deep-sea fishery: the changing anatomy of an early American labor force' in: *Journal of American History* 72, 2 (1985) 277–296.
56. Webb, *On the Northwest*; R.V. May, 'Schooners, sloops, and ancient mariners: research implications of shore whaling in San Diego' in: *Pacific Coast Archaeological Society Quarterly* 21, 4 (1985) 1–24.
57. Hacquebord, *Smeerenburg*.
58. L. Hacquebord, 'Hvalfangst på 1600-tallet' in: Susan Barr, *Jan Mayen, Norges utpost i vest. øyas historie gjennom 1500 år* (Oslo, 1991) 17–44.
59. G.J.R. Maat, 'Een terugblik op de vorderingen van het physisch anthropologisch onderzoek voortvloeiend uit de Spitsbergenexpeditie 1980'. Hacquebord, *Smeerenburg*, 301–311.
60. S.E. Albrethsen, 'Dansk-norsk hvalfangst ved Svalbard i 1600-tallet' in: *Nationalmuseets Arbejdsmark* (Kobenhavn, 1985) 5–20 en S.E. Albrethsen, 'Ikke bare en historie om tran' in: *Ottar* 168 (1987) 26–35.
61. Th.B. Arlov, *Svalbard 1596–1650 i historiografisk lys* (Trondheim, 1986).
62. A. Hoel, *Svalbards historie 1596–1695* (Oslo, 1966).
63. J.A. Tuck en R. Grenier, 'A 16th-century basque whaling station in Labrador' in: *Scientific American* 245, 5 (1981) 180–190; J.A. Tuck, 'Basque Whalers in Southern Labrador, Canada' in: A.G.F. van Holk, H.K. s'Jacob en A.A.H.J. Temmingh (eds), *Early European exploitation of the Northern Atlantic 800–1700* (Groningen, 1981); J.A. Tuck en R. Grenier, *Red Bay, Labrador, world whaling capital a.d. 1550–1600* (St. John's, 1989).
64. S.H. Barkham, 'The Basque whaling establishments in Labrador (1536–1632). A summary' in: *Arctic* 37, 4 (1984) 515–519; J.P. Proulx, *Whaling in the North Atlantic. From earliest times to the mid-19th century* (Ottawa, 1986).
65. S. Cumbaa, 'Interdisciplinary cold water science at Red Bay, Labrador' in: F.H. Emery (ed.), *Proceedings of the second annual scientific diving symposium: Diving for science-1985. Practical aspects of diving* (Victoria, BC, 1986) 68–74.
66. L. Hacquebord, 'The Smeerenburgproject, a study into the 17th century Dutch whaling settlements on Spitsbergen from the ecological angle' in: *Nuffic Bulletin* 25, 3/4 (1981) 19–31; L. Hacquebord, 'De 17de-eeuwse Nederlandse walvisvaart. Een ecologische benadering' in: *Geografisch Tijdschrift*, nieuwe reeks, 17, 4 (1983) 27–64; C. de Jong, 'The hunt of the Greenland whale: a short history and statistical sources' in: *Report of the International Whaling Commission* 28 (1983) 38–89.
67. W.G. Ross, 'The annual catch of Greenland (bowhead) whales in waters north of Canada 1719–1915. A preliminary compilation' in: *Arctic* 32 (1979) 91–121; W.G. Ross en A. MacIver, *Distributions of the kills of bowhead whales and other sea mammals by Davisstrait whalers 1829–1910* (Lennoxville, PQ, 1982).
68. R.R. Reeves, E. Mitchell, A. Mansfield en M. McLaughlin, 'Distribution and migration of the bowhead whale, balaena mysticetus, in the eastern North American Arctic' in: *Arctic* 36 (1983) 5–64.
69. De Jong, 'The hunt'.
70. Hacquebord, 'De 17de-eeuwse Nederlandse walvisvaart'.
71. L. Hacquebord, 'Migratie, levenspatroon en habitat van de Groenlandse walvis (Balaena Mysticetus L., 1758) in de Atlantische Arctis in de zeventiende eeuw' in: *Lutra* 30 (1987) 123–141.
72. C.W. Sanger, 'Saw several finners but no whales: The Greenland right whale (bowhead). An assessment of the biological basis of the Northern whale fishery during the seventeenth, eighteenth and nineteenth centuries' in: *International Journal of Maritime History* 3, 1 (1991) 127–154; C.W. Sanger, 'Environmental factors affecting 17th–19th century whaling in the Greenland Sea' in: *Polar Record* 27, 161 (1991) 77–86.
73. L. Hacquebord, 'Westeuropese walvisvaart in de kustwateren van Finnmark (Noord-Noorwegen) in de 16de en 17de eeuw' in: *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* (*TvZ*) 7, 1 (1988) 4–13.
74. T. Einarsson van de Universiteit van IJsland te Reykjavik doet zijn promotie onderzoek bij de afdeling Zeegeschiedenis van de Rijksuniversiteit Leiden; De Jong, 'Walvisvaart' in: *MGN* II.
75. J.R. Leinenga, 'De achttiende-eeuwse Straat Davis visserij' (Arctisch Centrum, Rijksuniversiteit Groningen, proefschrift in voorbereiding).
76. Volgens De Jong ('Walvisvaart' in: *MGN* II) is deze in de achttiende eeuw optredende matheid en achteruitgang een gevolg van de in Nederland optredende decadentie.
77. Leinenga, 'De achttiende-eeuwse Straat Davis-visserij'.

78. C. de Jong, 'De Nederlandse walvissloep' in: *TvZ* 1, 1 (1982) 5–23.
79. J. van Beylen, 'Portret van de Nederlandse walvissloep in de 17de en 18de eeuw' in: *TvZ* 5, 2 (1986) 87–145 en J. van Beylen, 'Een Zaanlands walvisvangsttafereel uit de 18de eeuw. Naschrift bij "Portret van de Nederlandse walvissloep in de 17de en 18de eeuw" in: *TvZ* 7, 1 (1988) 42–50.
80. N. Witsen, *Architectura navalis et regimen nauticum, ofte aaloude en hedendaagsche scheepsbouw en bestier* (Amsterdam, 1700).
81. C. van Yk, *De Nederlandsche scheepsbouwkunst opengestelt* (Delft, 1697).
82. Van Beylen, 'Portret'.
83. Van Beylen, 'Een Zaanlands walvisvangsttafereel'.
84. A.G. Bennett, *Whaling in the Antarctic* (Edinburgh, London, 1931).
85. J.N. Tønnessen, en A.O. Johnsen, *The history of modern whaling* (Berkeley/Los Angeles, 1982).
86. A.O. Johnsen, *Den moderne hvalfangsts historie. Opprinnelse og utvikling. Finnmarksfangstens historie 1864–1905* I (Oslo, 1959).
87. J.N. Tønnessen, *Den moderne hvalfangsts historie. Verdensfangsten. Den pelagiske fangst* II–IV (Sandefjord, 1967–1970).
88. Tønnessen en Johnsen, *The history of modern whaling*.
89. Het betreft hier de volgende eilanden: South Georgia, New Island, Kerguelen en Deception Island.
90. Pelagische walvisvaart is walvisvaart op volle zee, waarbij de gevangen walvissen op fabrieksschepen worden verwerkt.
91. J.R. Bruijn, 'De Nederlandse Maatschappij voor de walvisvaart, 1946–1967' in: *ESHJ* 48 (1985) 233–257.
92. Ibidem.
93. W.J.J. Boot, *De Nederlandsche Maatschappij voor de Walvisvaart* (Amsterdam, 1987).
94. E. Winterhoff, *Walfang in der Antarktis* (Bremerhaven, 1974).
95. B.L. Basberg en D. Nævestad, 'Hvalfangstminnerregistrering på Syd Georgia. Vurdering av landstatjonenes tilstand og verneverdi' in: *Norsk Polar Institutt Meddelelser* 110 (Oslo, 1990).
96. L. Hacquebord, *Archeologisch en biologisch onderzoek op Deception Island (Antarctica)* (Groningen, 1991, voorlopig verslag) en L. Hacquebord, 'Hektorstation on Deception Island (South Shetland Islands, Antarctica). An environmental assessment study of a whalingstation' in: S. van Bennekom, N.J.M. Gremmen, L. Hacquebord, R.M.L. Schorno en J.H. Stel (eds.), *Antarctica. Research and nature conservation, future prospects. Circumpolar Journal* 7, 1/2 (1992) 72–97.

Onbekende Nederlandse walvisvaart en de naamgeving van de Afrikaanse Walvisbaai

P. Dekker

Inleiding

In de jaren twintig van de achttiende eeuw gingen de vangsten van de Nederlandse walvisvaart ten oosten van Groenland sterk achteruit. In 1722 brachten 185 schepen nog 32.475 vaten spek naar de thuishavens. Dit topjaar werd in 1723 en 1724 gevolgd door zeer slechte walvisvangsten. Respectievelijk 190 en 172 schepen leverden slechts 8.991 en 9.496 vaten spek af. Tot 1735 werd alleen in 1725 een resultaat van meer dan 10.000 vaten geboekt. Absoluut dieptepunt was het jaar 1730 waarin slechts 1.995 vaten spek werden aangevoerd. De vangstverwachtingen bij de reders daalden zo zeer dat in 1732 het aantal schepen op deze Groenlandvaart tot 39 was teruggelopen.[1]

Deze achteruitgang van de walvisvaart beoosten Groenland werd maar ten dele gecompenseerd door de sinds 1719 sterk toegenomen walvisvaart naar Straat Davids, bewesten Groenland. Alleen in 1731 werd daar een resultaat van meer dan 14.000 vaten spek gehaald. Voor de binnen- en buitenlandse afzetmarkt van traan en baarden was het totale aantal geharpoeneerde walvissen in die periode teleurstellend klein. Afhankelijk van vooral de grootte van de oogst van plantaardige raapolie, concurrent van de uit het walvisspek gekookte traan, betekende een geringere aanvoer van het arctische spek niet zelden een stijging van de traanprijzen. In de periode 1724–1729 steeg de gemiddelde prijs inderdaad met maar liefst 80%. Belangrijk is dat ook de waarde van de aangevoerde walvisbaarden of baleinen in de periode 1723–1733, met enkele kleine tussentijdse schommelingen in de prijs, met bijna 130% steeg.[2]

Indien zich in voormelde jaren een mogelijkheid zou voordoen om de aanvoer van walvisspek en baarden te vergroten, kon dit uit commercieel oogpunt interessant zijn. Een toevallige vondst in de notariële archieven van Rotterdam leidde tot de ontdekking dat deze mogelijkheid van een grotere aanvoer van walvisproducten zich inderdaad heeft voorgedaan en wel door walvisvangst op een tot op heden nog totaal onbekende locatie, namelijk in Afrikaanse wateren. Weliswaar hadden de bewindhebbers van de Verenigde Oostindische Compagnie in 1723 al voorgesteld een walvislandstation in de Saldanhabaai te stichten, maar vanwege een aantal bezwaren van de regering in Kaapstad bleef dit initiatief van de Heren XVII dode letter.[3]

Een harpoenier bij de WIC

Rachel Jansz. Keijzer, weduwe en boedelhoudster van Ary Kornelisz. van der Plas,[4] woonachtig aan de Schiekade, 'even buijten deze stad Rotterdam', machtigde in 1731 Krijn Heereman, op dat moment wonende te Amsterdam, om bij de Kamer van de Westindische Compagnie aldaar het tegoed van haar man op te eisen. Echtgenoot Ary namelijk was in 1729 als harpoenier op het schip *Vrijheijt* van deze Kamer ter walvisvangst uitgevaren en tijdens de reis

overleden.[5]
Krijn Heereman, die eerder in Schiedam had gewoond,[6] was in 1721 en 1722 commandeur voor de rederij Cornelis Amoureus in die stad. Als bevelhebber voer hij uit naar Straat Davids en Groenland op respectievelijk de *St. Pieter* en de *Juffrouw Johanna*.[7] Rachel Keijzer moet de oud-commandeur gekend hebben en nam hem in de arm nam om haar zaken in Amsterdam te regelen. Aldus weten we op grond van deze notariële akte dat de Kamer Amsterdam van de WIC in 1729 een walvisvaarder uitreedde. De scheepsberichten van de *Amsterdamse Courant* bevestigen dat op 11 april 1729 van Texel inderdaad een WIC-schip *Vrijheijt* onder commando van Jan Post met bestemming Afrika zou zijn uitgevaren. Jan Post was dezelfde Delfshavense commandeur[8] die in 1728 zijn laatste reis ter walvisvaart naar Straat Davids had gemaakt op het schip de *Propheet Daniël* van de Amsterdamse rederij Pieter Salembien.[9] Zeker gaat het hier om dezelfde *Vrijheijt*. Onderzoek in de archieven van de tweede WIC, die berusten op het Algemeen Rijksarchief te 's-Gravenhage, bracht vervolgens een zeer interessante zaak aan het licht.[10]

Naar zuidelijk Afrika

In de vergadering van de Kamer Amsterdam van de WIC op 29 januari 1729 werd besloten de *Vrijheijt* in gereedheid te brengen ter walvisvaart naar de Atlantische kusten van zuidelijk Afrika uit te zeilen. Dit besluit viel naar aanleiding van het bericht dat de *Sonnesteijn*, die eerder door de Amsterdamse Kamer naar de Afrikaanse wateren werd uitgezonden, op 18 januari 1729 Plymouth was binnengelopen. Naar verluidt was de vangst aan baarden en traan rijk, maar was de bemanning te zeer verzwakt om de thuisreis van het schip in één keer te voltooien. Op 11 februari kreeg Pieter Jacobsz. Metselaar, bevelhebber van de *Sonnesteijn*, opdracht van de Kamer Amsterdam om zijn bemanning in Plymouth aan te vullen, zo spoedig mogelijk naar Texel te zeilen en vervolgens in Amsterdam verslag van de reis uit te brengen.
Deze Pieter Metselaar had als commandeur uit Den Helder/Huisduinen in 1727 op het schip *Hardenbroek* zijn laatste walvisreis naar de arctische wateren ten oosten van Groenland gemaakt voor de Amsterdamse rederij erven George Bruijn.[11] Na zijn thuiskomst was hij als bevelhebber van de *Sonnesteijn* in dienst van de WIC getreden. Op 25 november 1727 was besloten dit schip voor de walvisvaart langs de zuidelijke Atlantische kusten van Afrika uit te rusten.
Ruim een jaar daarna, op 24 februari 1729, bracht commandeur Pieter Metselaar de bewindhebbers van de Kamer Amsterdam inderdaad verslag uit van zijn succesvolle reis. De bevelhebber deelde aan de hand van zijn meegebrachte journaal onder andere mee 'dat hij de cust van Africa op 26 graden zuijderbreete heeft aengedaan, dat hij langhs de voorszegde cust zijne reijse na de walvischbaij heeft voortgezet, zonder dat hij op meergemelde cust enige baijen heeft kunnen ontdekken enige apparentie van negotie hebbende, bestaande het lant enkel ende alleen in zandt en zandtduijnen, dat hij inde walvischbaij gekomen zijnde aenstonts aan de visscherije begonnen is ende dat dezelve met de vangst van sestigh visschen geeijndight zijnde, hij zigh begeeven heeft na een seekere waterbaij, leggende tusschen de 12 en 13 graden zuider breete, om aldaar water en branthout in te neemen, dat hij dezelve bevonden heeft zeer vrughtbaar te zijn ende voorsien met catoenboomen ende zuijkerriet en dat hij daar ook vier olifantstanden genegotieert heeft'.
Pieter Metselaar had dus niet alleen de opdracht de walvisvangst te beoefenen, maar ook zo mogelijk ruilhandel met de inboorlingen van genoemde kusten te drijven.

Die handel had op deze reis slechts vier olifantstanden opgeleverd, maar de zeer rijke vangst van zestig baardwalvissen vergoedde alles. Dit laatste enorme aantal kan zeker op waarheid berusten en het behoeft beslist niet alleen om kleine dieren te zijn gegaan. Weliswaar was een reis naar de wateren ten oosten van Groenland met een vangst van bijvoorbeeld 22 walvissen die 385 vaten spek en 650 quardelen traan opleverden, in de achttiende eeuw reeds een bijzondere zaak,[12] maar in dat geval moest het grote volume walvisspek ook nog naar de thuishaven worden meegenomen. Het spek van het bijna drie keer zo grote aantal walvissen van Pieter Metselaar zal echter bij de Afrikaanse vangstplaats, en dan ongetwijfeld zelfs slechts gedeeltelijk, tot traan zijn bereid. Dat het spek gedeeltelijk werd uitgekookt, zou kunnen worden afgeleid uit het feit dat de *Vrijheijt* slechts 500 lege quardelen voor het bergen van traan zou meenemen naar de Afrikaanse kust. De walvisbaarden zullen een belangrijker handelsartikel voor de WIC zijn geweest.
Na gehoord te zijn door de bewindhebbers werd Pieter Metselaar opgedragen equipage-commissaris Houthuijs en bevelhebber Jan Post van de *Vrijheijt* uitgebreid te informeren over zijn ervaringen. Het cargazoen van de *Sonnesteijn* zou worden overgebracht op de *Vrijheijt*. Dit schip was op 6 november 1720 door de Zaandamse koopman Jan Louwe Junior voor 20.000 gulden verkocht aan de Westindische Compagnie ter Kamer Amsterdam.[13] Het ging om 'een fluijtschip genaamd de Vrijheijt, lank 112 voet en 7 duijm, wijt 29 voet en 7 duijm, hol 12 voet en 6 duijm, het dek hoog daar booven 6 voet en 10 duijm, alles Amsterdamse voetmaat, met alle desselvs loopende en opstaande want, seijlen, ankers, touwen en verdere toebehooren van dien, soodanig en in diervoegen als hetselve fluijtschip en toebehooren van dien reets bij de voornoemde Heeren koopers is ontvangen'. Borgen bij deze transactie waren de Zaandamse scheepsbouwer Pieter Cornelisz. Louwe en Michiel Bruijnvis, koopman aldaar. Bijna zeker was eerstgenoemde ook de bouwer van de *Vrijheijt*.
Op 12 maart 1729 stelde bewindhebber Mr. Ferdinant van Collen, Heer van Guntersteijn en Tienhoven, voor de *Vrijheijt* uit te zenden op de walvisvaart ten oosten van Groenland in plaats van naar de Afrikaanse kusten, omdat de aanstaande vertrekdatum te laat zou zijn voor een succesvolle vangst op het zuidelijk halfrond. Aangezien de Groenlandse wateren buiten het octrooigebied van de WIC lagen, werd het voorstel afgewezen. Op 7 april was de *Vrijheijt*, die inmiddels op de rede van Texel lag, nog niet uitgevaren. Ook in de weken daarna verhinderden ongunstige winden het vertrek van het schip. De bewindhebbers besloten vervolgens de reis af te gelasten. Jan Post kreeg opdracht naar Amsterdam terug te keren. Het eerder genoemde bericht van het vertrek van de *Vrijheijt* op 11 april volgens de *Amsterdamse Courant* is derhalve misleidend. Mogelijk is de tijding uitsluitend gebaseerd op de uitklaring door de commiezen van het Texelse zeegat, waarna de walvisvaarder door tegenwind moest terugkeren.
Op 4 augustus kwam de walvisvangst opnieuw aan de orde in de vergadering van de Amsterdamse bewindhebbers. Duidelijk was dat het succes van de vangsten in en bij de Afrikaanse Walvisbaai samenhing met het juiste tijdstip van de campagne, namelijk vroeg in het Nederlandse voorjaar, wanneer daar grote aantallen walvissen aanwezig waren. Omdat de vangsten in Straat Davids en de wateren ten oosten van Groenland in 1729 slecht waren en een prijsstijging voor traan en walvisbaarden werd verwacht, besloten de bewindhebbers op het goede moment toch weer de walvisvangst in de Walvisbaai te gaan

bedrijven. De andere Kamers van de WIC werden aangeschreven met het voorstel de Kamer Amsterdam te belasten met het rond oktober uitrusten van de schepen *Sonnesteijn* en *Waartwijk*. Deze zouden elkaar kunnen assisteren bij de vangst en het uitkoken van de traan. De werving van schepelingen kon misschien een probleem zijn, aangezien het daaraan ook bij vorige reizen 'gehapert heeft gehadt'.
Om het voorstel bij de andere Kamers erdoor te krijgen moesten de Amsterdamse bewindhebbers het 'smakelik maken'. Op 18 augustus stemde de Kamer Zeeland met het plan in, maar wilde het aantal schepen liever beperken tot één. De Kamer van de Maze liet het aan de Heren X (het dagelijks bestuur van de WIC) over een besluit te nemen. Bij nader inzien bleek de *Waartwijk* eigenlijk niet geschikt voor de reis en viel het besluit opnieuw alleen de *Sonnesteijn* naar Afrika te sturen. De commissarissen ter equipage werd opgedragen dit schip zo goed mogelijk te bemannen en in oktober uit te zenden. Op 6 september werd Pieter Metselaar opnieuw als bevelhebber voor de reis aangesteld.

Rampzalige reis van de Vrijheijt

Na het vertrek van de *Sonnesteijn* werd besloten toch nog een tweede schip uit te rusten. De keus viel alsnog op de *Vrijheijt* onder commando van Jan Post. De reis van dit schip verliep rampzalig. Dat kwam voor het eerst aan het licht toen de *Vrijheijt*, inmiddels alweer op thuisreis, op 25 juni 1730 ankerde voor Elmina (fort Sint-George del Mina) aan de Goudkust, alwaar de WIC tot 1734 het monopolie voor de slavenhandel op de Amerikaanse koloniën uitoefende. De directeur-generaal van het fort, Jan Pranger, was zeer verbaasd de walvisvaarder daar te zien. Hij liet Gerbrand Ram, bevelhebber van de *Vrijheijt* sinds het overlijden van Jan Post, bij zich ontbieden. Deze beweerde dat hij door ziekte onder zijn bemanning en gebrek aan victualie en water gedwongen was geweest het fort aan te lopen. De kapitein van het WIC-schip *Beschutter* dat voor de kust kruiste om de bezitting vanuit zee te beschermen en ter hoogte van de Rio Sestre (pal ten oosten van Cabo Mesurado) een ontmoeting met de *Vrijheijt* had, zou hebben geweigerd het schip van verversingen te voorzien.
Jan Pranger liet een onderzoek aan boord van de *Vrijheijt* instellen. Hem bleek al snel dat van gezagsverhoudingen geen sprake meer was. De toestand moet tijdens het voorafgaande deel van de reis een verdachte gelijkenis met muiterij hebben vertoond. De directeur-generaal meldde in een brief aan de Kamer Amsterdam dat aan boord 'geen order nog ontzagh ter weereld resideerde en elk in zijn privé meester was'. Omdat er weinig zieken en zelfs meer dan voldoende victualie op het schip werden aangetroffen, concludeerde de Guinese Raad dat bevelhebber Gerbrand Ram een verklaring had afgelegd, die strijdig was met de feiten. Toen echter later bleek dat een groot deel van de victualie bedorven was, behield Gerbrand Ram toch het commando over de *Vrijheijt*. Zijn officieren werden echter verantwoordelijk gesteld voor de complete anarchie die aan boord had geheerst en werden allen 'gedegradeert'.
Bij de brief van de directeur-generaal Jan Pranger aan de Kamer Amsterdam bevindt zich een kopie van een resolutie die op 13 mei 1730 door de scheepsraad van de *Vrijheijt* op zee was genomen. Deze luidt als volgt: 'Anno 1730 den 13 maaij vergadring gehouden op 't schip De Vrijheit onder ons scheepsofficiers weegen onse teegenspoedig thuijsreijs twelk wij hier tussche de linnie Eqwinootiaal [evenaar] ende noorderbreete van 9 gr[aden], 7 m[inuten], gecruijst hebbe in een tijd van 2 maanden en 18 daage en in t geheel van de kust van Angoolo [Angola] van de Baaij van Moijomba [Majumbe of Mayumba, aan de kust van het huidige Gabon] geweest 3 maande en 17 daagen, hebbe bij de 15 man sieke in de cooij, en daar van is de capt[ein] Gerrebrant Ram een van en de rest claagen meest allemaal over haar borst en wij hebbe geen midicamente in t schip om een siek mens mee te helpe. En wij hebbe ook geen meer water in t schip dan 5 leggers, dog wij conde waater genoeg in de Baaij van Maijomba gecreegen hebbe maar de capt[ein] Jan Post die nu ooverleeden woud niet late haale. Deur deese voorgaande reedens hebben wij te saamentlijk met onse scheepsofficiers geresolveert om dilmina [Elmina] an te doen, eer dat wij nog in grooten Noodt zoude mooge come, d'welke wij met onse hadde onderteekent en altijd met onse eedt verclaaren. Was geteekent, als opperhooft Gerrebrand Ram, als opperstierman [opperstuurman] C. Brak, als onder dito [onderstuurman] C. Brunhartij, bootsman Berend Gleijten, constapel Okko Helmigh, bootsmansmaat Gerrit Hendriksz, constapelsmaat Magiel Jurgensz'.
Aldus blijkt dat de *Vrijheijt* niet zuidelijker was geweest dan de Baai van Mayumba en dat vandaar de thuisreis was begonnen die, ongetwijfeld door de beruchte perioden van windstilten onder de Afrikaanse kust in dit gebied tussen de keerkringen, een uiterst traag begin had. Tot 13 mei waren maar liefst drie maanden en zeventien dagen verlopen, waarvan twee maanden en achttien dagen gekruist moest worden tussen de evenaar en 9°7' NB. Het is waarschijnlijk dat het schip op 13 mei die hoogste breedte had bereikt. Daarna werd koers gezet naar Elmina dat na langdurig kruisen pas op 25 juni werd bereikt.
Bij het vertrek vandaar was van de officieren alleen bevelhebber Gerbrand Ram in zijn rang van commandeur gehandhaafd. De 'degradatie' van de anderen zal mogelijk voornamelijk een financiële zaak zijn geweest. Er kunnen bij het fort, dat regelmatig door slavenschepen werd bezocht, echter ook enkele nieuwe officieren hebben aangemonsterd. Een aanwijzing daarvoor is dat, toen kapitein Gerbrand Ram op de reis naar Texel stierf, officier Daniël Mesdagh hem opvolgde. Deze Mesdagh treffen we niet aan bij de scheepsraad van 13 mei. Hij zal dus bijna zeker bij Sint-George del Mina aan boord zijn gekomen. Zeer opvallend is dat bij deze scheepsraad geen harpoeniers aanwezig waren. Zij behoorden bij de arctische walvisvangst tot de officieren, maar kennelijk lagen bij de WIC de verhoudingen anders. De hoogste rang van commandeur voor de scheepsbevelhebber, zoals gebruikelijk bij de arctische walvisvaart, treffen we bij de *Vrijheijt* ook aan. Het duidt er op dat dit schip door directeur-generaal Jan Pranger, die deze term gebruikte, in de eerste plaats inderdaad als walvisvaarder werd gezien die mogelijk geen opdracht voor ruilhandel had.
Op 16 november 1730 keerde de *Vrijheijt* in het Texelse zeegat terug. De toestand van schip en bemanning was erbarmelijk. Vele opvarenden leden aan scheurbuik. De Kamer Amsterdam stuurde met spoed verversingen naar Texel om de nood te lenigen. Daarna kon het laatste deel van de reis over de Zuiderzee naar Amsterdam worden afgelegd. De rampreis, tijdens welke ook de Rotterdamse harpoenier Ary Kornelisz. van der Plas overleed, was ten einde. Door allerlei oorzaken had de *Vrijheijt* geen kans gezien de Walvisbaai te bereiken. De Kamer Amsterdam zag geen herhaling van een rijke lading baarden en traan, zoals in 1729 met de *Sonnesteijn*. Ook dit laatste schip boekte op de volgende reis naar Afrika, evenals de *Vrijheijt*, een slecht resultaat. Op 30 januari 1731 liep dit schip de haven van Cork (Ierland) binnen. Bevelhebber Pieter Metselaar stuurde vandaar een brief naar de

Amsterdamse Kamer met het bericht dat de vangst deze keer bitter was tegengevallen.

Financieel fiasco

De Afrikaanse walvisvaart door de WIC was in 1730/31 vanwege dit slechte resultaat van beide schepen een financiële strop. De Kamer Amsterdam schreef dit ook aan de Heren X en vroeg of het volgende jaar nog wel een schip voor de vangst in de Walvisbaai moest worden uitgerust. De Heren X vonden het nauwelijks zinvol meer, maar wilden nog wel het resultaat van de walvisvangst in de arctische wateren afwachten en de daarvan afhankelijke prijzen voor baarden en traan. Daarna mocht de grootste Kamer, namelijk die van Amsterdam, in samenspraak met de andere Kamers, te weten die van Zeeland (Middelburg), Rotterdam, Hoorn en Stad en Lande (Groningen), beslissen over al dan niet voortzetten van de walvisvangst in Afrikaanse wateren.

Op 16 augustus 1731 besloot de Kamer Amsterdam geen schip meer naar de Walvisbaai te sturen en ook in de toekomst daarvan af te zien. Op 3 juli was de tijdens de laatste reis zwaar gehavende *Sonnesteijn* al door de Amsterdamse Kamer verkocht. Dit schip werd spoedig gevolgd door de *Vrijheijt*, die werd overgedaan aan de Kamer Stad en Lande. Aldus kwam een einde aan de walvisvangst door de WIC. De *Vrijheijt* werd nog ingezet bij de slavenvaart van Afrika naar Suriname, alwaar het schip op 14 augustus 1736 onder kapitein Sijmon Ovens met 640 slaven binnenliep.[14] Op maandag 9 december 1737 verkocht makelaar Willem Jochemsz. de Jonge in opdracht van de Amsterdamse Kamer, toen kennelijk weer eigenaar, 'het hol van het fluijtschip genaamt de Vrijhijd ... lang over de steven omtrent 112 voet, wijt bij de eerste balk voor 't groote luijk binnen zijn huijt 29 voet, hol in't ruijm bij de eerste balk voor 't groote luijk op zijn uijtwatering 12 voet, de bak hoog aan boort 6 voet'. Een vergelijking van deze maten met die van de verkoopakte uit 1720 geeft aan dat het ongetwijfeld om hetzelfde schip gaat. Voor een bedrag van 1610 gulden werd de Amsterdamse koopman Elias Baert de nieuwe eigenaar.[15]

De Walvisbaai

De Compagnie begon met de walvisvangst naar aanleiding van een voorstel van president-bewindhebber Dirk van der Meer van de Kamer Amsterdam, tijdens de vergadering van 11 januari 1726, om een buitengewone vergadering te houden over het nemen van een proef met de walvisvangst omtrent 22°44' ZB langs de Afrikaanse kust. Dat wil zeggen de breedte van de Walvisbaai, maar deze wordt hier nog niet met name genoemd. Aanleiding was een rapport van de officieren van de *Waartwijk*, dat in 1723 ter plekke was geweest. De buitengewone vergadering vond inderdaad plaats en wel op 29 januari 1726. Op deze bijzondere zitting speelde een gedeelte uit het journaal van de *Waartwijk* uit 1723 een belangrijke rol. Het schip bezocht de Afrikaanse westkust eigenlijk vooral ter verkrijging van goud of olifantstanden. De in 1675 opgerichte tweede Westindische Compagnie had het monopolie voor de vaart op West-Afrika tussen de kreeftskeerkring en 30° ZB en de bewuste locatie lag binnen dit gebied. Uit het journaal van de *Waartwijk* bleek 'dat aldaar een baaij leght, vol van walvissen, en daar om door de officieren van het voorsz[egde] schip de Walvisbaaij genaamt, met bijvoeging dat het getal der voorsz[egde] vissen zoo consederabel groot was dat zij veel moeijten hadden om het schip off de sloep daar door heenen te brengen, te meer dewijl de voorsz[egde] visch niet schichtig off voor een vaartuig vervaart scheen. De visschen, dewelke in de voorsz[egde] baeij waeren zekerlijk walvisschen zijn geweest, om redenen niet alleen dat t selve uit hunne manier van blaazen konde werden afgenomen, maer ook bovendien dat zij daar van verders genoegsaam geinformeert waeren door eenige van de minder officieren en matrosen van het voorsz[egde] schip dewelke bevorens op Groenland en de Straat Davids hebben genavigeert gehad. In voegen zij gezamentlijk van gedachten waeren dat men in wijnig tijds aldaar soude kunnen becomen eenige scheepslasten traen en baarden'.

Aldus kunnen we concluderen dat de officieren van de *Waartwijk* in 1723 deze baai vanwege de grote aantallen walvissen de toepasselijke naam Walvisbaai hebben gegeven. Deze conclusie lijkt ook goed overeen te stemmen met het jaar van verschijnen van de *Nieuwe wassende graadige paskaart van de Kust van Guinea en Brasilia strekkende van Cap Verde tot de Cap de Bon Esperance en verders van Rio de Berbice tot Rio de la Plata* bij de bekende boek- en zeekaartverkoper Joannes van Keulen te Amsterdam. Deze zeekaart was opgedragen aan 'den heer Abraham Anias, tot een teeken van agting door zijn onderdanige dienaar Joannes van Keulen'. We vinden de kaart voor het eerst in de bekende atlas *Nieuwe groote ligtende zeefakkel*, in de uitgave van 1728, vijfde deel, 'nieuwelijks verbeterd'. De naam Walvisbaai kreeg enkele jaren later dus erkenning in de nieuwe uitgave van de *Zeefakkel*. Hoe lang de walvissen de Walvisbaai bezochten blijkt uit het feit dat nog in de periode 1916–1930 een walvisstation aan de baai was gevestigd. Walvisbaai, de gelijknamige plaats ten zuiden van de baai, met het omringende gebied is nu nog een exclave van Zuid-Afrika, maar behoort administratief tot Zuidwest-Afrika.

De bewindhebbers van de WIC wogen de voor- en nadelen van het plan voor de Afrikaanse walvisvangst en besloten een schip uit te sturen dat, om de risico's te dekken, ook 'Majombe' (Baai van Mayumba) zou aandoen om 'rood hout'[16] of andere goederen te verwerven. Ook moest worden getracht in de Walvisbaai zelf negotie te vinden. De keus viel op het schip *Acredam* dat in maart 1726 naar de Walvisbaai zou vertrekken 'ten eijnde aldaar de walvischvangst te ondernemen ende zoo baarden in te nemen als gevoeglijkst zal kunnen geschieden, zonder zig met het spek te becommeren, als geoordeelt werdende dat t zelve te volumineus ende op de cust van Africa, daar de lugt door de hitte meer is geinfecteert aan het scheepsvolk door de continueele stank te nadeeligh soude sijn'.

Op deze eerste reis zouden van de geharpoeneerde walvissen uitsluitend de baarden worden uitgenomen. Het werd als te bezwaarlijk gezien het volumineuze spek naar Holland te brengen vanwege de hitte onderweg die ongetwijfeld bederf en dus grote stankoverlast zouden veroorzaken. Ziekte onder het scheepsvolk werd daarvan als mogelijk gevolg gezien. Aan uitkoken van het spek in de Walvisbaai zelf, zodat een lading traan als welkome aanvulling van de baarden ingenomen zou kunnen worden, dacht men toen nog niet. De equipage-commissarissen kregen opdracht vangsloepen te laten maken of aan te kopen en uit te zien naar een bekwame bemanning. Ook werd besloten de andere Kamers van de WIC in kennis te stellen van de al vergevorderde plannen.

Op 25 februari 1726 viel het besluit om Pieter Zeeman van Zaandam, die al twintig walvisreizen, waarvan acht als bevelhebber, naar de wateren ten oosten van Groenland en naar Straat Davids had gemaakt, tot commandeur over de walvisvangst op de *Acredam* aan te stellen. Zeeman had in 1721 zijn laatste commando over een walvisvaarder gehad, wat wel iets zegt over de geringe animo die er onder de rond 1725 en 1726 actieve arcti-

sche commandeurs was voor het Afrikaanse avontuur. De Zaandamse rederij van Cornelis Jansz. Aris die vanaf 1714 Pieter Zeeman zeven keer naar Groenland stuurde – de laatste vier reizen leverden geen enkele geharpoeneerde walvis op-, zond deze commandeur in 1721 nog één keer uit en wel op de walvisvaarder de *Decker* naar Straat Davids.[17] Opnieuw keerde Pieter Zeeman met een leeg schip terug en de Zaanse rederij zag ervan af om weer met deze bevelhebber in zee te gaan.
Pieter Zeeman was zeker geen gelukkige commandeur en het is kenmerkend dat de WIC met hem de Afrikaanse walvisvangst moest aanvangen. Zijn maandgeld bedroeg vijftig gulden en twee procent van de eventuele winst van de onderneming. Arctische commandeurs daarentegen ontvingen geen maandgeld maar uitsluitend honderd tot 150 gulden handgeld met daarbij 25 gulden voor de equipering van hun schip, twintig tot 25 stuivers voor ieder quardeel traan en twintig tot 25 gulden voor de baarden van iedere geharpoeneerde walvis.
Pieter Zeeman werd opgedragen zo mogelijk maar liefst acht bekwame harpoeniers aan te werven. De berichten van de *Waartwijk* over een baai vol walvissen zullen daar zeker mee te maken hebben gehad. De arctische walvisschepen hadden bijna altijd slechts drie harpoeniers aan boord. Op 5 maart 1726 werden de harpoeniers Jan van IJserloo en Hendrik Claasz. Haan tegen een maandgage van 22 gulden en een kwart procent van de eventuele winst aangenomen. Arctische harpoeniers ontvingen evenals hun commandeurs geen maandgeld, maar monsterden veelal aan tegen een handgeld van vijftig of 55 gulden en veertien tot vijftien stuivers voor ieder quardeel traan. Van de hogere schepelingen werden verder op 8 maart de harpoeniers Paulus Jansz. van Zaandam, Anne Jochemsz. van Koudum en Sijmon Hottentot van Hindeloopen op dezelfde financiële voorwaarden aangeworven.
Op 19 maart volgden de speksnijders Marten Martensz. Boint en Frederik Hendriksz. Son, tegen een maandgeld van 26 gulden en een kwart procent van de eventuele winst. Arctische speksnijders ontvingen meestal alleen zeventig gulden handgeld en vijf gulden voor het afspekken van iedere geharpoeneerde walvis. Op 22 maart monsterde harpoenier Pieter Jansz. aan en op 26 maart opperstuurman Abraham Sandersz., onderstuurman Thomas Roos, derde waken (derde stuurlieden) Isaec Snoeck en Dirck Spaander, eerste meester (chirurgijn) Jan Blank, tweede meester Jacobus Valet en derde meester Coenraad Hamer. Op 29 maart ten slotte werd commandeur Pieter Zeeman ook als schipper aangesteld tegen een verhoging van zijn maandgage tot zeventig gulden. De Zaandammer kreeg dus de leiding zowel bij de walvisvangst als bij de navigatie. Op dezelfde datum viel het besluit om alle hogere schepelingen in de eventuele winst van de walvisvangst te laten delen.
Op 4 april kreeg bevelhebber Pieter Zeeman zijn instructie. Naar alle waarschijnlijkheid vertrok hij nog die zelfde maand naar de Walvisbaai. Er zouden materialen en 'twee à drie stuckjes canen' (kleine platboomde vaartuigen voor de vaart in baaien en op rivieren) worden meegenomen in verband met de bouw van een handelsloge aan de Walvisbaai. Misschien had tevens de gedachte post gevat om in de komende jaren ter plekke de traan uit te koken. In mei 1728 keerde de *Acredam* in Texel terug en op 13 mei deed Thomas Roos, toen in de rang van stuurman/commandeur, een kort verslag van de reis. Hij overhandigde ook een klein wit beursje met wat goud, verkregen van een Engels schip in ruil voor een scheepsanker. De *Acredam* was thuisgevaren met een lading suiker, roodhout en walvisbaarden en de commissarissen van de koopmanschappen kregen opdracht deze waren te verkopen.
Na het overlijden van Pieter Zeeman had aanvankelijk opperstuurman Abraham Sandersz. het commando overgenomen, maar toen ook hij stierf, kreeg onderstuurman Thomas Roos het bevel over de *Acredam*. Omdat hij aangeduid wordt als stuurman/commandeur, lijkt het er op dat Thomas Roos al tijdens de walvisvangst het commando had. Dit voerde de onderstuurman naar eigen goeddunken uit. Op 15 mei klaagden harpoenier Van IJserloo, derde waak Isaec Snoeck, bootsman Hendrick Boele en bottelier Meijndert Luders bij de Kamer Amsterdam over de 'brutaliteiten' van Thomas Roos. De Kamer had al geruchten daaromtrent vernomen en stelde een onderzoek in. Daaruit bleek dat Thomas Roos privéhandel had bedreven en zijn scheepsvolk slecht had behandeld.
De onderzoekscommissie stelde voor hem nooit meer in dienst te nemen, hem slechts de helft van zijn gage uit te betalen en geen winstpart uit te keren. Thomas Roos diende nog wel een verzoek in om zich voor de Kamer te mogen verantwoorden over zijn gedrag, maar dit werd afgewezen. Op 23 oktober 1727 bracht een commissie uit de Heren X van de WIC verslag uit over de reis met de *Acredam*. Een plan voor verdere walvisvaart op Afrika kwam de commissie niet erg levensvatbaar voor vanwege het betrekkelijk geringe aandeel dat de door de *Acredam* aangevoerde walvisbaarden in de totale winst hadden gehad. Toch werd uiteindelijk besloten het experiment te herhalen, met opnieuw één enkel schip. Het moest dan wel vroeger worden uitgezonden, kort vóór of in het begin van 1728. De equipering zou weer door de Kamer Amsterdam geschieden. Het oog viel op de *Sonnesteijn*, die met de Helderse bevelhebber Pieter Metselaar een zware, maar succesvolle reis zou maken.

Conclusie

De walvisvangst door de WIC bij de Walvisbaai tijdens de jaren 1726–1731 was geen groot succes. De baai groeide in de achttiende eeuw niet uit tot een belangrijk derde vangstgebied, naast de arctische wateren ten oosten van Groenland en in Straat Davids. De aard van de reis naar het zuiden maakte het onmogelijk met redelijke zekerheid op het juiste tijdstip in de Walvisbaai aan te komen. Bovendien was het onhaalbaar het spek goed geconserveerd naar de thuishaven te transporteren. Alleen indien het ter plekke tot traan werd uitgekookt, bleef het product redelijk houdbaar, maar dat betekende weer vertraging. De in vergelijking met de arctische walvisvaart langere reisduur ten slotte had tot gevolg dat een veel hogere som aan personele lasten werd besteed.
Alleen wanneer de vangsten in de arctische wateren slecht waren, zoals in de jaren twintig van de achttiende eeuw, met als mogelijk gevolg hogere traan- en baardenprijzen, was er kans dat de vaart op de Walvisbaai winstgevend was. Deze onzekere factor was er de oorzaak van dat de WIC geen blijvend vertrouwen kreeg in het Afrikaanse avontuur en het spoedig staakte. De baai bleef daardoor van weinig belang voor de WIC. Voor de handel, die toch al niet bepaald omvangrijk was geweest, kwamen in de achttiende eeuw nog slechts af en toe Hollanders in de Walvisbaai. De *Waartwijk* treffen we na genoemde ontdekking van baardwalvissen aan de zuidelijke Atlantische kusten van Afrika ook op de vaart naar Suriname aan. Op 30 april 1731 en 23 april 1733 werd het WIC-schip in Paramaribo uitgeklaard voor de thuisreis naar Amsterdam.[18]

Noten

1. G. van Sante, *Generale lyst der Groenlandsche visschery, zedert 1669 en der Straat-Davissche visschery, zedert 1719,* in de *Alphabetische naamlyst van alle de Groen-*

landsche en Straat-Davissche commandeurs ... (Haarlem, 1770).
2. A.M. van der Woude, *Het Noorderkwartier* (Wageningen, 1972) 650–652, 810. Uit deze baarden werden door baleinwerkers onder andere portret- en spiegellijsten gemaakt en verder ook mesheften, wandelstokken en allerlei siervoorwerpen. Later vonden de baleinen ook toepassing in het kledingbedrijf.
3. C. de Jong, *Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart* II (Pretoria, 1978) 280.
4. Gemeente Archief Rotterdam (GAR), Notariële Archieven (NA), inv.nr. 1994, testament d.d. 17-8-1724.
5. GAR, NA, inv.nr. 2577, fol. 779.
6. Gemeente Archief Amsterdam (GAA), archief 5036, Registers van afgegeven zeebrieven, inv.nr. 1–10.
7. GAA, bibliotheek, inv.nr. 24 D7, *Lysten van de Hollandse, Hamburger en Breemer Groenlands- en Straat Davidsvaarders*, 1721 en 1722.
8. Zie noot 6.
9. Zie noot 7, 1728.
10. Algemeen Rijksarchief 's-Gravenhage (ARA), archieven tweede WIC, inv.nr. 381, fol. 7, 13, 23, 28 verso, 30, 33 verso, 34, 36, 37 en 40; inv.nr. 382, fol. 51 verso, 53, 77 verso en 103; inv.nr. 487, fol. 410 en volgende (met zeer gewaardeerde assistentie door Diederick Kortlang, archivist).
11. Zie noot 7, 1727.
12. Men denke aan commandeur Jochem Blaauboer van St. Maartensbrug in 1786. Zie noot 7, 1786.
13. Gemeente Archief Zaanstad, NA, inv.nr. 5844, 6-11-1720.
14. ARA, archief 1.05.03, Oud archief Suriname, inv.nr. 263, 14-8-1736.
15. GAA, archief 5071, Scheepsverkopingen, inv.nr. 5.
16. Dit is de algemene benaming voor houtsoorten als onder andere pernambuco en brazielhout, afkomstig van de familie Caesalpiniaceae, gebruikt voor de winning van de vuurrode kleurstof brasileïne of kaasrood.
17. Zie noot 1 en 7.
18. ARA, archief 1.05.03, Oud archief Suriname, inv.nr. 259 en 261.

Over de auteurs

J.R. Bruijn (1938) is hoogleraar zeegeschiedenis aan de Rijksuniversiteit te Leiden. Hij was onder meer één van de hoofdredacteuren van de *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, publiceerde over zeevarenden, de walvisvaart en de VOC. Te zamen met onder anderen F.S. Gaastra en I. Schöffer stelde hij *Dutch-Asiatic Shipping* samen. In 1993 verscheen van zijn hand *The Dutch Navy of the seventeenth and eighteenth centuries*.

P. Dekker (1931) studeerde aan de Academie voor Lichamelijke Opvoeding te Amsterdam en werd in 1991 gepensioneerd als bewegingstherapeut. Zijn belangstelling gaat vooral uit naar de achttiende-eeuwse walvisvaart en die op West-Indië en Suriname, over welke onderwerpen hij sinds 1966 diverse boeken en vele artikelen heeft geschreven.

L. Hacquebord (1947) studeerde fysische en historische geografie en prehistorie aan de Rijksuniversiteit te Utrecht en Groningen. In 1984 promoveerde hij cum laude op *Smeerenburg. Het verblijf van Nederlandse walvisvaarders op de westkust van Spitsbergen in de 17de eeuw*. Sinds 1979 is hij werkzaam aan de Rijksuniversiteit Groningen. Vanaf 1984 is hij als universitair hoofddocent belast met de dagelijkse leiding van de Interfacultaire Werkgroep Arctisch Centrum. In februari 1994 werd hij benoemd tot bijzonder hoogleraar Arctische en Antarctische studies.

Boekbesprekingen

L.M. Akveld. *Magnifiek Maritiem* (Amsterdam: De Bataafsche Leeuw, 1992, 144 p., ill., ISBN 90-6707-281-8).

In 1874 opende het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' zijn deuren voor het publiek. De oorsprong van dit oudste maritieme museum van Nederland lag in de nog oudere Modellenkamer van de Koninklijke Nederlandsche Yachtclub, opgericht door Prins Hendrik, broer van Koning Willem III. Het museum klom in de meer dan 100 jaar die hierop volgden op tot één van de meest vooraanstaande scheepvaartmusea ter wereld. De collectie omvat meer dan 200.000 twee- en driedimensionale voorwerpen, verdeeld over de deelcollecties modellen, picturalia en foto's, realia, cartografica en technische tekeningen. Het merendeel van deze voorwerpen slijt zijn dagen in het museumdepot en het bestaan van deze verborgen schatten is slechts bekend bij enkele conservatoren en andere ingewijden.

Het boek *Magnifiek Maritiem* voorziet daarom ongetwijfeld in een behoefte. Het is verheugend dat het museum aan conservator Leo Akveld – al meer dan twintig jaar aan het Maritiem Museum verbonden – de opdracht heeft gegeven om een catalogus te schrijven over 150 voorwerpen uit de collectie. Akveld is erin geslaagd om de directe verschijning van de objecten te overstijgen - hoe vaak moet de cataloguslezer het niet doen met alleen de aanduidingen naam, maker, jaar en materiaalsoort - en alle voorwerpen in een context te plaatsen. Het soortelijk gewicht aan informatie van het boek is enorm hoog, nog extra ondersteund door de vermelding van verrassende en niet altijd alledaagse literatuur bij veel objecten. De teksten getuigen van een brede kennis van de Nederlandse maritieme geschiedenis, de schrijfstijl is subliem - al wordt het al te royale gebruik van accenten op voeg- en bijwoorden af en toe wat irritant. Van ieder object is een zwart-wit foto afgedrukt van redelijke tot goede kwaliteit en in het hart een dertigtal kleurenillustraties.

Een boek dat hoofdzakelijk bestaat uit 150 korte teksten met zoveel informatie vraagt om een typografisch hoogstandje. Dat laatste biedt het boek helaas niet. Eenvormigheid is troef en de tekst is visueel een grote letterbrij geworden. Voor wie daar overheen wil stappen is het boek een prettig gerecht voor een museale smulpartij, bij voorbeeld ter voorbereiding van of voor het nagenieten na een bezoek aan het museum.

H.J.A. Dessens

Marc A.van Alphen (ed.), *Anna Abrahamsz.. Journaal eener Oostindiesche reis. De belevenissen van een tienjarig meisje in 1847 en 1848* (Amsterdam: Terra Incognita, 1993, 72 p.).

Memoires, dagboeken, autobiografieën en andere bronnen waarin een auteur iets over zichzelf vertelt behoren tot het genre van de zogenoemde egodocumenten. Een bijzonder exemplaar in deze categorie is het reisverslag van een tienjarig meisje dat in het midden van de negentiende eeuw een reis maakte naar Oost-Indië.

De schrijfster, Anna Abrahamsz., werd op 16 november 1837 te Amsterdam geboren als dochter van de koopvaardijkapitein Cornelis Abrahamsz.. Vanwege een tragisch sterfgeval binnen het gezin Abrahamsz. werden de overige gezinsleden in 1847 door de rederij in de gelegenheid gesteld een reis te maken. De tocht naar Oost-Indië vond plaats met de bark *Urania*, waarop Anna's vader gezagvoerder was. Tijdens de reis werden onder meer Batavia, Cheribon en Soerabaja aangedaan. Met veel gevoel voor detail beschreef Anna haar verblijf op het schip en de locaties die zij bezocht. Daarbij hadden niet alleen bijzondere gebeurtenissen haar aandacht, maar ook het gewone dagelijkse leven.

Veel van wat Anna zag en beleefde kwam haar wonderlijk voor. Het meest wonderlijke voor Anna gebeurde evenwel op de thuisreis. Anna's moeder schonk het leven aan een zoon, waardoor Anna er een broertje bij kreeg. Anna kon maar niet begrijpen waar dit kind vandaan was gekomen. Met dezelfde onschuld waarvan zij bij de geboorte van haar broertje blijk gaf, geeft Anna de hedendaagse lezer een bijzondere blik in het koloniale leven van de Nederlanders in Oost-Indië van rond 1850.

In deze bronnenpublikatie, die onder auspiciën van de stichting Terra Incognita verscheen, is de tekst van Anna's verslag letterlijk overgenomen. Fouten en vergissingen zijn niet verbeterd. Wel is de tekst rijkelijk voorzien van woordverklaringen, illustraties en andere informatie die ter verduidelijking dienen. Om het geheel in een breder perspectief te plaatsen krijgt de lezer vooraf enige informatie over de familie Abrahamsz., de bark *Urania* en de toestand van de scheepvaart op Oost-Indië rond 1850. Hieruit leert men onder andere dat Anna Abrahamsz. een oomzegster was van Eduard Douwes Dekker (Multatuli). Na het eigenlijke reisverslag eindigt het boek met een beschrijving van het leven van Anna Abrahamsz. tot aan haar dood in 1908.

Het boek is zo samengesteld dat het voor een breed publiek geschikt is. Het is duidelijk en helder geschreven. Ook de vormgeving van het boek is overzichtelijk. Met het uitgeven van dit boek krijgt het reisverslag van Anna de aandacht die het verdient.

R. Rimkus

H. Anrys e.a., *De zeemacht. Van de admiraliteit van Vlaanderen tot de Belgische zeemacht* (Tielt: Lannoo, 1992, 272 p., ill.)

Na het verschijnen van *500 jaar marine* en *De kroon op het anker*, waarin de Nederlandse marinegeschiedenis vanaf 1488 en 1813 wordt behandeld, lijkt de publikatie van een alomvattende studie van de Belgische marine op een inhaalmanoeuvre. Nog niet eerder was de marinegeschiedenis van onze zuiderburen in één overzicht op schrift gesteld. Het studiecomité voor de geschiedenis van de 'militaire' marine in België, dat hoofdzakelijk bestaat uit oudmarineofficieren, heeft ruim acht jaar aan de totstandkoming ervan gewerkt. Het resultaat is een prachtig uitgevoerd boek, dat rijk is voorzien van afbeeldingen, deels in kleur.

Het boek is chronologisch ingedeeld in zes hoofdstukken: de periode tot 1830, 1830-1862, de Eerste Wereldoorlog, het Interbellum, de Tweede Wereldoorlog, 1946-1991. Meer dan een derde van het boek wordt in beslag genomen door het eerste hoofdstuk. Daarin wordt de lange periode vanaf de Romeinse tijd tot het ontstaan van België behandeld. Het verhaal begint met de 'Belg' Carausius die het bracht tot admiraal van de Gallo-Romeinse vloot, vervolgens in opstand kwam en het de Romeinen gedurende enkele jaren in het noordelijk deel van hun rijk zeer lastig maakte. In de middeleeuwen leverden Vlamingen schepen voor de bescherming tegen de invallen van de Noormannen, voor de kruistochten en het transport van vorsten en vorstinnen. Tijdens de Honderdjarige Oorlog, waarin Vlaanderen een speelbal van de strijdende Fransen en Engelsen dreigde te worden, maakte de Vlaamse graaf Lodewijk van Male een begin met een oorlogsvloot van gehuurde handelsschepen. Nieuw was het gebruik van artillerie aan boord. De Bourgondiërs breidden de marineactiviteiten verder uit, met name daartoe genoodzaakt door de voortdurende dreiging van Frankrijk. Verder komen achtereenvolgens de Geuzen, de zeeoorlog tussen Noord en Zuid, de Armada, de aartshertogelijke marine en de Duinkerkse kapers aan bod. Aan de ontwikkelingen in de Franse en Hollandse tijd wordt slechts beperkt aandacht besteed.

Tijdens de Belgische Opstand beschikte de nieuwe staat aanvankelijk niet over een marine. De vloot was in handen van Nederland gebleven. De eerste Belgische oorlogsschepen speelden een rol bij de bewaking van de Antwerpse rede maar werden na 1839 al snel ingezet voor weinig succesvolle koloniale avonturen in Guatemala en Guinea. In 1862 werd de marine opgedoekt opdat alle financiële middelen konden worden aangewend voor het landleger.

Pogingen van Leopold II om de marine nieuw leven in te blazen liepen op niets uit, zodat België bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog het zonder eigen zeestrijdkrachten moest stellen. Diverse Belgen waren actief bij de marines van Engeland en Frankrijk. De verdeling van de verslagen Duitse vloot tussen de geallieerden leverde de Belgen in 1918 het begin van een eigen oorlogsvloot op. Met Franse steun werd gedurende het Interbellum gepoogd die verder uit te bouwen. Van het opgestelde programma echter werd zo weinig gerealiseerd dat België er in 1939 net zo slecht voorstond als in 1914. Ook nu ondersteunden Belgische vrijwilligers - van wie velen vissers met hun boten - de Britse en Franse marine. Het kwam zelfs tot de oprichting van de Belgische Afdeling van de Royal Navy waaruit na de oorlog de Koninklijke Marine ontstond. Het was nu definitief gedaan met de 'farce navale' zoals de marine van de eerste helft van de twintigste eeuw spottend was gekenschetst. Uitbreiding en professionalisering binnen het kader van de NAVO werden het devies. Via de onafhankelijkheid van Zaïre en de Golfoorlog besluit het boek met een blik op de toekomst waarin de mogelijkheid wordt geopperd van export van in België gebouwde oorlogsschepen.

De verdienste van dit boek is gelegen in de populairwetenschappelijke benadering en de aantrekkelijke presentatie van de lange geschiedenis van de Belgische Zeemacht. Helaas doet het gehanteerde Nederlands (of is het Vlaams?) daar enigszins afbreuk aan. Kromme zinnen, taalfouten en inconsequente spelling ontsieren de tekst en ondermijnen soms het betoog. Wat te denken van de volgende zin: 'Gezien de Weermacht-rebellen alle samenspraken konden afluisteren, werd hieraan verholpen door het gebruik van het Nederlands' (p. 225). Verder is de tekst doorspekt met gallicismen ('had geweest' p. 222), contaminaties ('neergedropt' p. 230) en blunders als 'ongelukkiglijk' (p. 50) en 'vaarden' (p. 216). De spellingswijzen 'lokale' en 'locale' wor-

den door elkaar gebruikt, soms zelfs op dezelfde pagina (p. 222). In plaats van deze fouten en inconsequenties hadden we meer belgicismen verwacht waardoor het lezen van dit overzichtswerk een meer plezante in plaats van ergerlijke bezigheid zou zijn geworden.

L.H.J. Sicking

Maarten Bakker, *Herstelplaats voor 's Lands vloot. Van Het Nieuwe Werk naar Rijkswerf Willemsoord* (Amsterdam: De Bataafsche Leeuw, 1993, 168 p., ill.).

Wat moet een recensent nu met een werk als Maarten Bakker's *Herstelplaats voor 's Lands vloot*, waarin de geschiedenis van de Helderse marinehaven vanaf zijn ontstaan tot 1827 wordt behandeld? Ik wil niets liever dan lof toezwaaien aan collegaehistorici, maar eerlijkheid gebiedt mij in dit geval anders.

Het is mijn vaste overtuiging dat geschiedenis leesbaar moet zijn. Bakkers werk begint wat dit aangaat goed. Het eerste hoofdstuk, de geschiedenis van Huisduinen en Den Helder tot ca. 1780, is helder en overzichtelijk, slechts af en toe belast door overbodige uitweidingen, zoals over de organisatie van de VOC. In het tweede hoofdstuk, waarin de eerste ontwerpen voor een marinehaven in het Nieuwe Diep aan bod komen (1776-1795), rees bij mij echter reeds het vermoeden dat Bakker bij lange na niet het onderste uit de kan van zijn onderzoek had gehaald. Vooral de wijze waarop hij Willem May voorbijstormt (May zou later regelmatig als het brein achter de haven van het Nieuwe Diep vermeld worden), zette mij aan het denken. Wat stijl en opbouw betreft manifesteren zich vanaf dit hoofdstuk al enkele euvels, die in de navolgende acht hoofdstukken steeds nadrukkelijker het totaal zullen gaan beheersen.

Ten eerste lijdt Bakker aan een overdreven citeerzucht: resoluties, tractaten, reglementen, zelfs legenden bij kaarten worden als tekst aan de lezer voorgeschoteld. Als dit beperkt zou zijn tot relevante en/of saillante passages, zou het leesritme er niet door verstoord worden – maar meer dan eens wordt zo uitgebreid en overbodig geciteerd, dat het heel wat doorzettingsvermogen van de lezer vergt om zich erdoorheen te worstelen. En zo Bakker al niet rechtstreeks citeert, dan parafraseert hij tot in den treure.

Ten tweede wordt het werk steeds meer overheerst door opsommingen, zo sterk zelfs dat na verloop van tijd duidelijk wordt dat deze 'geschiedenis' niet meer is dan één grote opsomming van wat Bakker allemaal voor leuks gevonden heeft. Nu zouden deze schoonheidsfoutjes nog enigszins vergeven kunnen worden als er enige lijn in het geheel te ontdekken zou zijn geweest, of als hij echt veel leuks en nieuws gevonden had. Maar helaas, ook daar komt de lezer bedrogen uit. De enige lijn die Bakker probeert te volgen is een chronologische, zonder verder enig acht te slaan op de samenhang der behandelde onderwerpen. Waar een lacune in de chronologie optreedt, wordt die opgevuld met wat algemene historische achtergrond – waar hij voldoende materiaal heeft, wordt die achtergrond achterwege gelaten. En wat Bakker over het Nieuwe Diep en de Helderse marinehaven heeft gevonden, is, afgezien van wat hij uit veel betere werken heeft overgenomen, oninteressant. Historisch materiaal behoeft bewerking, een geschiedkundig werk vertegenwoordigt een benadering van de bronnen, en daar heeft Bakker zich geheel aan onttrokken. Tot overmaat van ramp heeft Bakker zijn huiswerk niet gedaan. Wij moeten van hem op p. 87 geloven dat het ontslag van constructeur-generaal G. Glavimans (hij bedoelt waarschijnlijk Pieter Glavimans) en van Ciebert en Van Es voortkwam uit het feit dat 'het hebben van een plaats op de vaste rol toch niet zo veel voorstelde'. Van de ramp met het eskader van Tulleken heeft hij zeker nooit gehoord. Ook zal het voor het Rijksmuseum, dat in 1885 zijn deuren opende, nieuws zijn om te horen dat het door koning Lodewijk Napoleon is gesticht.

De 137 bladzijden geschreven tekst zijn onderbouwd door een luttele 83 noten, de literatuurlijst komt niet verder dan 24 titels, hoewel een aantal tijdschriftartikelen uit de noten blijkbaar vergeten is. De bibliografische verwijzingen zijn inconsequent, de archiefverwijzingen onnodig vaag. Noot 43 ontbreekt in de tekst, maar slaat op bijlage 3. Het zou wenselijk geweest zijn als Bakker vermeld had waar hij de 'Staat der Hollandsche Zeemacht, augustus 1810' (bijlage 2) vandaan gehaald had (Herman), en voor de lezer zo aardig als hij uitgelegd had waarom die bijlage is opgenomen. Het boek wemelt verder van de fouten (de afbeelding op p. 66 is niet wat het onderschrift vermeldt) en onduidelijkheden (wat heeft de afbeelding op p. 62 eigenlijk met het verhaal te maken?).

Ik heb het niet klaargespeeld dit werk tot het einde uit te lezen. Toen mij bij hoofdstuk 8 de samenhang tussen de titel en de tekst geheel ontging, heb ik het werk weggelegd. Ik hoop dat Maarten Bakker zich enigszins bezint eer hij de vervolgwerken, die hij zo enthousiast in zijn inleiding aankondigt, het licht laat zien.

Alan Lemmers

J. van Beylen, *De hoogaars en de visserij van Arnemuiden* (Leeuwarden: Hedeby Publishing, 1993. 380 p., ill., ISBN 90-74541-04-6).

Zowel in het Zuiderzeegebied als in de Zeeuwse delta vond de visserij tot ver in het industriële tijdperk plaats op een pre-industriële wijze. Het Zuiderzeegebied heeft relatief veel belangstelling gehad van historici, antropologen, kunstenaars en museologen en weinig facetten van de oude Zuiderzeecultuur zijn onbeschreven gebleven. Vrij algemeen leeft de opvatting dat deze cultuur tot een abrupt einde kwam door de aanleg van de Afsluitdijk en de drooglegging van een groot deel van deze binnenzee. De traditionele vissersschepen, vooral botters, werden afgedankt en een honderdtal van deze schepen is dank zij de inspanningen van particuliere eigenaren gerestaureerd en bewaard gebleven. Dat is niet veel in verhouding tot de ongeveer 3000 schepen waarmee rond 1900 nog op de Zuiderzee werd gevist, maar toch nog voldoende om een representatieve afspiegeling te vormen van de vloot van weleer, en om het scheepstype voort te laten leven.

Met de Zeeuwse visserijcultuur is het anders vergaan. Hiervoor heeft nooit zoveel belangstelling bestaan als voor de Zuiderzeeregio. Mogelijke oorzaken voor dit gebrek aan belangstelling zijn de slechte bereikbaarheid en geïsoleerde ligging ten opzichte van 'Holland' en de nautische problemen die de Zeeuwse stromen opleveren, met hun grote getijdeverval, gevaarlijke zandplaten, sterke stromingen en al snel gevaarlijke golfslag. Geen gemakkelijk gebied voor watersporters die hun nostalgie wilden praktizeren met afgedankte traditionele vissersschepen. Hoewel vaak gesuggereerd werd dat door de aanleg van de Afsluitdijk de oude Zuiderzeecultuur werd 'vermoord', had de wet tot afdamming en drooglegging van de Zuiderzee wel tot gevolg dat de vissers zo min mogelijk in hun schepen investeerden, waardoor de meeste botters na 1945 in slechte conditie, maar nagenoeg in de oorspronkelijke staat verkeerden. De Zeeuwse visserij werd veel minder gehinderd door de grote waterstaatkundige werken als gevolg van het Deltaplan. Hierdoor werden veel traditionele houten zeilschepen, vooral hoogaarzen, gemoderniseerd en verbouwd, of afgedankt en vervangen door motorschepen. Nu resteren nog maar twee houten hoogaarzen, ingericht als visserman, en enkele houten jachthoogaarzen.

Zoals gezegd bestond er bij Nederlandse wetenschappers maar weinig belangstelling voor de Zeeuwse visserij en de vissersgemeenschappen. Het is vooral aan een Belg te danken dat in ieder geval enige kennis van de traditionele Zeeuwse schepen bewaard bleef: Jules van Beylen. Hij deed dit door diverse publikaties, door het nauwkeurig nabouwen van scheepsmodellen en door een deel van de basisexpositie van het Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen, waarvan hij directeur was, voor deze vaartuigen in te ruimen. Gedurende bijna 40 jaar verzamelde en bewerkte hij informatie over deze schepen en de Zeeuwse visserij. Eerder verscheen het boek *De hoogaars* (Bussum 1978), met een nauwkeurige beschrijving van de Tholense hoogaars. Een tweede standaardwerk over de Arnemuidense hoogaars verscheen recent onder auspiciën van de Stichting Ronde- en Platbodemjachten.

Als Van Beylen zich niet zo intensief met de Zeeuwse traditionele schepen had bemoeid en als niet hij letterlijk door het slijk was gegaan om de laatste wrakken op te meten, was dit deel van de Zeeuwse cultuur nooit zo voor het voetlicht gekomen en zou veel kennis voor altijd verloren zijn gegaan. De auteur hanteert in *De hoogaars en de visserij van Arnemuiden* vooral een technische invalshoek. Die technische benadering geldt voor de beschrijving van de hoogaars, maar ook voor de visserij die hiermee werd uitgeoefend en het beeld dat Van Beylen schetst van de visserijgemeenschap die Arnemuiden was. Zijn waarnemingen zijn geheel gericht op 'technische' zaken als: de materiaalsoorten, kleuren en vervaardiging van bijvoorbeeld visserskleding, de gebruikte bijnamen van vissers of een lijst van alle Arnemuidense vissersschepen sinds 1911. Het boek is beslist geen antropologische studie, met een technisch perspektief, zoals bijvoorbeeld R. van Ginkel die wel geeft in *Elk vist op zijn getij. Een Zeeuwse maritieme gemeenschap, Yerseke 1870-1914* (Zutphen 1991). Moet dit worden opgevat als een kritiek op zijn werk? Naar mijn mening zeker niet. Van Beylen is een scherpe waarnemer en nauwgezette rapporteur, geheel bezig met een objectgerichte beschrijving van de materiële resten van een verdwenen cultuur.

Na een aantal inleidende hoofdstukken is de kern van het boek een indrukwekkend gedetailleerde beschrijving van de bouw van een Arnemuidense hoogaars op de voormalige scheepswerf Meerman in Arnemuiden. De auteur heeft de beschrijving van het bouwprocédé en van de vele scheepsonderdelen in twee aparte hoofdstukken ondergebracht. Voor het weergeven van het bouwproces (bouwvolgorde en gebruikte technieken voor houtbewerking en houtverbindingen) maakt de auteur gebruik van zijn waarnemingen tijdens de bouw van de jachthoogaars *Kraagbeer* in 1960, een unieke registratie van de bouw van een van de laatste hoogaarzen op een authentieke Zeeuwse werf die deze schepen placht te bouwen, en daarom van historisch belang. De vorm en betekenis van de vele onderdelen van schip, tuig en inventaris presenteert Van Beylen op dezelfde manier als in *De hoogaars*, namelijk met een gedetailleerde handleiding voor de bouw van een scheepsmodel. Alleen het zeilmaken komt er in dit deel misschien wat bekaaid af.

In twee opzichten is dit boek monumentaal. De verdienste van Van Beylen is dat 40 jaar onderzoek naar het belangrijkste Zeeuwse traditionele vissersschip degelijk is vastgelegd. Daarnaast moet misschien even worden stilgestaan bij het feit, dat –

door de toegenomen aandacht voor het financiële management van grote musea - het voorlopig de laatste keer zal zijn, dat een belangrijk wetenschappelijk werk door een (oud-)museumdirecteur van een belangrijk scheepvaartmuseum is geschreven. Ook in dat opzicht is een gedenkwaardige periode afgesloten.

H.J.A. Dessens

Walter Bölk, *Stettin und sein Hafen. Bilder des Meisterphotographen Max Dreblow* (Hamburg: Ernst Kabel Verlag, z.j. [1992], 119 p., ill.).

Tot 1945 was Stettin (Pools: Szczecin) Duits en de hoofdstad van Pommeren. Het was een levendige havenstad met een veelzijdige handel en industrie. De basis voor deze bedrijvigheid was gelegd in het laatste kwart van de negentiende eeuw. In die periode ontwikkelde Stettin zich tot het centrum van de Oostzeehandel. De scheepsbouw nam een hoge vlucht en de uitvoering van grootschalige bouwprojecten gaf de stad een karakteristiek en statig waterfront. De groeiende werkgelegenheid trok duizenden arbeiders naar de havenstad; tussen 1885 en 1900 verdubbelde het inwoneraantal tot over de 200.000. Daar de rivier de Oder de stad doorsneed, waren scheepvaart en openbaar leven nauw met elkaar verstrengeld. Getuige de foto's van Max Dreblow (1869-1927) hadden de inwoners vanaf de kade en de verscheidene bruggen die de beide oevers verbonden, een magnifiek uitzicht op de komende en gaande schepen. 'Schiffsphotograph' Dreblow woonde zelf pal aan de binnenhaven en heeft vanuit zijn raam het schouwspel op de rivier menigmaal gefotografeerd.

Walter Bölk, duidelijk een bewonderaar van de in de vergetelheid geraakte 'meesterfotograaf' Dreblow, selecteerde tachtig 'representatieve en onbekende' foto's (ansichtkaarten) uit zijn eigen collectie voor deze verzorgde uitgave en voorzag hen van, soms wat onevenwichtig, commentaar. Aan de chronologisch geordende foto's gaan een summiere levensschets van Dreblow en een korte beschouwing over zijn manier van werken en over zijn navolgers vooraf.

Belangstelling voor de in zijn tijd sterk ontwikkelende fotografie en interesse voor de scheepvaart gingen bij de van oorsprong kruidenier/herbergier Dreblow hand in hand. Naast passagiersstoomschepen, marineschepen en kustvaarders, passeren haven-, zee- en riviergezichten de revue. Ook bijzondere gebeurtenissen echter, zoals een bloemencorso in de straten van Stettin, legde Dreblow op de plaat vast. Slechts zelden ziet men de havenarbeiders aan het werk. Dreblow fotografeerde bij voorkeur binnenlopende schepen. Omdat zijn opnamen reeds een dag later in kiosken als ansichtkaart te koop werden aangeboden, wist hij zich verzekerd van een geïnteresseerd publiek. Menig kapitein, matroos en vakantieganger kocht en verzond een ansichtkaart van zijn of haar schip. Voorts drukten regionale kranten regelmatig opnamen van Dreblow af. De verzamelaar zal ongetwijfeld onder de indruk raken van de mooie sepia-bruine opnamen. Ook uit historisch oogpunt is het te betreuren dat het archief van Dreblow als gevolg van de bombardementen tijdens de Tweede Wereldoorlog verloren is gegaan.

Anita M.C. van Dissel

Patrick Crowhurst, *The French War on Trade: Privateering 1793-1815* (Hampshire: Scolar Press, 1989, X + 252 p., tab., ISBN 0-85967-804-0).

Crowhurst, docent in de geschiedenis aan de Leicester Polytechnic University in Groot-Brittannië, schetst in dit boek op gedetailleerde wijze de Franse pogingen om de Britse handel afbreuk te doen gedurende de Coalitieoorlogen tussen 1793 en 1815. Hij baseert zich daarbij op een indrukwekkende hoeveelheid bronnenmateriaal, opgediept in de admiraliteitsarchieven in Groot-Brittannië en de marinearchieven in Frankrijk. Doordat hij over gegevens uit de eerste hand van en betreffende beide partijen beschikt, is hij in staat een uiterst genuanceerd beeld van het gebeurde te geven.

In het verleden hebben belangrijke maritiem-historici als J.S. Bromley zich vooral geconcentreerd op de Franse kaapvaart aan het eind van de zeventiende en het begin van de achttiende eeuw, tijdens de Negenjarige Oorlog en de Spaanse Successieoorlog. De 'revival' van de kaapvaart in Frankrijk aan het einde van de achttiende en het begin van de negentiende eeuw heeft tot op heden weinig aandacht gekregen. Crowhurst vraagt zich in deze studie af wat de specifieke kenmerken waren van de Franse kaapvaart in deze tijd. Om een antwoord op deze probleemstelling te vinden beperkte hij zijn onderzoek tot de Franse kaapvaartactiviteiten in Europese wateren. Een onderzoek naar diezelfde activiteiten in het Caribisch gebied en Noord-Amerika zou te ver hebben gevoerd en bovendien is er reeds veel onderzoek verricht naar de kaapvaart in de Indische Oceaan, waarop kon worden teruggevallen.

De auteur komt tot de conclusie dat Franse kooplieden tijdens de Coalitieoorlogen in kaapvaart investeerden als alternatief voor de handel die zij in vredestijd dreven. Zij trachtten op deze wijze zoveel mogelijk hun gewone werk voort te zetten in oorlogstijd. De kaapvaart wordt door deze gevolgtrekking in een ander daglicht gesteld: kooplieden investeerden er relatief gezien slechts in bescheiden mate in en er zeilden minder kapers uit in oorlogstijd dan koopvaardijschepen in vredestijd. Net als koopvaardij was kaapvaart een onderneming die tot in de puntjes werd voorbereid door reders, officieren en manschappen. De laatsten waren doorgaans zeer bekwame zeelieden. Over het algemeen werden ook speciale snelzeilende en goed wendbare schepen gebruikt, die voor de kaapvaart bijzonder geschikt waren. Voor kooplieden was kaapvaart vooral aantrekkelijk vanwege de te nemen prijzen welke zorgden voor een constante toestroom van goederen, die met veel voordeel konden worden verkocht. Toen de markt daarvoor na enige jaren verzadigd raakte, leden de kooplieden verlies en nam het belang van de kaapvaart snel af.

Crowhurst stelt dat de kaapvaart tussen 1793 en 1815 in handen was van mensen die vóór de revolutie van 1789 nog geen naam hadden. Hun achtergrond was de kusthandel en koopvaardij; uit eigen ervaring beschikten zij daardoor over veel kennis betreffende de specifieke locale omstandigheden in onder meer het Kanaal en de Noordzee. Aanvankelijk investeerde een havenstad als Nantes meer geld in de kaapvaart dan bijvoorbeeld het van oudsher bekende Duinkerke. Na verloop van jaren bleken echter toch de noordelijke havensteden Duinkerke en St. Malo de belangrijkste investeerders. De Admiralty beschermde de Britse koopvaardijschepen doorgaans op adequate wijze en maakte zich weinig zorgen over de dreiging van Franse kapers. De Franse marine was namelijk te zwak om effectieve tegenstand te bieden. Eenmaal opgespoord waren de Franse kapers dan ook meestal een gemakkelijke prooi voor de Britten. Desalniettemin zetten de Fransen de kaapvaart tot het laatst toe voort, want de nabijheid van Britse koopvaardijschepen met kostbare lading in het Kanaal was voor hen een verleiding die zij niet konden weerstaan.

Een en ander wordt door Crowhurst beschreven met veel aandacht voor de economische achtergrond, zonder dat hij daarnaast vergeet menselijke details te vermelden. Een ondergeschikt punt van kritiek is dat zijn betoog naar mijn smaak iets teveel wordt gelardeerd door opsommingen van kaperschepen en genomen prijzen. Het enige belangrijke negatieve punt van het werk is de wijze van uitgave: de uitgever heeft het boek kennelijk goedkoop laten drukken. Dit heeft geresulteerd in vele drukfouten en pagina's waarop men zich nu eens blind staart doordat zij te licht zijn afgedrukt dan weer scheel kijkt vanwege de dubbelgedrukte letters. Het op de omslag afgedrukte schilderij ten slotte lijkt nog het meest op een inktvlek.

R.B. Prud'homme van Reine

L.R. Fischer, e.a. (red.), *The North Sea. Twelve essays on social history of maritime labour* (Stavanger: Stavanger Maritime Museum / The Association of North Sea Societies, 1992, 216 p., ill., ISBN 82-90054-34-3).

Dat een zee als verbindingsweg voor de uitwisseling van ideeën op cultureel, politiek, technisch en economisch gebied tussen de landen rond die zee dient, dat is een in de geschiedenis menigmaal te constateren fenomeen. Dat dát gegeven als uitgangspunt voor (maritiem-)historisch onderzoek wordt genomen, is een verschijnsel uit het recente verleden.

Het kon bijna niet anders, of ook de Noordzee zou bekeken gaan worden in zijn rol van brug, waarover bevruchtende ideeën heen en weer vliegen. In de jaren 1978 en 1979 vonden in Noorwegen (Stavanger) en in Denemarken (Sandbjerg) maritiem-historische congressen plaats, waar verschillende aspekten van het gemeenschappelijke cultuur-historische erfgoed van de Noordzee-oeverlanden aan de orde kwamen. In 1985 verscheen een bundel met de teksten van voordrachten, die tijdens de twee bijeenkomsten waren gehouden: *The North Sea. A highway of economic and cultural exchange. Character – History.*

Als een nevenprodukt van deze wetenschappelijke congressen werd het idee geboren om op een breder cultureel terrein dan alleen het historische te komen tot samenwerking tussen de landen rond de Noordzee – meer speciaal tussen havensteden langs die zee. Om die samenwerking te stimuleren werd in 1987 een organisatie opgericht: de North Sea Society. De plaats van vestiging was Stavanger. Dat had veel te maken met feit, dat dáár Statoil zijn zetel had, de nationale Noorse oliemaatschappij, die het werk van de piepjonge Society financieel steunde. In volgende jaren ontstonden soortgelijke organisaties in Antwerpen, Esbjerg, Aberdeen, Bremerhaven en Rotterdam. In 1989 werd in Stavanger een overkoepelend secretariaat opgericht: de Association of North Sea Societies. De organisatie beijverde zich de culturele contacten tussen de Noordzeelanden te bevorderen. Zo reisden bijvoorbeeld tentoonstellingen over de Belgische Zuidpoolexpeditie van 1897-99 en over het tapijt van Bayeux naar Noorwegen. Een symposium over preventieve geneeskunde met deelnemers uit de landen rond de Noordzee werd gehouden in Antwerpen.

Maar écht van de grond komen deden de plannen tot veelzijdige culturele uitwisseling niet. Wél succesvol waren de maritiem-historische congressen, die de Association organiseerde: in 1989 in Stavanger, in 1991 in Esbjerg en in 1993 in Aberdeen. De hier ten tonele gevoerde bundel bevat de teksten van de voordrachten van het congres in 1989. Twaalf stuks om precies te zijn. Met relatief veel aandacht voor het onderwerp visserij: zes bijdragen. Stuk voor stuk zijn het (soms zeer) lezenswaardige en informatieve artikelen. Alston Kennerley's exposé bijvoorbeeld over de in het negentiende eeuwse Engeland tot grote bloei gekomen 'missions to sea-

men'; meer dan honderd verenigingen hielden zich in de vorige eeuw in dat land bezig met de zorg, aan de wal en aan boord, voor het godsdienstig welzijn van de zeeman. Of Brit Berggren's verhaal over de rol van de vrouw binnen zeevarende gemeenschappen in Noorwegen in de tweede helft van de vorige eeuw (mét Karel Davids' nogal strenge commentaar op Berggren's onderzoeksaanpak).
De afzonderlijke bijdragen in de bundel bieden als gezegd boeiende lectuur. Maar in de publicatie als geheel mis ik een naar mijn mening niet onbelangrijk element. In een uitgave die verschijnt onder auspiciën van een organisatie die zich beijvert om (de studie van) de wederzijdse culturele ideeënuitwisseling tussen de landen rond de Noordzee te stimuleren, zou men van die doelstelling meer moeten kunnen terugvinden. Nú hebben zegge en schrijve vier bijdragen een grensoverschrijdend karakter – wanneer ik tenminste ook een artikel meetel over de seizoengebonden verhuizing van Schotse vissers naar Engelse havens. Waarom niet een congres gebouwd rond een centraal thema als het door Berggren aan de orde gestelde onderwerp? Of waarom niet meer 'vergelijkende' onderzoekers als Poul Holm aan het woord gelaten?

Leo M. Akveld

Robert Gardiner (red.), *Steam, Steel & Shellfire, The Steam Warship 1815-1905*. (London: Conway Maritime Press, 1992, 192 p., ill., ISBN 0-85177-564-0).
Dit is het zevende deel van een Engelstalige serie, onder de titel *Conway's History of the Ship*, aangekondigd als een encyclopedie waarin elk belangrijk scheepstype van de vroege oudheid tot op heden in detail wordt behandeld.
De bedoeling van het onderhavige deel is de lezer meer inzicht te geven in dit door historici schromelijk verwaarloosde en slecht begrepen, doch tevens zo fascinerende tijdvak en aantonen dat het gevestigde standpunt dat zeemachten slechts langzaam op de technische ontwikkelingen reageerden niet langer houdbaar is. Aan de wisselwerking tussen politiek, economie en techniek wordt daarbij volop aandacht besteed.
Na een voorwoord van Robert Gardiner volgt een inleiding van de hand van Andrew Lambert, die tevens de eerste drie hoofdstukken (over het tijdperk 1815-1860) voor zijn rekening neemt: 'The introduction of steam', 'The screw propeller warship', en 'Iron hulls and armour plate'. William N. Still behandelt vervolgens in een op zichzelfstaand hoofdstuk 4 de Amerikaanse Burgeroorlog. David K. Brown pakt in hoofdstuk 5, 'The era of uncertainty 1863-1878', de chronologische draad weer op, waarna John Roberts de hoofdstukken 6, 'Warships of steel 1879-1889', en 7, 'The pre-dreadnought age 1890-1905' verzorgt. David Lyon en Michael Wilson bespreken respectievelijk 'Underwater warfare and the torpedo boat' en 'Early submarines' in hoofdstuk 8 en 9. Bewapening en pantser komen aan de orde in hoofdstuk 10, 'Naval armaments and armour' van de hand van John Campbell. Denis Griffiths sluit de rij met een hoofdstuk over 'Warship machinery'. Een bibliografie, een verklarende lijst van uitdrukkingen en afkortingen en een uitgebreid register helpen de lezer verder in de materie zijn weg te vinden.
Het boek is een fraai geïllustreerde bundeling van artikelen van gerenommeerde auteurs, sommige hiervan werden reeds eerder gepubliceerd, onder meer in andere uitgaven van Conway Maritime Press (zoals het uitstekende periodiek *Warship* en het naslagwerk *All the world's fighting ships 1860-1905*). Het verkleinen van maatschetsen schaal 1:1000 uit dit laatste boek tot 1:1250 heeft de kwaliteit evenwel geen goed gedaan. Merkwaardig genoeg zijn alleen de hoofdstukken 1 tot en met 4 en 8 voorzien van een notenapparaat. De eindredacteur heeft bovendien de afzonderlijke bijdragen niet overal goed op elkaar afgestemd. De artikelen vertonen namelijk op een aantal plaatsen overlappingen. Zo treft men informatie over 'Torpedovessels' zowel in hoofdstuk 5 (p. 92) als in 8 (p. 137-142) aan; torpedo's en mijnen worden zowel in hoofdstuk 8 (p. 134-137) als in 10 (p. 166-168) uitvoerig behandeld.
Terecht wordt in dit boek de voortrekkersrol van Groot-Brittannië in de ontwikkeling van het stoomoorlogsschip onderstreept. Men moet echter niet overdrijven. De beschrijving van de Krimoorlog (p. 52, 53) geeft bijvoorbeeld te weinig nadruk aan de inbreng van de Fransen bij de ontwikkeling en bouw van de drijvende batterijen en vermeldt niet dat Franse bouwtekeningen in Engeland als voorbeeld dienden. De kleinere zeemogendheden worden stiefmoederlijk bedeeld. Zo worden bij de belangrijke ontwikkeling van het scheepstype met Colesgeschuttorens (p. 78-80), slechts die schepen behandeld, die bij de Royal Navy dienst deden. De Deense *Rolf Krake*, nota bene om dwingende politieke redenen reeds in 1862 besteld en in Engeland ontworpen en gebouwd, ontbreekt in het verhaal geheel. Terwijl improvisaties ten tijde van de Amerikaanse burgeroorlog gedetailleerd worden beschreven, komen kustverdedigingsschepen en monitors van kleinere mogendheden op het Europese continent nauwelijks aan bod. Met betrekking tot Nederland wordt in de inleiding (p. 12) ten onrechte gesteld dat de scheepsmachine-industrie een staatsbedrijf was. Evenals in het Verenigd Koninkrijk was deze echter in particuliere handen. Marineopdrachten werden eerst na inschrijving verleend.
Steam, steel and shellfire is, kortom, een bundel met uitstekende artikelen, die echter mank gaat aan een zwakke coördinatie tussen de afzonderlijke bijdragen en te sterk gefixeerd is op het Britse lezerspubliek.

A. van Dijk

Jan Glete, *Navies and Nations. Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860* Acta Universitatis Stockholmiensis/ Stockholm Studies in History 48 (Stockholm: Almqvist & Wiksell International, 1993, 2 dln., 752 p., tab., ISBN 91-22-01565-5).
Deze groots opgezette studie richt zich op de verhouding tussen technologie, oorlogsvloten en staatsvorming in de periode van 1500 tot 1860. Het doel van de auteur is om de rol van oorlogsvloten in de monopolievorming van geweld door de staat te verklaren. Daartoe heeft hij cijfermateriaal bijeen vergaard betreffende de zeemachten van alle belangrijke Europese en Amerikaanse naties. De gegevens zijn vervat in de appendices, die maar liefst 215 pagina's beslaan, en in meer dan honderddertig tabellen in de tekst.
Bij voorbaat verdient de auteur lof voor dit heidense karwei. Er bestaat nog geen overzicht als dit betreffende de omvang van de vloten en van de bouwactiviteit van oorlogsschepen gedurende een aantal eeuwen. Bovendien zijn de gegevens zodanig gepresenteerd dat vergelijkingen redelijk kunnen worden verricht.
Het boek bestaat uit drie delen: een inleiding die een theoretisch karakter draagt, een empirisch middenstuk en een deel dat ter afsluiting dient. In het empirische gedeelte bespreekt Glete de bevindingen per periode. De eerste fase loopt van 1500 tot 1650 ('The early modern navies') en begint als het zwaar geschut op zee wordt gecombineerd met de uitrusting van de eerste permanente oorlogsvloten. Het eindpunt, circa 1650, geeft aan dat dan de strijd om het monopolie op zee is gestreden. De tweede fase ('The foundation of the great battle fleets') omvat het tijdvak 1650-1720. Hier is een spectaculaire groei te zien van de belangrijkste oorlogsvloten. De groei betreft in elk geval een toeneming naar omvang maar wordt in de meeste landen ook gevolgd door kwalitatieve en bureaucratische vernieuwingen, zoals standaardisatie en homogenisering van het gebruikte materiaal. Echt permanent is een en ander nog niet: op het laatst worden de vloten vanwege de uit de hand gelopen kosten namelijk weer aanzienlijk gereduceerd. De derde periode ('The battle fleets and the struggle for world dominion') begint in 1720, als de vloten worden hersteld, en eindigt in 1815, als zij weer tot een minimum zijn teruggebracht. De eerste Amerikaanse oorlogsvloten, die er in Glete's overzicht overigens nogal bij bungelen (de nadruk ligt op Europa), verschijnen ten tonele. De laatste fase loopt af in 1860, als de stoomvaart omvangrijk begint te worden.
Per periode onderscheidt Glete de vloten naar de regio waar zij opereerden. De opzienbarende groei van de late zeventiende eeuw blijkt bijvoorbeeld niet plaats te vinden in het Middellandse Zee gebied. Daar was het gebruik van galeien het meest effectieve wapen: wind was er geen goede bron van energie. Glete bestrijdt het idee dat de Venetiaanse vloot door inertie zou zijn geteisterd. De expansie van de Baltische vloten zwakt af na het begin van de achttiende eeuw. De grootste (Noord-West) Europese vloten blijven in omvang toenemen tot omstreeks 1790.
De theoretische inbedding van het materiaal in Glete's boek is echter zwak. Voorafgaand aan de chronologische beschrijving wordt de lezer uitvoerig voorgelicht over wat er allemaal bekend is over innovaties en de constructie van oorlogsschepen, staatsvorming en belangengroepen, grootte van de schepen en omvang van de vloten. Volgens Glete is de 'aggregatie van belangen' in het land zelf cruciaal, maar het hoe daarvan blijft vaag. Glete bespreekt zelfs wat de plaats is van theorie in een geschiedenisboek, evenals de vraag 'wat is een hypothese'. Dit eerste deel bevat geen bijster originele visie. Het enige dat duidelijk wordt is dat vloten blijkbaar een gewichtige rol in het staatsvormingsproces hebben vervuld.
Het afsluitende derde deel, getiteld 'Navies and Statebuilding', bestrijkt slechts twaalf pagina's. Op de plaats waar de hele analyse, na theorie en empirie, samen dient te komen is er enkel ruimte voor wat gemeenplaatsen over technologie, vloten en staatsvorming. De conclusie is geenszins verrassend of origineel: vloten zijn belangrijk voor het proces van staatsvorming. Wel meent hij dat staatsvorming meer werd bepaald door 'continentale' dan 'maritieme' belangen. Maar die 'aggregatie van belangen' zelf komt niet goed uit de verf: hoe kan het ook anders, in de chronologische beschrijving ging het voornamelijk om hoeveelheden, grootte en techniek, en niet om een analyse van de positie van de dominante belangengroeperingen in het land.
Bevreemdend is Gletes gebruik van de term 'monopolie van geweld', een begrip dat centraal is voor de verhouding tussen vloot en staat. Nergens haalt hij Norbert Elias of Max Weber aan, die toch gelden als geestelijke vaders van dit concept. Monopolie duidt op het alleenrecht over een bepaald territorium, maar Glete breidt het monopolie van geweld even uit over de wereldzeeën. Noodgedwongen moet de auteur uitwijken naar een andere invulling van dit begrip: in zijn ogen is de strijd om het monopolie van geweld afgerond als er een oligopolie heerst (rond 1650). Een nogal curieuze interpretatie van het begrip monopolie. Er valt ook

het begin van de achttiende eeuw nog veelvuldig voor. Het is jammer dat Glete geen verband legt met het monopoliseringsproces binnen het land zelf tijdens de strijd om de veiligheid op de internationale routes.
In het eerste en tweede deel, voor zover niet direct gebaseerd op het verzamelde materiaal van de appendices, wordt weinig nieuws verteld. Dat is tenminste de bescheiden mening van de auteur zelf. Het is helaas niet te controleren. Glete vermeldt meestal aan het begin van een paragraaf wat de belangrijke literatuur is op het gebied en is doorgaans zeer schaars met literatuurverwijzingen. En passant veegt hij wel de theorie van North en Thomas (p.111) van de tafel. Wonderlijk vond ik ook de interpretatie over de Nederlandse vloot in de eerste helft van de zeventiende eeuw. Volgens Glete waren er geen 'obvious weaknesses' in het systeem van de vijf admiraliteiten en de financiering ervan. Uiteraard waren er meningsverschillen, maar de 'ease with which they were solved' was opmerkelijk (p.154-155). Een meer negatieve visie was eerder op zijn plaats geweest. Bovendien neemt Glete aan dat er twee duidelijk gescheiden financieringsmechanismes waren: een van de admiraliteiten en een van de provincies, voor respectievelijk de konvooiëring van de koopvaarders en de uitrusting van de oorlogsvloot. Deze scheiding was hoogstens theoretisch aanwezig. Ten onrechte stelt hij nog dat de zetel van de admiraliteit van het Noorderkwartier tevens in Medemblik gevestigd was, en die van Zeeland in Vlissingen. Ook zijn opvatting dat dè bescherming tegen de aanvallen van de Duinkerkers zo effectief was (p.157) is bezijden de waarheid. Geen melding wordt gemaakt van het etablissement in Hellevoetsluis, dat toch een interessante poging was om het monopolie van geweld te centraliseren. En dat de Nederlandse vloot geen konvooiëring verzorgde voor de Baltische scheepvaart (p.111) is ook niet juist. Toch moeten wij misschien niet al te kleingeestig zijn bij zo'n omvangrijke verzameling. De data zijn waardevol, mits voorzichtig gebruikt.
Zo'n veertig jaar geleden introduceerde Michael Roberts, een specialist in de Zweedse geschiedenis, de term militaire revolutie. Zweden bleek bij uitstek een voorloper te zijn. Het concept nam een hoge vlucht, maar werd vooral toegepast op de historie van het legerapparaat. Misschien is deze auteur niet helemaal toevallig een Zweed – iemand moet zich toch aangesproken voelen om de ontwikkeling van het vlootapparaat centraal te stellen. En het is met name door het uitgebreide empirische materiaal dat Glete bijdraagt tot een beter begrip van de militaire revolutie op zee.

Marjolein 't Hart

Hubert Granier, *L'Amiral De Ruyter au combat (1607-1676), Le Zélandais qui fit trembler l'Angleterre*. (Paris: Economica, 1992, 206 p., ill., ISBN 2-7178-2316-6).
Dit boek verscheen in 1992 in de *Collection Campagnes et Stratégies. Les Grandes Batailles*. De auteur schout-bij-nacht b.d. en historicus, schreef in 1989-1991 drie boeken over de Franse maritieme geschiedenis. Zijn vierde werk is gewijd aan een buitenlander, 'le plus grand capitaine, qui assurément ait jamais été en mer' (Colbert), die hij, naar hij mededeelt, ontmoette bij het schrijven van zijn *Marins de France au combat – XVIIe siècle* (1989). Hij kwam kennelijk goed beslagen ten ijs en is op grondige wijze te werk gegaan. Zoals alle geschriften die over admiraal De Ruyter handelen, is ook het zijne tot een hommage geworden.
Wat aan het aantrekkelijk en zorgvuldig uitgevoerde boek direct opvalt is de beknoptheid en de strakke, logische indeling. De schrijver toont zich een meester in het samenstellen van heldere samenvattingen en blijkt in staat in kort bestek een duidelijk beeld te schetsen van de Nederlandse geschiedenis en van de man, wiens rol daarin hij speciaal belicht. Bovendien slaagt hij erin de 205 bladzijden van zijn boek rijkelijk te illustreren en te voorzien van duidelijke – zij het geen fraaie – kaartjes, een chronologie, korte levensbeschrijvingen van tijdgenoten, een verklarende woordenlijst van zeemanstermen, bronnenopgave en index.
Uit zijn tekst, hoe geserreerd ook, blijkt dat de auteur de zee en de zeevaart niet slechts uit de boeken maar tevens uit eigen ervaring kent, zoals bij ons maritieme schrijvers als Mollema, Verhoog en Warnsinck. Behoudens de Franse vertaling van Brandt heeft hij echter geen directe Nederlandse bronnen aangeboord. Zo is het boek van professor Warnsinck over de eerste Slag op de Vlakte van Schooneveld voor hem blijkbaar niet toegankelijk geweest. Bij alle waardering voor deze nieuwe aanwinst van de literatuur over *l'Appui de sa Patrie* moet mij helaas toch van het hart, dat schout-bij-nacht Granier er goed aan zou hebben gedaan zijn ontwerp te laten nazien door een Nederlands maritiem-historicus. Deze zou de fouten hebben kunnen verbeteren, die sommige aardrijkskundige en eigennamen ontsieren. Voorbeelden: 'Entkhuizen', 'Shooneveldt', 'Bankaert', 'Bremsvelt' (Bruynsvelt), 'Van der Zann', 'De Vilde' en 'Ving' (Vlugh). Een dergelijke controle zou ook hebben kunnen voorkomen dat 'amiral' soms ten onrechte wordt vervangen door 'Général' en dat Backhuysens thuiskomst van de *Hollandia* wordt aangeduid als 'Blocus de la Tamise'. Voorts had zij de auteur kunnen behoeden voor enkele onnauwkeurigheden, die hem weliswaar niet al te zeer kunnen worden verweten, maar die zodoende vermeden hadden kunnen worden. Voorbeelden: het eiland Mauritius, waar het schip van stuurman De Ruyter in 1635 in nood raakte, zoekt de schrijver in navolging van Brandt nabij Straat Magelhaes, terwijl het voorval zich in werkelijkheid bij Jan Mayen afspeelde. De schepen die Holmes in 1666 op het Vlie verbrandde worden aangeduid als 'bátiments marchands de la Compagnie des Indes'. Vermoedelijk heeft de term Oostvaarder aanleiding tot dit misverstand gegeven. Afgezien van deze kritiek op betrekkelijk ondergeschikte punten echter alle lof!

A. van der Moer

L. Harrison, *A titanic myth. The 'Californian' incident* (Hanley Swan/Worcs.: The S.P.A. Ltd., 1992², 287 p., ill., ISBN 1-85421-184-6).
In de nacht van 14 op 15 april 1912 zonk het gloednieuwe, luxe passagiersschip van de White Star Line, de *Titanic*, na een aanvaring met een ijsberg in een paar uren tijd naar de bodem van de Atlantische Oceaan nabij de Grand Banks. Met het als onzinkbaar bestempelde schip verdwenen ruim vijftienhonderd mensen in de diepte.
Stof genoeg voor een (inmiddels goed gevulde) boekenkast met literatuur vol drama. De compartimentering van de *Titanic* bleek lang niet zo waterdicht als was beweerd. Het aantal reddingboten aan boord was volslagen ontoereikend. Een scheepsorkest dat bleef spelen, terwijl het dek onder de voeten van de muzikanten in zee gleed; speelde dat orkest op het moment van de ondergang ragtime muziek of geestelijke liederen? De grote groep derdeklas passagiers onderdeks op het achterschip, waarvan velen door hun gebrekkige kennis van het Engels de aanwijzingen van de bemanningsleden van de *Titanic* niet begrepen. De fatale aarzeling van nogal wat opvarenden van de *Titanic* om hun veilig lijkende, warme schip te verruilen voor open, kille reddingboten. En nog veel meer.
Diezelfde nacht in april 1912 lag, min of meer in de buurt van de onheilsplaats, een vracht-passagiersschip van de Leyland Line, de *Californian*, onbeweeglijk in het water te wachten op het daglicht. Kapitein Stanley Lord had tot het stopzetten van de machines van zijn schip besloten, omdat een uitgestrekt ijsveld met daarin tal van ijsbergen tussen zijn schip en de haven van bestemming, Boston, lag. Pas in de vroege morgen van 15 april kwam de *Californian*, ondanks de risico's van het ijs in beweging gekomen na de ontvangst van een radiobericht over het zinken van de *Titanic*, op de plaats waar de trots van de White Star Line rond half drie in de nacht was gezonken. Er viel niets meer te doen. Andere schepen hadden de overlevenden van de ramp al aan boord genomen.
Direct na het bekend worden van de ramp met de *Titanic* ontstond onzekerheid over de rol van kapitein Lord en zijn *Californian*. Had Lord nu wel of niet (een groot deel van) de opvarenden van de *Titanic* van de dood kunnen redden? Daarmee was het thema geboren van een felle, getuige het hier aan de orde zijnde boek nog steeds voortgaande, strijd tussen twee partijen: degenen die menen dat Lord in de rampnacht zeer laakbaar en in ieder geval weinig deskundig en doortastend gedrag heeft vertoond, en anderen die menen dat hem geen enkele blaam treft. De officiële onderzoekscommissie onder voorzitterschap van rechter Lord Mersey behoorde in 1912 duidelijk tot de eerste groep. De auteur van dit boek, die in zijn functie van secretaris-generaal van de (Engelse) Mercantile Marine Service Association begin jaren 1960 een vergeefse poging deed om het onderzoek naar Lords rol te heropenen, behoort zonder twijfel tot de supporters van Lord.
Het definitieve antwoord op de vraag: was Lord (overleden in 1962) nu wel of niet nalatig, zal waarschijnlijk nooit gegeven kunnen worden. Teveel zaken blijven onzeker. Was er op het moment van de ramp een derde schip, zichtbaar voor *Titanic* en *Californian*, in het spel? Is er nu sprake geweest van een verkeerde interpretatie van de vuurpijlen die de in nood verkerende *Titanic* afvuurde, of niet? Was de *Californian* nu op tien, vijftien of twintig mijlen afstand van de plek van de ramp? Was het schip dat 's nachts aan boord van de *Californian* werd gezien nu wel of niet de zinkende *Titanic*? Kan de zinkende *Titanic* nu wel of niet als een langzaam wegvarend schip worden geïnterpreteerd aan boord van de *Californian* bij de toen heersende weersomstandigheden?
Hoe het ook moge zijn, Harrison schreef een boeiend boek over een met raadsels omgeven nasleep van een scheepsramp. Alle bovengenoemde vragen, meestal met antwoorden uit één van beide kampen, krijgen daarin ruim aandacht. De hoofdfiguur uit het drama komt uit het boek naar voren als een sympathiek mens, die nooit heeft kunnen bewijzen, dat hij de waarheid sprak en dat anderen zijn handelwijze verkeerd beoordeelden. Een boek bovendien met in zijn titel een woordspeling, die alleen in het Engels mogelijk is.

Leo M. Akveld

Peter Krahé, *Literarische Seestücke. Darstellungen von Meer und Seefahrt in der Englischen Literatur des 18. bis 20. Jahrhunderts*. Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Band 31 (Bremerhaven/Hamburg: 1992, Deutsches Schiffahrtsmuseum/Ernst Kabel Verlag, 280 p., ill., ISBN 3-8225-0197-2).
Telkens wanneer van de hand van een Angelsaksisch auteur een diepgravende studie verschijnt over een onderwerp uit de Nederlandse, Franse of Duitse

geschiedenis, verzucht wel ergens een recensent dat het jammer is dat niet iemand uit het eigen land dit boek heeft geschreven. Omgekeerd komt dit zelden voor, want slechts bij hoge uitzondering zal een Nederlander, Fransman of Duitser zich hieraan wagen en doorgaans is het gras hem al voor de voeten weggemaaid. Dit boek is echter zo'n uitzondering. Peter Krahé, docent in de Engelse literatuurwetenschap en volkenkunde aan de Freie Universität te Berlijn, stelde een even uitvoerig als origineel onderzoek in naar de voorstelling van de zee en de scheepvaart in de Engelstalige literatuur van de 18e tot de 20e eeuw.
Krahé gaat na in welke vorm de nabijheid van de zee en de belangrijke rol van de scheepvaart in de samenleving in de Angelsaksische literatuur hun neerslag hebben gekregen. Hij heeft zijn werk in drie delen gesplitst. In het eerste, inleidende deel presenteert hij de omlijsting: de literatuurhistorische en maritiem-historische achtergrond tegen welke de door hem te behandelen boeken tot stand zijn gekomen. Vervolgens, in het tweede deel, bespreekt hij uitvoerig het veelvoud aan thema's dat in de 'zeeroman' aan de orde wordt gesteld. Ten slotte, in het derde deel, behandelt hij de religieuze symboliek die in de oudere werken is terug te vinden tot en met het existentialisme van de moderne tijd. Daarbij wijst hij op de grote invloed die de vooruitgang van de techniek en het comfortabeler worden van het reizen op zee hebben gehad op de zeeromans.
Geen thema laat Krahé onbesproken in zijn zeer leesbare boek. Hij behandelt onder meer de tegenstellingen tussen de Engelse en Amerikaanse zeeromans; de literatuur ontstaan naar aanleiding van het optreden van zeehelden als Drake, Blake en Nelson; de literaire functie van de zeemanstaal; het herhaaldelijk optredende vrouwelijke element in de mannenwereld die het zeewezen is; de grote hoeveelheid zeeromans waarin kapers, piraten, muiters en Jona-gestalten (religieuze figuren) optreden. Zeer uitvoerig gaat hij ook in op het schipbreuk-motief dat zowel in de literatuur als in de schilderkunst herhaaldelijk terugkeert: het moment waarop alle hoop vervliegt.
Krahé geeft in het boek niet alleen blijk van grote eruditie, maar ook van een enorme belezenheid. Het boek doordringt de Nederlandse lezer er nog eens goed van hoeveel er in het Engelse taalgebied op dit terrein is verschenen. Wie ook maar enigszins in literatuur is geïnteresseerd kan uit zijn hoofd reeds vele titels noemen: *The tempest* van Shakespeare, *Gulliver's travels* van Jonathan Swift, *Robinson Crusoe* van Daniel Defoe, *The rhyme of the ancient mariner* van Samuel Taylor Coleridge, *Treasure island* van Robert Louis Stevenson, *Moby Dick* van Herman Melville en de talloze werken van Joseph Conrad. Honderden andere, merendeels geheel onbekende boeken passeren de revue, zonder dat de schrijver overigens vervalt in hinderlijke opsommingen. Nederland kan daar toch niet veel meer tegenover stellen dan wat jongensboeken betreffende de zeventiende-eeuwse oorlogsvloot, de zeeromans van Arthur van Schendel en *Hollands glorie* van Jan de Hartog. Opmerkelijk is bij vergelijking bijvoorbeeld de grote hoeveelheid literatuur over kapers en piraten in het Engelse taalgebied, een thema dat in Nederland vrijwel niet aan bod is gekomen. Het lijkt er op dat dergelijke boeken hier niet op prijs werden gesteld vanwege hun weinig opvoedende karakter. Kennelijk stelde men liever het leven van Nederlandse zeventiende-eeuwse zeehelden 'ter navolging' aan de jeugd ten voorbeeld.
Krahé's boek is een prachtig uitgegeven standaardwerk dat stellig een Engelse vertaling verdient, bijvoorbeeld in de vorm van een Penguin-uitgave.

R.B. Prud'homme van Reine

Werner Lahn, *Die Kogge von Bremen. I. Bauteile und Bauabläufe.* Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseum, Band 30 (Hamburg: Ernst Kabel Verlag, 1992, 250 p., ill., 37 plans in doos, ISBN 3-8225-0186-7).
Tot in het begin van de jaren zestig had men maar een betrekkelijk vage en onvolledige voorstelling van een middeleeuwse kogge. Men kende ze uit geschreven bronnen en men beschikte over gestileerde maar reliëfloze stadszegels, geschilderde miniaturen in handschriften en enkele schilderijen. Daarop waren wel algemene kenmerken te zien, maar voor meer bijzonderheden bleef het meestal bij gissen en veronderstellen.
In 1962 stootte men tijdens baggerwerken in de Weser bij Bremen op een groot wrak. Nader onderzoek en studie van vooral Dr. Siegfried Fliedner en Dr. Rosemarie Pohl-Weber, beiden van het Fockemuseum te Bremen, wezen uit dat het wrak een kogge moest zijn. Samen met de vondst van de eerste Romeinse koopvaardijschepen en de resten van het oorlogsschip *Mary Rose* die in Engeland werden gevonden, de Vikingschepen van de Roskildefjord in Denemarken en het oorlogsschip *Wasa* in Stockholm, werd de ontdekking van deze kogge één van de grote archeologische vondsten van de twintigste eeuw. De kogge bleek inderdaad het eerste in redelijk goede en vrij volledige staat verkerende wrak van een dergelijk middeleeuws schip te zijn. De goede staat was uiteraard betrekkelijk want in het geheel werden meer dan 2000 grotere en kleinere stukken bij elkaar gesprokkeld. Het lichten en bewaren van zo'n onverwachte vondst als dit grote schip en het restaureren daarvan, bracht heel wat financiële, technische en praktische problemen met zich. Uiteindelijk werd het wrakhout in het wat later in aanbouw zijnde Deutsches Schiffahrtsmuseum te Bremerhaven ondergebracht. Daarvoor werden de bouwwerken van het museum ook aangepast. Toen kon een aanvang gemaakt worden met het bestuderen en plannen van de wederopbouw van het wrak. De vondst van het schip had toen reeds een aantal randstudies opgeleverd in verband met techniek, handels-, verkeers- en stadsgeschiedenis waardoor nieuwe bronnen aan het licht kwamen die het belang van de kogge onderstreepten.
Men begon alle onderdelen meetkundig en fotogrammetrisch op te meten, te tekenen, te beschrijven en chemisch te behandelen met de bekende polyethyleenglycoloplossing. Ondertussen werden ze als een grote legpuzzel in elkaar gepast. Voor de wederopbouw werden de traditionele scheepsbouwtechnieken gebruikt – zij het met mechanische werktuigen – en deze techniek bleek in probleemgevallen ook naar de gewenste oplossing te leiden. Ontbrekende delen werden aan de hand van nog bestaande, gelijkwaardige stukken bijgemaakt en ingepast. Andere, zoals bijvoorbeeld het niet teruggevonden roer, werden nieuw gemaakt. Daarvoor werd uiteraard teruggegrepen naar de bestaande bronnen. Eerst dan kon het schip volledig opgemeten en een plan getekend worden. Dat gebeurde tussen 1980 en 1989.
In het boek wordt de hele operatie gedetailleerd beschreven. Na de inleiding over de ontdekking van het schip en het belang van de koggevondst, volgt een uitgebreide chronologisch gerangschikte literatuurlijst (1963-1991) en een geografisch gerangschikte lijst van studies over andere koggevondsten. De rest van het boek is geheel gewijd aan de beschrijving van de wederopbouw van het wrak. De oorspronkelijk Duitse paragrafen worden telkens door een wat kortere Engelse vertaling gevolgd. Bij het boek is een Duits-Engelse lijst van technische koggetermen gevoegd en tevens een Duits-Engelse woordenlijst van de vaktermen, die op ieder blad van het plan voorkomen en per bladnummer gerangschikt zijn. In de algemene beschrijving wordt uitgelegd hoe men is te werk gegaan om alles op de juiste plaats te bevestigen. De beschrijving wordt met zwart-wit foto's geïllustreerd. Daarbij moet wel rekening gehouden worden met het feit, dat de foto's voor minder ingewijde belangstellenden soms moeilijk te lezen zijn. De bijschriften bij de illustraties zijn tweetalig Duits-Engels. In de beschrijvende tekst zijn bepaalde onderdelen van de romp, zoals de huidplanken en andere, genummerd en op de plans zijn ze onder datzelfde nummer terug te vinden. Tevens wordt verwezen naar het bladnummer van het plan waar het betreffende onderdeel getekend, of in de constructie is ingepast. In drie lijsten (p. 172-249) worden bijzonderheden over respectievelijk de huidbeplanking (A), de buikstukken, wrangen, boeg- en hekbanden, oplangers (B) en de binnenbeplanking en wegering (C) genoemd met hun plaats, de aard van het stuk, de afmetingen en de nageling. In de bijhorende noten wordt beschreven welke bewerking het stuk ondergaan heeft, welke kenmerken het vertoont met vermelding van het kalfaatwerk, de spijkers, nagels, halfhoutjes, scheuren, herstellingen.
De meeste van de 37 bladen werden getekend door Rita Schultze en Claudia Nord. Deze soms zeer ingewikkelde en moeilijk te tekenen plans zijn perfect uitgevoerd. Zij tonen heel duidelijk alle onderdelen van het schip tot de spijkers toe. Reconstructies van niet oorspronkelijke huidplanken zijn gerasterd weergegeven. Alle tekeningen zijn niet op dezelfde schaal uitgevoerd. De reden is wel, dat bepaalde tekeningen te groot zouden worden. Sommige zijn op schaal 1:10 getekend, andere op 1:20 of op 1:50. Voor de gebruikers van de plans, zoals modelbouwers, zijn de tekeningen dus niet onmiddellijk bruikbaar en zullen tot dezelfde schaal moeten herleid worden. Het is merkwaardig dat de tekeningen niet in de gebruikelijke volgorde zijn genummerd. Gewoonlijk zijn het lijnenplan en het spantenbord de eerste. In dit geval zijn het de laatste en is de eerste tekening een volledig profiel van de romp. Daartussen zitten dan plans van een aantal bewerkte spanten, plangezichten, langsdoorsneden, plans van de inhouten, het achterkasteel, de kiel, de stevens, de kaapstander, het braadspit, enkele afzonderlijke onderdelen en de inventaris als het scheepstoilet en andere stukken.
Bijzonderheden als de overgang van het gladboordig gelegde vlak en de overgang naar overnaads werk van de boorden was niet echt onbekend. De Vlaamse Blankenbergse schuiten, die al in de vijftiende eeuw worden afgebeeld, waren ook op die wijze gebouwd. De techniek om de overgang van gladboordig naar overnaads werk te verwezenlijken door middel van een haakse borsting, was wel een nieuw gegeven en werd afzonderlijk getekend. Deze techniek werd bij latere vondsten aangehaald als één van de kenmerken om ze als eigen aan 'koggeachtige' schepen te omschrijven. Of dat altijd opgaat, valt te betwijfelen, want er zullen nog wel andere schepen dan koggen volgens deze techniek gebouwd zijn. Zoveel verschillende werkwijzen zullen in de middeleeuwen toch niet bestaan hebben. Meteen is ook de constructie van een 'doorbalkt' schip en de hele bouwwijze en inrichting duidelijk geworden. Merkwaardig is ook de openvallende U-vorm van het grootspant. Over het algemeen werd vroeger aangenomen – steunend op de bekende iconografie – dat de kogge en andere zeeschepen logge, stompe bouwsels waren. Het blijkt nu dat de kogge een scherp en gepiekt voor- en achterschip had met vloeiende, geveegde lijnen en niet de eer-

der gedrongen vorm had van het soort schepen, dat het Matoramodel wordt verondersteld voor te stellen. Bij nader inzien is dat misschien niet zo verbazend. De Weser is toch niet zo ver verwijderd van de Deense wateren waar de wat oudere, scherpgebouwde Skudelevschepen thuishoorden.
Naar deze plans zijn al twee replica's op schaal 1:1 gebouwd waarmee ook gezeild wordt om de mogelijkheden van het schip te onderzoeken. Waarschijnlijk zal de beschrijving van de tuigage en de zeewaardigheid van het schip het thema van deel II vormen. Belangstellenden, die de kogge 'in levenden lijve' willen zien, zullen noodgedwongen nog enkele jaren op hun honger moeten blijven. Het hele schip is ondergedompeld in een groot aquarium. Niettegenstaande de patrijspoorten in de wand is door de troebele conserveringsvloeistof maar weinig van het schip te zien.
Het Deutsches Schiffahrtsmuseum heeft met deze publicatie in de roos geschoten. Het werk is een voorbeeld van 'Gründlichkeit', en een standaardwerk zoals weinig andere. Door de berging, de restauratie en de beschrijving van de kogge heeft het Deutsches Schiffahrtsmuseum en haar medewerkers een groot hiaat in de kennis van de ontwikkeling van de middeleeuwse scheepsbouw en scheepvaart gevuld.

J. Van Beylen

M.J. van Lieburg, *Van Zeemanshospitaal tot Havenziekenhuis. De geschiedenis van de Stichting Havenziekenhuis en het Instituut van Tropische Ziekten te Rotterdam* (Rotterdam: Erasmus Publishing, 1992, ill.).
Jubilea en herdenkingen door bedrijven of instellingen zijn regelmatig aanleiding tot het vastleggen van hun geschiedenis. Soms is het resultaat van deze activiteit van belang voor de geschiedschrijving in het algemeen. Soms ook verschijnen er jubileumboeken die het niveau van een (voorlichtings)brochure niet overstijgen of waarvan de hagiografische toon uit elk alinea opklinkt.
Het in 1992 verschenen boek *Van Zeemanshospitaal tot Havenziekenhuis* van de Amsterdamse hoogleraar medische geschiedenis M.J. van Lieburg is het een noch het ander. Het is een keurig vormgegeven en rijk geïllustreerd boek geworden, met een Engelse summary, een persoonsregister, een voor- en nawoord (dit laatste geschreven door de directeur-geneesheer) en bijlagen met alle namen van bestuurderen en medische staf uit heden en verleden. De opdrachtgever, de Stichting Vrienden van het Havenziekenhuis, kan de publicatie dan zeker óók hanteren als instrument voor de public relations van dit opmerkelijke ziekenhuis. Maar als geschiedschrijving is het toch vooral wat Van Lieburg vertelt over de voorgeschiedenis en de totstandkoming van het Havenziekenhuis, wat ons boeit. De voorgeschiedenis van het Havenziekenhuis zoals die in Van Lieburgs boek is beschreven is een lange historie van weinig doortastende overheden, veel papieren plannen, achterhaalde visies, en van ruzies tussen Amsterdam en Rotterdam...
Zieke zeelieden kregen in Rotterdam letterlijk eeuwenlang geen voet aan wal. Verordeningen dwongen hen al in de achttiende eeuw in de ziekenboeg te blijven. Deze situatie duurde tot aan het begin van de twintigste eeuw. Toen ontstond een wat soepeler beleid. Er was echter weinig plaats in de bestaande Rotterdamse hospitalen. Niet alleen voor zeelieden, maar ook voor havenarbeiders, die onder invloed van de mechanisering van het havenbedrijf steeds meer kampen met ongevallen. Uiteindelijk leidde een samenwerking tussen Rotterdamse havenbaronnen, organisaties van havenarbeiders en Leidse medici tot het bijeenbrengen van de benodigde fondsen voor de opening van het Havenziekenhuis. De Gemeente Rotterdam evenals de Rijksoverheid lieten het daarbij genadeloos afweten.
Al vanaf de eeuwwisseling bepleitten diverse medici de oprichting van een Instituut voor Tropische Geneeskunde met een kliniek waar ook zeelieden zouden kunnen worden behandeld. In 1907 verenigden zij zich in de *Nederlandse Vereeniging voor Tropische Geneeskunde*. Al spoedig ontstond er strijd tussen Amsterdamse en Leidse medici over de vestigingsplaats van een dergelijk instituut. De minister van Koloniën, zo schrijft Van Lieburg op diverse plaatsen, gaf voor de studie en behandeling van tropische ziekten de voorkeur aan Amsterdam en Batavia. Hoe het volgens de minister met Rotterdamse zeelieden moest, wordt in Van Lieburgs publikatie niet duidelijk. Jammer genoeg gaat de auteur niet nader op deze ministeriële hardnekkigheid in. Of hij hier in bijvoorbeeld departementale archieven naar gespeurd heeft valt niet na te gaan, aangezien Van Lieburg er voor koos geen enkele bronverwijzing in zijn boek op te nemen. In dit geval wreekt zich zo'n keuze.
Treffend voor achterhaalde visies en ambtelijke traagheid is Van Lieburgs relaas over de behandeling van het quarantaine-probleem. In de negentiende eeuw raakte men steeds meer beducht voor epidemieën. Na 1877 was volgens de quarantainewet ook Rotterdam verplicht voor lijders aan onder meer pokken, cholera en pest quarantainestations in te richten. Eerst tegen 1900 werden met dit doel in het havengebied diverse houten barakken geplaats. Of en hoeveel zeelieden hier ooit in quarantaine zijn gehouden, vermeldt Van Lieburg helaas niet. Dat doet hij wel in zijn beschrijving van het in 1934 geopende, moderne stenen Rotterdamse quarantaine-station op de Heyplaat in Rotterdam-Zuid. In het ruim dertigjarig bestaan van dit station, is er slechts één zeeman verpleegd. De tijd van (tropische) epidemieën was blijkbaar al achter de rug toen Rotterdam tot de bouw van dit station besloot.
De passages over het Havenziekenhuis in oorlogstijd (drie bladzijden) steken inhoudelijk en qua lengte wat magertjes af. Ik had hier wel wat meer over willen horen. Van Lieburg beroept zich op het ontbreken van bronnenmateriaal, maar maakt ons wel nieuwsgierig met suggesties over het ziekenhuis als onderduikadres. Ik maak me sterk dat bijvoorbeeld via de methode van oral-history er in het Rotterdamse niet meer te halen zou zijn geweest. Ik had hiervoor graag wat minder opsommingen willen lezen over al de medici die de laatste vijftig jaar op de diverse afdelingen hebben rondgelopen en over al de nieuwe ziektebeelden die door hen zijn vastgesteld. Vooral het tweede deel van deze geschiedschrijving blinkt hierin uit en is dodelijk saai van inhoud. In dit gedeelte – bijna één derde van het boek – wordt de naoorlogse periode van het Havenziekenhuis tot in 1992 geschetst. De 'hoofdlijnen en hoofdmomenten' zoals Van Lieburg zijn geschiedschrijving zelf aanduidt, zijn in dit deel wel wat vaak detaillijnen geworden. Samenvattend zou een wat bredere blik op de context van de geschiedenis van het Havenziekenhuis niet alleen tot een andere bronnenbehandeling hebben geleid, maar ook voor niet direct betrokkenen een interessanter publikatie hebben opgeleverd.

P. Reinders

David Loades, *The Tudor Navy. An Administrative, Political and Military History* (Aldershot: Scolar Press, 1992, 317 p., ISBN 0-85967-922-5).
Over de bedoeling van het boek van David Loads, hoogleraar aan de universiteit van Wales te Bargor, kan geen misverstand bestaan: hij wil de geschiedenis van de Engelse marine ten tijde van de Tudors behandelen in administratieve, politieke en militaire context. Daarmee laat hij de traditionele marinegeschiedenis voor wat ze is. De Engelse zeevaart, de technische ontwikkelingen van schepen en wapens en de juridische aspecten van de admiraliteit blijven nadrukkelijk op de achtergrond. Loades beschouwt de marine als een aspect van de staat, die in de zestiende eeuw tot wasdom komt.
Over de marine van de Tudors bestond nog geen alomvattende monografie. De bestaande literatuur beperkt zich tot algemene overzichtswerken die met name aan het einde van de vorige eeuw verschenen en tot, van meer recente datum, boeken en artikelen over bepaalde aspecten van de marine. Zo mochten met name de Armada, de laatste jaren van de regeerperiode van Hendrik VIII en de eerste van Elizabeth I zich in relatief grote belangstelling van historici verheugen. Hieruit is de indruk ontstaan dat de marine van Engeland in de zestiende eeuw met horten en stoten tot ontwikkeling kwam. Loades neemt de gehele zestiende eeuw voor zijn rekening en komt tot het beeld van een meer evenwichtige groei van de marine, die zich alleen in perioden van oorlog versnelde.
Algemeen bekend is dat Hendrik VIII een grote interesse aan de dag legde voor de marine. Het is niet toevallig dat gedurende zijn regeerperiode een permanente oorlogsvloot wordt gecreëerd. Toch had reeds zijn vader, Hendrik VII, de bouw van eigen oorlogsschepen gestimuleerd en de basis voor een verder uit te bouwen marine-administratie gelegd. De periode tot 1547 wordt gekenmerkt door een regelmatige groei in aantallen schepen wat leidt tot de aanleg van marinebases, werven en dokken en het opstellen van programma's voor herstel en behoud van de reeds in de vaart zijnde schepen.
Na 1547 is de administratieve structuur van de marine een feit en blijft de omvang van de vloot min of meer constant. De nadruk komt dan te liggen op de efficiënte aanwending van de beschikbare middelen. De oorlogsschepen worden door Elizabeth I ook ingezet bij handelsmissies buiten Europese wateren. In de strijd met Spanje kan de Engelse overzeese handel het niet zonder de steun van de marine stellen. De activiteiten van Engelse kapers tijdens de oorlog met Spanje leidt verder tot het geheel nieuwe strategische concept van blokkade. Door de bevoorrading op zee van grote schepen kwam deze strategie rond het begin van de zeventiende eeuw binnen het bereik der mogelijkheden.
The Tudor navy is een uiterst degelijk en overtuigend boek. Het is gebaseerd op diepgaand archiefonderzoek dat veel nieuwe feiten heeft opgeleverd. De overvloed aan details en met name het omvangrijke, in de tekst verwerkte cijfermateriaal doen echter enigszins afbreuk aan het betoog en de leesbaarheid. Door meer afstand te nemen van het archiefmateriaal en door de kwantitatieve gegevens onder te brengen in tabellen had dit euvel kunnen worden ondervangen. Het is niettemin een werk van fundamenteel belang voor de zestiende-eeuwse maritieme geschiedenis van Engeland en Noordwest Europa. Het kan als aanzet fungeren voor verder onderzoek, bijvoorbeeld naar de ontwikkelingen in de Nederlanden.

L.H.J. Sicking

Ph. Masson en M. Vergé-Franceschi (eds.), *La France et la mer au siècle des grandes découvertes* (Parijs: Tallandier, 1993, 391 p., ISBN 2-235-02112-3).
Nu het Columbusjaar voorbij is en de stroom van publikaties over 1492 afneemt, verschijnt een bundel over maritiem Frankrijk in de zestiende eeuw.

Tweeëntwintig auteurs proberen antwoord te geven op de vraag welke rol Frankrijk in wetenschappelijk, economisch, strategisch en sociaal opzicht heeft gespeeld in de veranderingen die het gevolg waren van de ontdekking van de Nieuwe Wereld.
De basis voor een Franse rol in het grote maritieme avontuur van de Nieuwe Tijd werd in de tweede helft van de vijftiende eeuw gelegd. In de middeleeuwen was Frankrijk een continentaal land bij uitstek. Dit veranderde toen achtereenvolgens Guyenne (1453), de Provence (1481) en Bretagne (1491) aan het koninkrijk werden toegevoegd. Met deze gebiedsuitbreidingen kreeg Frankrijk er vele kilometers kustlijn bij en namen de maritieme belangen en mogelijkheden van het land navenant toe. De Atlantische Oceaan en de Middellandse Zee lagen voortaan open voor Franse zeevaarders.
De bundel is voorzien van een algemene inleiding en conclusie en is verder opgebouwd uit vier delen: bronnen voor de maritieme geschiedenis, havens, mensen en documenten. In het eerste deel zijn artikelen over scheepsbouw, maritieme literatuur, ordonnanties van de marine en maritiem jargon opgenomen. Daarmee is dit gedeelte van het boek het minst leesbare: met uitzondering van het artikel over scheepsbouw (Eric Rieth) gaat het om weinig meer dan aaneengeschreven opsommingen van boektitels, ordonnanties en begrippen die voor de geïnteresseerde leek onverteerbaar zijn.
Het onderdeel 'havens' bevat twee algemene bijdragen: Michel Mollat du Jourdin over de Normandische havens en Alain Boulaire over Bretagne. Aparte stukken zijn geschreven over Nantes, Bayonne, La Rochelle en Boulogne. Het artikel van Jean Meyer over Nantes brengt de ontwikkeling van de havenstad in demografisch en geografisch opzicht in verband met de ontwikkelingen in de andere Franse havensteden aan de Atlantische kust en maakt bij gebrek aan zestiende-eeuwse bronnen over deze stad een gewaagde maar interessante sprong naar Duitsland door de relatie die Nantes via de Loire heeft met het achterland te vergelijken met Bremen in het bekken van de Weser. Redacteur Vergé-Franceschi opent het derde deel, 'Les hommes', met een bijdrage over dertien landrotten, zoals hij de admiraals van Frankrijk in de periode 1492-1593 aanduidt. De pogingen van de Franse admiraal om zijn bevoegdheden ten koste van de admiraals van Guyenne, de Provence en Bretagne tot het hele Franse kustgebied uit te breiden staan hierin centraal. Drie artikelen behandelen de Franse bijdrage aan de ontdekking van Amerika. Zij vormen veeleer de neerslag van de huidige stand van onderzoek dan dat zij wezenlijk nieuwe inzichten bieden. De reizen van de Normandiërs Paulmier de Gonneville (Brazilië 1504) en Jacques Cartier (Newfoundland 1534-1535, 1541), de expedities van de Italiaanse broers Verrazano in opdracht van koning Frans I (1524-1529) alsmede die van Nicolas Durand de Villegagnon (Brazilië 1555) passeren de revue. Van al deze reizen hebben alleen die naar Canada uiteindelijk tot Franse kolonisatie geleid.
Het laatste deel van de bundel kent de grootste variatie. Het enige dat de bijdragen gemeen hebben, is dat ze uitgaan van een of meer documenten. De aansluiting van de Provence bij Frankrijk wordt beschreven aan de hand van het werk van de Provençaalse historicus Peiresc (1580-1637). De kaapvaart in de Middellandse Zee is het onderwerp van een aantal gepubliceerde brieven afkomstig uit het gemeentearchief van Arles. Philippe Mannevilles artikel over de stichting en eerste ontwikkeling van Le Havre hadden we eerder in het deel over havens verwacht.
La France et la mer au siècle des grandes découvertes geeft een kaleidoscopisch beeld van een groot continentaal land dat in de zestiende eeuw zijn entree maakt op het toneel van de wereldzeeën. De grote verscheidenheid aan onderwerpen heeft voor- en nadelen. Om met het laatste te beginnen: de meeste bijdragen blijven door hun geringe omvang noodgedwongen oppervlakkig; aan analyse komt men - op een enkele uitzondering na - niet toe. De lezer maakt daarentegen kennis met vele aspecten van de zeegeschiedenis van de zestiende eeuw. Bovendien worden de ongekende mogelijkheden voor verder onderzoek duidelijk. Het boek is dan ook in de eerste plaats van belang voor specialisten, in casu maritiem-historici, in tegenstelling tot hetgeen de algemene titel doet vermoeden. Een jaartallenlijst en indices op plaats-, persoons- en scheepsnamen completeren de bundel.

L.H.J. Sicking

Jan Parmentier, *De Holle Compagnie, Smokkel en legale handel onder Zuidnederlandse vlag in Bengalen, ca. 1720-1744* (Hilversum: Verloren, 1992 (Zeven Provinciën Reeks, deel 4), 96 p., ill.).
During the seventeenth and the eighteenth centuries, the bulk of the intercontinental trade between Europe and Asia was carried on by the English and the Dutch East India Companies – the two giant chartered monopoly trading companies of the period. It is, therefore, not surprising that the literature dealing with this trade in the overall framework of the expansion of Europe is dominated by studies pertaining to these two companies. It is nevertheless important to realize that in addition to the English and the Dutch, there was the French East India Company which had emerged as a close third during the second and the third quarters of the eighteenth century, besides a whole host of the so-called minor companies engaged in this trade. These included, among others, the Danish East India Company chartered in 1616, the Ostend Company founded in 1722 and the Swedish East India Company established in 1731. The late Holden Furber was the first major historian to draw attention tot the minor companies and emphasize the fact that many of them were no more than 'covers' for groups of merchants of various nationalities come together to get around the monopoly privileges of the great East India Companies. In the absence of definitive and detailed work on most of these companies, however, Furber was able only to sketch the barest outlines of the commercial activities of these companies.
In respect of the Ostend Company, this lacuna has now been filled to an important extent by the slim volume produced by Jan Parmentier. The Ostend Company, which was a conglomerate of Dutch, Irish, Danish and Flemish interloping interests, was chartered by the Habsburg Emperor Charles VI at Vienna in 1722, though voyages to the East had been organized by this group from as early as 1713 when Austrian administration had been established in the Netherlands. The group had established a factory at Kovilam, a few miles south of Madras, in 1719. But most of its activities were concentrated in Bengal, which is the region taken up by Parmentier. The strength of the book lies not so much in a description or analysis of the trading activities carried on in the region on the account of the Company, which in any case did not amount to very much, but in an analysis of related dimensions of the Ostenders' presence in Bengal. Parmentier brings out in sharp relief the problems the Ostenders had to face in getting a formal permission to trade in the province, which ordinarily should have been a routine affair. The explanation was the substantive and sustained opposition of both the English and the Dutch to the entry of a new competitor in the lucrative trade of the region. The English-Dutch coalition went to the extent of offering a bribe of Rs. 200,000 to the *faujdar* of Hugli to keep the Ostenders out. In 1727, just before the permission to trade was finally received, the English even sought to bring the Ostenders into disrepute by having a Bengali village set on fire by a party of their own soldiers carrying the Habsburg Emperor's flag and shouting 'Long live the Emperor, we are Germans'! A failure of the efforts in Bengal did not prevent the coalition from operating in Europe. Through their respective governments, pressure was brought to bear on the Emperor to have the Ostend Company withdrawn. Since the Emperor needed the Anglo-Dutch support against Spain to secure for his daughter, Maria Theresia, the succession to all his dominions, the strategy worked. The Ostend Company was suspended in 1727 and abolished in 1731.
Following the suspension of the Company, the Directors in Antwerp decided to continue in business by operating under foreign flags, and a small amount of inter-continental trade continued to be conducted. Between 1726 and 1730, the Ostenders also engaged in a certain amount of intra-Asian trade from Bengal. This was done on the account of the Company, often in partnership with private English merchants. These ventures were usually not particularly profitable and, indeed, often involved a loss. But they were instrumental in making senior employees of the Company also participate in them. In the ultimate analysis, it was such participation that enabled the Ostenders to maintain their factory in Bengal for as many as thirteen years after the formal abolition of the Company in 1731. The key figure in this was François de Schonamille, an Antwerp merchant who had served the Company for many years and who had been appointed governor after Alexander Hume had deserted to the English in December 1730. Schonamille engaged in a fair amount of private trade on his own account, often in collaboration with other important private European traders operating in Bengal at the time. These included the chiefs of the French and the Dutch East India companies in Bengal, Joseph François Dupleix and Jan Albert Sichterman respectively. The inter-connections between Schonamille's ventures and those of Dupleix and Sichterman, particularly the former, provide in some sense the high point of Parmentier's account.
Within the space of less than a hundred pages, Parmentier has done a commendable job in an hitherto unexplored area. The book is clearly written and is highly readable. All those interested in the field would find it useful.

Om Prakash

R.B. Prud'homme van Reine e.a., *Ter navolging. Maritieme kunst en curiosa uit de Kweekschool voor de Zeevaart*, Jaarboek 1992 Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum Rijksmuseum Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam (Zutphen: Walburg Pers, 1992, 200 p., ill., ISBN 90611-820-0).
'Moge deze catalogus de lezer duidelijk maken dat de collectie van het Vaderlandsch Fonds een scheepvaartmuseum in het klein vormt, dat ten volle waard is in het grote Scheepvaartmuseum te worden opgenomen': zo eindigt de inleiding van de catalogus *Ter navolging*, tevens het Jaarboek 1992 van het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam. Die wens wordt ten volle gerechtvaardigd door de 199 goed gedocumenteerde pagina's die de catalogus telt, bestrijkend een totaal van 167 catalogusnummers. Het is vooral de gemiddelde kwaliteit van de stukken die de lezer treft, alsook de expertise die

bij de behandeling der voorwerpen wordt gedemonstreerd.
Het Vaderlandsch Fonds ter Aanmoediging van 's Lands Zeedienst werd in 1781 in de overwinningsroes na de slag bij Doggersbank opgericht, en stichtte op zijn beurt vier jaar later de Kweekschool voor de Zeevaart in haar behuizing aan de huidige Prins Hendrikkade te Amsterdam. De direkte betrokkenheid van zeehelden als Zoutman en Van Kinsbergen bij de totstandkoming van dit instituut heeft niet alleen garant gestaan voor haar succes als leerschool voor generaties marine- en koopvaardijofficieren, maar ook belangrijk bijgedragen aan de vorming van een belangrijke nautische collectie. De verzameling telt een respectabel aantal absolute topstukken, waarop menig museum jaloers mag zijn. In een aantal inleidende hoofdstukken zet Ronald Prud'homme van Reine de groei en de geschiedenis van de collectie tot in detail uiteen, waarna overgegaan wordt tot een systematische behandeling der collectie-onderdelen. Achtereenvolgens worden behandeld de schilderijen, prenten en tekeningen, beeldhouwwerken, penningen, eretekens en relieken, scheepsmodellen, nautische instrumenten, geschut, de bibliotheek en een rubriekje diversen.
Het strekt Prud'homme van Reine tot eer dat hij zich, als historicus, in de meer kunsthistorische onderwerpen op het hoogste niveau weet te handhaven. In deze hoeft de catalogus het voor geen enkel in kunsthistorische kringen geproduceerd werk onder te doen. Prud'homme van Reine voelt zich blijkbaar ook niet beperkt door onderwerp of periode, maar geeft blijk van een eruditie, overzicht en vindingrijkheid die men zelden in het museum-vakgebied aantreft. Voor een aantal belangrijke stukken, zoals De Verwer's Beleg van La Rochelle en Willem van de Velde's De Slag bij Nieuwpoort, heeft zijn niet aflatende onderzoeksdrift verrassende nieuwe inzichten en belangrijk historisch bewijsmateriaal opgeleverd. Juist zijn nautisch-historische achtergrond verleent zijn bijdragen een belangrijke meerwaarde. Zijn incidenteel archaïsch taalgebruik, vast opgelopen door tè intensief bronnenonderzoek, mag hem vergeven worden.
Prud'homme van Reine heeft het merendeel der hierboven genoemde catalogusonderdelen voor zijn rekening genomen. Een aantal rubrieken is toevertrouwd aan andere specialisten. Zo behandelt Henk Dessens de scheepsmodellen, W. Mörzer Bruyns de nautische instrumenten, en J.P. Puype het geschut en de blanke wapens, die bij de eretekens zijn ondergebracht. Het resultaat is dan ook een doorwrochte wetenschappelijke catalogus, die door een goede leesbaarheid en prettige vormgeving ook voor de leek uiterst toegankelijk is gebleven.
Het is jammer dat dit standaardwerk enige schoonheidsfoutjes heeft. De toepassing van de beschrijvingstechniek die in de inleiding wordt uitgelegd, is per auteur toch merkelijk verschillend; de eindredactie had dit wat meer kunnen stroomlijnen. Overal is gestreefd naar de plaatsing van een foto bij een beschrijving, en op die plaatsen waar dat niet gebeurd is, wordt dat als een gemis ervaren. Ronduit irritant en nodeloos ingewikkeld is de ordening der noten per catalogusnummer aan het einde van iedere rubriek: wat is er toch verkeerd met de eenvoudige oude voet- of eindnoten? De nummering is verwarrend en de plaatsing aan het eind van ieder hoofdstuk levert nodeloos veel geblader op. Het is overigens niet geheel duidelijk waarom in het geval der nautische instrumenten van dit systeem is afgeweken. Ook kan men enige haast in de afwerking van het werk lezen in slordigheidsfoutjes als inkonsekwente bibliografische verwijzingen, bijv. 'Davids, Zeewezen', bij de nautische instrumenten als noot 12, wordt twee noten later vermeld als 'Davids, Zeewezen en wetenschap'. Al met al kleinigheden, ongetwijfeld erin geslopen door de merkbare haast waarmee het werk is afgeleverd, maar die aan de netto kwaliteit ervan weinig afbreuk doen.

Alan Lemmers

R. Raben en H. Spijkerman (ed.), *De archieven van de Verenigde Oostindische Compagnie. The Archives of the Dutch East India Company (1602-1795).* Algemeen Rijksarchief, Eerste Afdeling ('s-Gravenhage: SDU Uitgeverij, 1992, 555 p., ill., krt., ISBN 90-12-080126).
Over gebrek aan belangstelling heeft de Verenigde Oostindische Compagnie de afgelopen decennia niet te klagen gehad. Er zijn inmiddels legio publicaties over de compagnie verschenen, waaronder enige monumentale studies. Dat er zo'n twee eeuwen na het ter ziele gaan van de compagnie, veel en vooral ook zo veelzijdig over haar gepubliceerd kan worden, heeft alles te maken met het bewaard gebleven omvangrijke, 1277 strekkende meter VOC-archief. Branden of andere rampspoed, waardoor enigszins vergelijkbare archieven als die van de admiraliteiten grotendeels verloren zijn gegaan, bleef de papieren VOC-nalatenschap gelukkig bespaard. In 1856 begon het departement van Koloniën – de erfgenaam van de compagnie – met het overdragen van VOC-archieven aan het rijksarchief in Den Haag. Vervolgens hield een hele reeks archivarissen onder wie J.K.J. de Jonge, H.T. Colenbrander en J. de Hullu, zich bezig met het ontsluiten van deze rijke bron. De laatste in de rij was rijksarchivaris mevrouw M.A.P. Meilink-Roelofsz. Haar inventaris was in 1963 gereed. Sindsdien hebben vele historici en andere geïnteresseerden gebruik gemaakt van deze getypte inventaris. Een nadeel was dat hij alleen geraadpleegd kon worden op de studiezaal van het Algemeen Rijksarchief (ARA). Maar daaraan is met de uitgave van dit kloeke boekwerk een einde gekomen.
De gepubliceerde inventaris is veel handzamer dan zijn getypte voorganger die uit een flink aantal losse delen bestond. Door gebruik te maken van een grote bladspiegel, verschillende lettergroottes en pagina's van A4-formaat kon de hoeveelheid bladzijden fors gereduceerd worden en het aantal banden teruggebracht worden tot één.
Aan de eigenlijke inventaris gaat een Engelstalige inleiding vooraf. Hiermee wordt de toenemende stroom buitenlanders die de VOC-archieven (willen) raadplegen, op zijn wenken bediend. De inleiding – in het voorwoord 'introduction' genoemd maar in de inhoudsopgave 'history and manual' – is opvallend uitgebreid. De lezer krijgt eerst vijf artikelen voorgeschoteld waarin diverse aspecten van de VOC aan bod komen, van haar organisatiestructuur in Nederland en Azië tot en met de voor de VOC vervaardigde structuur in Nederland en Azië tot en met de voor de VOC vervaardigde landkaarten en tekeningen aan toe. Naast aandacht voor de vorming en inhoud van de in Den Haag berustende VOC-archieven wordt ook stilgestaan bij aan de compagnie verwante archieven in Nederland en in het buitenland.
De als hoofdstukken gepresenteerde inleidende artikelen zijn geschreven door aan het ARA verbonden archivarissen en van de Leidse Universiteit afkomstige historici die dankzij hun (promotie-)onderzoek zeer goed thuis zijn geraakt in de VOC-archieven. Het resultaat is er naar. Het zijn kundige verhandelingen geworden, en zij vormen tezamen met de daaropvolgende appendices (waarin ondermeer de inhoud van bepaalde archiefstukken schematisch wordt weergegeven) en literatuurlijst (uitgesplitst naar landen en regio's waar de VOC was gevestigd) een nuttige handleiding voor de gebruiker. Het nuttige is hier trouwens met het aangename verenigd want dit deel van het boek is geïllustreerd. Helaas betreft het uitsluitend zwartwit foto's waardoor de zeggingskracht of schoonheid van sommige afbeeldingen verloren gaat.
Het tweede deel van het boekwerk bestaat uit de inventaris: een lijst van bijna 15000 genummerde en beschreven archiefstukken. De door mevrouw Meilink-Roelofsz aangebrachte ordening bleef gehandhaafd. Alleen het aantal subrubrieken werd drastisch verkleind, hetgeen de overzichtelijkheid ten goede kwam. De inhoudsopgave op de inventaris van de VOC-archieven weerspiegelt dit; zij is kort en bondig. De inventaris is gebruikersvriendelijk en laat zich prettig lezen door een rustige consequente lay-out.
Op de inventaris volgt een concordantie waarin een oude vóór 1963 op het ARA gebruikte nummering wordt omgezet in die van dr. Meilink-Roelofsz. Daarna rest de index. Het eerste deel van het boek – 'the introductory section' – heeft overigens een eigen index. De afsluitende index op de namen van personen, schepen, plaatsen en instellingen die in de inventaris genoemd worden, is uiteraard een handig hulpmiddel, al vraag ik mij af waarom niet wordt aangegeven dat bijvoorbeeld Patani en Pattani één en dezelfde plaats is. Maar dit is slechts kritiek in de marge.
Hoewel de aanschafprijs van het boek niet gering is, en men voor het raadplegen van de archiefstukken nog steeds naar Den Haag zal moeten afreizen, kan niet anders geconcludeerd worden dan dat het ARA met het in druk laten verschijnen van deze inventaris zowel de doorgewinterde als beginnende onderzoeker van de VOC of van de gebieden waar deze onderneming ooit een vestiging heeft bezeten, een zeer goede dienst heeft bewezen.

Marc A. van Alphen

D. Roos, *Zeeuwen en de Westindische Compagnie* (Hulst: Van Geyt productions, 1992, 134 p., ill., ISBN 90-5327-040-X).
Een gemiste kans, dat was de indruk die er over bleef na het lezen van *Zeeuwen en de Westindische Compagnie*. Het boek verschaft geen nieuwe inzichten en veel mythen en fabels met betrekking tot Zeeland en de West blijven bestaan. Het grote aantal details is aardig, maar dit komt de structuur niet ten goede.
Eén van de belangrijkste thema's van het boek is de Amsterdams-Zeeuwse controverse. In verschillende opzichten is dit een verkeerd en misplaatst uitgangspunt. Het gaat niet om Zeeuwse belangen, maar om de belangen van een aantal steden, vooral Middelburg en Vlissingen, die in het gewest Zeeland liggen. Er bestaat niet iets als een algemeen Zeeuws belang. Juist omdat Vlissingen en Middelburg betrokken waren bij handel en scheepvaart zaten deze steden vaak op één lijn met Amsterdam wat betreft de 'zeezaken'. Natuurlijk waren er ook tegenstellingen. Amsterdam was vooral betrokken bij de handel op de Oostzee, het Iberisch schiereiland en de Middellandse Zee. De Walcherse steden hadden meer belang bij de handel op Engeland, Schotland en Frankrijk. In tijden van oorlog kon er tussen Amsterdam en de Zeeuwse steden een woordenwisseling ontstaan over welke vloten er beschermd moesten worden: die naar Frankrijk of die naar de Oostzee. Of de Zeeuwen meer betrokken waren bij de vaart op de West dan de Hollanders valt te betwijfelen. Hét produkt waar de Nederlanders begin zeventiende eeuw in geïnteresseerd waren, was zout. Met name Hollandse schepen haalden het zout bij Punta de Araya aan de Venezolaanse kust, Zeeuwse schepen kwamen daar maar

mondjesmaat. In Zeeland was de behoefte aan zout gering. Aan het begin van de Opstand was de eens zo bloeiende zoutnering ingestort.
De kernactiviteiten van de WIC waren: kaapvaart en handel drijven. Hoewel al in de jaren dertig particuliere kapers in het Caribische gebied actief waren, vond de meeste particuliere kaapvaart nog in Europese wateren plaats. Pas in de loop van de jaren veertig werd de Westindische kaapvaart een particuliere aangelegenheid toen de Compagnie niet meer in staat was voldoende schepen uit te rusten. Deze particuliere kaapvaart was in hoofdzaak een Zeeuwse aangelegenheid waarbij enige tientallen schepen betrokken waren. Het belangrijkste gebied waarop de Compagnie handel dreef was Brazilië. Elke kamer (de WIC bestond uit vijf kamers) mocht bij toerbeurt een vastgesteld aantal schepen naar deze kolonie uitrusten. Toen aan het begin van de jaren dertig een discussie gevoerd werd of het scheepvaartverkeer op deze kolonie ook opengesteld mocht worden voor niet-compagnie schepen, waren de Zeeuwse bewindhebbers hierop tegen. Niet omdat dit ten koste zou gaan van de Zeeuwse kaapvaart, zoals Roos ten onrechte meent, maar omdat in Zeeland terecht de angst bestond dat de Zeeuwse betrokkenheid op deze vaart veel minder zou worden dan het aandeel wat ze nu hadden via de kamer. Gevreesd werd dat met name de Amsterdammers de Zeeuwen zouden weg concurreren.
Ongetwijfeld de belangrijkste Zeeuwse onderneming in deze jaren in de West was de kolonie Suriname. In de periode 1667-1683 viel dit gebied onder Zeeuws bestuur. Jammer dat Roos hieraan te weinig aandacht bsteedt. Van de Zeeuwse jaren van deze kolonie is bijna niets bekend, terwijl er in de archieven voldoende materiaal aanwezig is om tot nieuwe inzichten te komen. Het scheepvaartverkeer op de kolonie was een Zeeuws monopolie waarvan circa een honderdtal vaartuigen gebruik hebben gemaakt. Toen aan het eind van de jaren zeventig de indianen aanvallen op de plantages uitvoerden en deze dus beschermd dienden te worden, werd de kolonie in de ogen van de Staten van Zeeland te duur en werden de bezittingen verkocht aan de Sociëteit van Suriname.
Hoewel het idee van *Zeeuwen en de Westindische Compagnie* te prijzen is, had dit stukje Zeeuwse expansiegeschiedenis zeker een beter boek verdiend.

Victor Enthoven

Wolfgang Rudolph, *Des Seemanns Bilderwelt. Volkskunst der Fahrensleute an der Ostseeküste von 1750 bis 1900.* Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseum Band 32 (Hamburg: Ernst Kabel Verlag, 1993, 195 p., ill., ISBN 3-8225-0132-8).
In 1987 publiceerde Wolfgang Rudolph *Das Schiff als Zeichen*. Daarin behandelt hij afbeeldingen van schepen op stadszegels, op ramen en tegeltableaux in openbare ruimten, maar ook op schilderijen, zilveren schalen en serviezen in de huizen van kapiteins en reders. Het gebruiken van scheepsafbeeldingen was een teken van trots van de handelsstad die met een schip op zijn zegel pronkte, en van de koopman die graag de herkomst van zijn welvaart toonde.
Des Seemanns Bilderwelt is het resultaat van ruim 25 jaar volkskundig onderzoek naar de materiële neerslag van de maritieme cultuur in het Oostzeegebied tussen 1750-1900. In dit boek staat de cultuur van de gewone zeeman centraal: de woncultuur van de matroos; de verschillen tussen de inrichting van zijn huis en dat van de schipper en reder; de versieringen (en hun betekenis) die de zeevarende eigenhandig maakte op zijn persoonlijke bezittingen, en die welke hij door vreemde handen liet aanbrengen op zijn lichaam; zijn accessoires, en de souvenirs die hij meenam van zijn reizen. En dit is dan nog slechts een tamelijk willekeurige selectie uit de rijke inhoud van het boek, waarin de woncultuur van de gewone zeeman, en de rol van de afbeelding daarin, de rode draden zijn.
De *Bilderwelt* van de matroos laat Rudolph beginnen in de achttiende eeuw, met het beschilderen van zijn enige privé-bezit aan boord: de scheepskist, waarin hij zijn spullen bewaarde en die hij als zitmeubel gebruikte. De schilderingen varieerden van monogrammen tot primitieve havengezichten. Ook het laten tatoeëren van een naam, een kompasroos of een schip begon toen. De zeeman had verder oorringen, gereedschap, en tabaksdozen. De tabaksdoos is, in het kader van dit boek, een van zijn interessantste accessoires, omdat die vaak versierd was met maritieme motieven. Dat konden afbeeldingen van havens of schepen zijn, maar ook eeuwige kalenders of log-tabellen.
Begin negentiende eeuw begon de zeeman van zijn reizen ook allerlei souvenirs mee te brengen, vooral eet- en drinkgerei. De Duitse matrozen kochten dat in Britse havens, waar het steengoed was afgestemd op de smaak van de zeeman. Vaak werd een voorwerp gekocht als trofee van de voltooide reis. Romantische en arcadische voorstellingen waren populair, en afbeeldingen van tranende zigeuners vonden ook toen al gretig aftrek. Dat gold eveneens voor vorsten of, nog mooier, romantische vorstelijke paren. Rudolph heeft bij zijn naspeuringen veel voorwerpen gevonden met afbeeldingen van het negentiende eeuwse droompaar prins Edward van Wales en prinses Alexandra van Denemarken. De topper was echter het mannetje Toby, dat volgens sommigen terug zou gaan op Shakespeare's 'good sir Toby' en volgens anderen op de sympathieke oorlogsveteraan 'uncle Toby' uit Laurence Sterne's 'Tristam Shandy'. Tenslotte at de zeeman graag van borden met afbeeldingen van de verre havens waar hij geweest was.
Gedurende de eerste helft van de negentiende eeuw veranderde de inrichting van het huis van de zeeman geleidelijk. Het woord 'Bilderwelt' kreeg een steeds letterlijker betekenis. In het huis van de kapitein verschenen geaquarelleerde of geschilderde scheepsportretten, terwijl de matrozen volksprenten ophingen. Populair waren goedkope Amerikaanse litho's (uitgave Curier & Ives) met afbeeldingen van scheepsrampen en beroemde schepen, maar ook vertederende kinderportretten, dieren en huiselijke tafereeltjes. Later in de eeuw, toen de maritieme cultuur veel ingrijpender veranderde, veranderde de smaak van de zeeman mee en schilderde hij vlaggen en andere nationalistische symbolen op zijn scheepskist, terwijl hij thuis prenten ophing van de grote vaderlandse overwinningen, liefst die ter zee.
De maritieme cultuur in het Oostzeegebied had weinig boodschap aan de grote Europese stijlen en al helemaal niet aan hun periodes. Van Barok en Empire zijn wel sporen terug te vinden in de woncultuur van de reders en kooplieden, maar niet op de momenten dat die stijlen in de Europese steden mode waren, en al helemaal niet in de woncultuur van de varende of scheepsbouwende middenstand. Hetzelfde geldt voor de historische periodisering. Rudolph beschrijft de economische en sociale ontwikkelingen in het Oostzeegebied. De eerste cesuur valt omstreeks 1800 toen, naast de tradtionele havensteden, dorpen zich ontwikkelden tot zogenaamde 'Seefahrtdorfer', waar schepen gebouwd werden en vanwaar ze ook werden uitgereed. Dit betekende een ingrijpende wijziging van de maritieme structuur. De volgende cesuur is de Duitse eenwording. Na 1871 werden Oostzeehavens vlootbases, gingen scheepswerven oorlogsschepen bouwen en moesten jongens als matroos bij de Kriegsmarine dienen. En weer verander de maritieme cultuur. Dat werd nog eens versterkt door de schaalvergroting in de organisatie van de scheepvaart aan het eind van de eeuw. De gevolgen waren enorm: het gebied kreeg een totaal andere infrastructuur, de grenzen tussen de sociale groepen verschoven, en de smaak van de zeeman veranderde ingrijpend. Rudolph heeft voor zijn onderzoek verschillende bronnen gebruikt. Eind negentiende eeuw veroorzaakte onder meer het opkomende nationalisme een golf van belangstelling voor de volkskunde. Volkskundige stichtingen, verenigingen en musea publiceerden onderzoeken en legden verzamelingen aan. Rudolph heeft ze ruimhartig gebruikt. Veel belangrijker echter is zijn onderzoek van de voorwerpen in tientallen maritieme en volkskundige musea. Dit boek is een rapportage van die onderzoekingen, maar tegelijk een leerboek voor conservatoren. In de meeste musea trof hij uitgebreide beschrijvingen aan, maar op tenminste één gebied schoten ze tekort: slechts zelden waren de herkomst en het gebruik van de voorwerpen goed gedocumenteerd. Wie waren ooit de eigenaars en wat voor (maritiem?) beroep oefenden zij uit? Hoe waren ze aan het voorwerp gekomen? Door dat gemis aan documentatie kon hij vaak niet vaststellen of bijvoorbeeld een tabaksdoos door een zeeman gebruikt was, of door een landarbeider.
Des Seemanns Bilderwelt is vooral een rijke, haast overdadige inventarisatie geworden. Wat hierin over tatoeages, tabaksdozen, bierkannen, maritieme huisvlijt en maritieme woncultuur, alles uiteraard alleen uit het Oostzeegebied, niet vermeld wordt, is het weten niet waard. Toch wordt op een aantal vragen, die het boek zelf oproept, geen helder antwoord gegeven: voeren de schepen uit het Oostzeegebied meer op Engeland dan op andere Europese landen? En zo ja, waarom? En als ze bijvoorbeeld ook op Spaanse en Portugese havens gevaren hadden, zouden de souvenir-kasten en wandversieringen er dan misschien anders uitgezien hebben? Met andere woorden: wat bepaalde de smaak van de zeeman? Is er verband tussen de soort souvenirs die in Britse havens gekocht werden, en de industriële voorsprong die de Engelsen toen hadden op de rest van Europa? Hoe verhoudt de smaak van de zeevaarders in het Oostzeegebied zich tot de smaak van de niet-zeevarenden in hetzelfde gebied? Kortom, veel vragen, waarop het antwoord wellicht buiten de volkskunde gevonden meot worden. *Bilderwelt* is geen boek om op een mooie zondagmiddag in de tuin te lezen. De auteur gebruikt (waarschijnlijk onvermijdelijk) veel jargon en maakt vreselijk lange zinnen; de langste die ik aantrof was 27 regels (p. 179). Wat dit boek wel biedt, en wat het zeer de moeite waard maakt, is een gedetailleerde documentatie van de materiële neerslag van de maritieme cultuur, waarop de Nederlandse maritieme volkskunde jaloers kan zijn.

C.H. Slechte

Scheepsuitrusting en -inventaris. Inleidingen gehouden tijdens het vijfde Glavimans symposion. Amsterdam, 5 april 1991. Red. Reinder Reinders (Groningen; 1992, 114 p., ill., ISBN 90-367-0318-2).
Dit werk bevat elf bijdragen van sprekers, die tijdens het symposion hun thema presenteerden. Alle bijdragen hebben betrekking op zeilschepen. Aan bod komen: zes koopvaardijschepen, één oorlogsschip, drie binnenscheen.
Reinder Reinders geeft een inleidende en algemene beschouwing over de bronnen voor de bestudering van scheepsuitrusting en -inventaris. Hij stelt vast, dat slechts zelden enige uitrusting en inventaris van zeilende bedrijfsvaartuigen is bewaard gebleven. Het onderzoek moet zich daarom vooral toespit-

sen op gesproken getuigenissen, op inventarissen bestemd voor veilingen en eveneens op bodemvondsten. Voor oudere schepen zijn de geschreven en gedrukte inventarissen zeer belangrijk, maar die laten niettemin nog veel open vragen. Dit is eveneens het geval voor de bodemvondsten, die in vele gevallen door de omstandigheden van het onderzoek slechts tot gedeeltelijke en soms tot misleidende besluiten leiden.
Karel Vlierman gaat na in hoeverre de inventaris en uitrusting van een kleine vijftiende-eeuwse kogge vergeleken kon worden met die van andere soortgelijke vaartuigen. Door het beperkt aantal vergelijkbare schepen moet het resultaat met enig voorbehoud worden bekeken, al zijn er wel degelijk overeenkomsten waar te nemen. De auteur heeft onderzocht in hoeverre het aangetroffen materiaal in een bepaalde categorie kon worden ondergebracht en of de voorwerpen in deze categoriën in vergelijkbare wrakken teruggevonden werden, respectievelijk in het voorschip, het ruim en het achterschip. Dat blijkt voor een deel het geval te zijn, ondermeer met huisraad, kombuisgoed, persoonlijke voorwerpen en gereedschap.
Jenny Sarrazin behandelt in het bijzonder de haard, het kook- en eetgerei, dat werd teruggevonden in het wrak van een zeventiende-eeuws beurtschip. Dat het om een beurtschip ging, werd afgeleid uit de bouw en inrichting van de romp, die werden vergeleken met de eigentijdse iconografie. Er werd slechts weinig lading of inventaris teruggevonden. De auteur gaat er van uit, dat het ruim grotendeels werd gebruikt voor vracht en opvarenden, maar laat in het midden of dat bemanning en/of passagiers waren. Een beurtschip kon inderdaad buiten vracht ook passagiers vervoeren. Die zaten dan niet in het ruim, maar in een roef(je) dat achter en boven het ruim lag. Dat roefje is echter niet teruggevonden. In het achterschip werd wel een stenen haard aangetroffen, bezet met polychrome tegels. Daaruit – en aan de hand van enkele munten – kon worden afgeleid dat het schip omstreeks 1620 moet zijn vergaan.
Leo Akveld bekijkt de uitrusting van het Amsterdamse oorlogsfregat *Het wapen van Essen*, dat in 1666 in de Noordzee ging kruisen in de niet vervulde hoop op een treffen met Engelse schepen. De reis werd geen succes, geplaagd door ziekte, onvoldoende levensmiddelen en slecht weer zeilde het schip terug naar Amsterdam. Na een weinig roemrijke carrière ging het schip tenslotte ten onder bij Palermo in 1676. Het schip moet daar nog liggen en in het artikel wordt een lijst van de inventarisstukken afgedrukt met het aantal: mast- en zeilwerk, schippersgoed, timmermansgoed, konstabelsgoed, corporaalsgoed, in het geheel 429 verschillende soorten materiaal.
André van Holk onderzoekt het leven, wonen en werken aan boord van schepen aan de hand van scheepsinventarissen, in het bijzonder van geschreven dokumenten, opgemaakt naar aanleiding van overlijden of verkoop en van archeologische inventarissen. Daaruit tracht hij gegevens te verzamelen over de evolutie van de samenstelling en omvang van de bemanning, de duur en de aard van het verblijf aan boord. Hij onderzoekt daarbij zowel persoonlijke uitrusting (kledij) als de bewapening en het eetgerei. Het verkregen cijfermateriaal brengt hij dan over op een aantal scheepstypen uit de zeventiende tot de negentiende eeuw en berekent dan statistisch welk soort en welk aantal bestekken op de schepen aanwezig was. Daaruit distilleert hij dan de samenstelling en de omvang van de bemanning.
Angus Konstam beschrijft een aantal stuks konstabelgoed, afkomstig van HMS *Invincible*, dat in 1758 schipbreuk leed nabij Portsmouth. De auteur beschrijft de stukken en vergelijkt ze met de geschreven inventarissen van het schip. Vermits bekend was waar de stukken werden teruggevonden, kon een beter inzicht verkregen worden van de bewapening en uitrusting van een achttiende-eeuws Engels oorlogsschip.
Bas Kist geeft een overzicht van de bronnen voor de geschiedenis van de uitrusting van Oostindiëvaarders. Die bronnen zijn de geschreven en gedrukte lijsten van de uitrusting van de compagnieschepen, maar eveneens de boekhouding. Hij waarschuwt echter voor te strikte interpretatie van dergelijke voorschriften, vermits bij de verschillende Kamers heel wat eigen en afwijkende initiatieven werden genomen, ondermeer bij de scheepsbouw.
J. Gawronski bespreekt de classificatie van een vondstcomplex afkomstig uit de achttiende-eeuwse Oostindiëvaarder *Hollandia*. De vondsten zullen door het Rijksmuseum beschreven worden in een catalogus. Ten einde de precieze aard van de voorwerpen vast te kunnen stellen en hun verband met de historische bronnen, wordt gepleit voor een standaardisatie van een functionele typologie, zodat de materiële en historische bronnen volgens dezelfde normen met elkaar vergeleken kunnen worden. Hij beschrijft de omstandigheden en het verloop van de opduikingen waardoor de samenhang van de vondsten ernstig is verstoord. Die samenhang verduidelijken, is het doel van het voorgestelde classificatiesysteem.
P. Kleij beschrijft de herkomst en de bestemming van het wrak van een onbekende koopvaarder die in de Texelstroom werd gevonden, maar daar onderhevig is aan sterke erosie. De resten van de romp bevatten nog grote hoeveelheden artefacten van de meest uiteenlopende aard, gaande van een lading bakstenen en pannen tot vaatwerk in steen en koper, vaten en kisten, gereedschap, wapens enzo-

voort. Hij voorspelt dat de resten van de romp en de lading binnen enkele jaren archeologisch waardeloos zullen zijn. Aan de hand van de lading onderzoekt hij welke nationaliteit het schip had, welke bestemming het gehad moest hebben en wanneer het ten onder is gegaan. Daarvoor gaat hij uit van een reeks categoriën en onderzoekt welke vondsten daar al dan niet in kunnen ondergebracht worden. Daaruit kan worden nagegaan welke oorsprong de vondsten hadden en kan worden bepaald welke bestemming het schip moet hebben gehad.
G.J. Schutten bewandelt een heel ander gebied en onderzocht de inventaris van een grote Overijsselse praam, na 1920 praktisch uit de vaart verdwenen. Bij gebrek aan eigentijdse bronnen deed hij beroep op een aantal informanten en historische foto's. Hij vergeleek de verklaringen van zijn informanten met elkaar en stelde een grote mate van overeenstemming vast, wat de betrouwbaarheid van de informatie onderstreepte. De verkregen gegevens handelen in het bijzonder over de uitrusting en het gebruik van de inventaris. Daarbij viel op dat er een zekere mate van standaardisatie bestond, wat niet het geval was met het wonen. In tegenstelling tot de studies over zeeschepen is de binnenvaart tot nu toe maar zelden onderzocht. Schutten's bijdrage toont aan dat op dit gebied nog veel te doen is.
H.J.A. Dessens verrichtte een vergelijkbare studie over de inventaris van de aak *Alles Heeft Een Tijd* uit 1914. Het schip behoort tot de verzameling van het Maritiem Buitenmuseum te Rotterdam. In 1984 werd de uitrusting – voor zover nog aanwezig – geïnventariseerd en gefotografeerd, samen ongeveer 250 stuks. Die worden opgesomd en kort beschreven. De auteur meent dat de inventaris grotendeels volledig is, zodat het schip quasi in zijn oorspronkelijke staat hersteld zou kunnen worden. Dit is echter niet het geval voor de persoonlijke inventaris van het schippersgezin, die enkel door reconstructie verwezenlijkt zou kunnen worden. Toch mag worden gesteld dat het vrij zeldzaam is een zo uitgebreide inventaris van zulk schip te bezitten. Men kan daar enkel uit besluiten dat aan de vrij recente uitrusting van dergelijke schepen, evenals aan die van vissersschepen, die altijd in de schaduw van de grote vaart hebben gestaan, maar cultuurhistorisch evenveel belang hebben, meer aandacht zou moeten worden besteed. Op te merken valt, dat inderdaad geen enkel onderzoek over een vissersvaartuig op het symposion werd gepresenteerd.

J. Van Beylen

I.P. Spruit, *Dirck Fransz Quispel. Rotterdams koopman en reder in de Gouden Eeuw* (Leiden: (uitgave in eigen beheer), 1993, 198 p., ill., ISBN 90-80069-72).
Gelukkigen onder ons hebben wel eens geprobeerd op basis van gegevens uit notariële archieven inzicht te krijgen in de levensloop van een man of vrouw uit de vroegmoderne tijd. Zij zullen zich gemakkelijk kunnen verplaatsen in de gemoedstoestand van Inge Spruit toen zij op zoek naar Dirck Quispel in het notarieel archief van Rotterdam was gedoken, en op grond van hetgeen zij daar vond de lotgevallen van deze zeventiende-eeuwse Rotterdammer optekende. Spruits drift heeft geresulteerd in het thans voorliggende boek. Zij neemt ons daarin bij de hand en leidt ons van acte tot acte en van detail naar detail in een poging ons inzicht te geven in het verhaal van Quispels leven. Perspectief verschaft zij door de historische context te schetsen in parallelle uitweidingen over de politieke en economische ontwikkelingen van de Nederlandse samenleving in de Gouden Eeuw. Haar toon is huiselijk. En *en passant* licht zij ons in over allerlei technische historische aangelegenheden: hoe zit dat met het gebruik van voor- en achternamen, hoe zit dat met familiewapens, wat deden notarissen in de zeventiende eeuw, wat is een plakkaat? Een kleine epiloog bevat aantekeningen over de nakomelingen van Quispel tot in de twintigste eeuw. Het is duidelijk dat dit boek in eerste instantie is geschreven voor de geïnteresseerde leek. Het lijkt er zelfs op dat het een krachtig uitgewerkt onderdeel is van een familiekroniek, oorspronkelijk slechts bedoeld voor familieleden.
Toch is het boek niet alleen voor familieleden interessant. Ook vakhistorici zullen er hun voordeel mee kunnen doen. Het boek is waardevol omdat het de eerste gepubliceerde en bovendien goed gedocumenteerde biografie is van een zeventiende-eeuwse Hollandse koopvaardijschipper. Het kernthema wordt gevormd door het bedrijf en het carrièreverloop van Dirck Quispel, die leefde van 1634 tot 1718. Spruit vertelt dat Quispels vader stuurman op een haringschip was, haringvisser, haringhandelaar, schipper en reder, en dat hij op Rouen voer. Over Quispel zelf komen we te weten dat hij schipper was en op Engeland en Frankrijk voer, dat hij opklom tot allround zeehandelaar, bevrachter, reder, koopman, maar vervolgens insolvent werd verklaard en weer schipper werd. Weliswaar kondigt Spruit in de titel van het boek Quispel aan als koopman en reder, maar uit de tekst van het boek komt de man toch vooral naar voren als schipper, afkomstig uit een milieu van schippers. Zijn vader was schipper. Zijn broer begon als bootsgezel en werd later ook schipper. De broers van zijn eerste vrouw waren timmerlui. Zijn zus trouwde met een schipper. In de bronnen in de jaren 1680 wordt Quispel inderdaad koopman genoemd, maar hij eindigt weer als schipper. Ook in de zeventiende eeuw waren schippers beoefenaren van een eerbaar beroep en droegen zij grote verantwoordelijkheden voor beman-

ning, schip en lading. Zij werden door hun opdrachtgevers op hun waarde geschat en gerespecteerd. Maar een schipper was geen koopman. Als hij het werd, was er iets aan de hand. En als hij terugviel in zijn oude status was er nog meer aan de hand.
Spruit beschrijft een boeiend geval van mislukte sociale stijging maar onderkent dat zelf nauwelijks. Zij wekt de indruk te oordelen dat Quispel, jazeker, schipper was, maar daarmee ook 'all-round zeehandelaar', en daarmee in feite koopman; dus als hij uiteindelijk daadwerkelijk als koopman in de bronnen verschijnt, ligt dat vrijwel in de rede. Ik deel dat oordeel niet. Quispel maakte duidelijk een periode van sociale stijging en een moment van sociale daling mee. Spruit laat het aan de lezer te gissen naar het hoe en waarom van deze lotswisselingen. Heeft Quispel door commercieel talent op eigen kracht vermogen vergaard? Is zijn huwelijk (in 1664) met de – naar wij mogen begrijpen – gefortuneerde Catharina Caan van doorslaggevende invloed geweest? Hoe en waarom ontstonden er relaties tussen Quispel en leden van het Rotterdamse patriciaat; en welke rol speelden deze contacten? Het blijft allemaal een puzzel die de lezer zelf mag leggen, maar waarvan de belangrijkste stukken niet zijn meegeleverd. Natuurlijk. Deze puzzels zijn nooit makkelijk en nooit compleet. Maar Spruit had zeker de vrijheid mogen nemen een poging tot oplossing te doen. Dat zij dat nalaat lijkt te komen doordat zij het probleem helemaal niet onderkent. En dat lijkt te komen doordat zij zo weinig aansluiting vindt bij de beschikbare literatuur over scheepvaart, handel, elites, ondernemers. Aan deze literatuur had zij algemene inzichten en probleemstellingen kunnen ontlenen die haar in staat zouden hebben gesteld meer diepte, helderheid, struktuur en analyse in het portret te brengen. Maar een leuk boek, dat blijft het.

J.W. Veluwenkamp

J.E.D. Williams, *From Sails to Satellites. The Origin and Development of Navigational Science* (Oxford/New York/Melbourne: Oxford University Press, 1992, ix + 310 p., ill., ISBN 0-19-856387-6).
In dit boek wordt de geschiedenis van de zeevaartkunde behandeld vanaf het begin van onze jaartelling tot heden. Het is niet het resultaat van wetenschappelijk onderzoek, maar, zoals de schrijver in voorwoord aangeeft, het gevolg van vijftig jaren ongebreideld lezen voor plezier en uit nieuwsgierigheid. Ofschoon Williams niet schrijft voor welk publiek zijn studie is bedoeld, zou ik het een overzichtswerk willen noemen. Het is echter niet voor leken bestemd want de technische aspecten, vooral van onze eeuw, zijn moeilijk te begrijpen zonder behoorlijk veel kennis van wis- en natuurkunde en electrotechniek. Het boek bevat een lijst van geraadpleegde werken, die door Williams uitdrukkelijk niet als bibliografie wordt omschreven. Hij koos voor zijn verwijzingen, waar maar enigszins mogelijk, artikelen die zijn gepubliceerd in het sinds 1948 verschijnende *Journal of Navigation*. Dit is het kwartaalblad van het Londense Royal Institute of Navigation, waarvan de auteur enige tijd president is geweest. Williams diende tijdens de Tweede Wereldoorlog bij de Royal Air Force waarna hij als navigator achtereenvolgens bij Argentine Airlines en de Israëlische maatschappij El Al vloog. Deze loopbaan verklaart waarom hij zoveel aandacht besteedt aan vliegtuignavigatie. De twintigste eeuw wordt trouwens sowieso veel uitvoeriger behandeld dan de periode daarvoor.
Jammergenoeg is het boek nogal onevenwichtig van samenstelling. Sommige onderwerpen worden oppervlakkig besproken, andere (bijvoorbeeld de RAF bubble sextant (p. 118)), worden voor een overzichtswerk veel te uitvoerig behandeld. Door de beperking tot hoofdzakelijk artikelen uit de *Journal of Navigation* zijn onjuistheden in de tekst geslopen, zoals bij de bespreking van de reflectiecirkel (pp. 95 en 100), die vermeden hadden kunnen worden. Dit instrument is weliswaar door Mayer ontworpen, maar het was de Fransman De Borda (in het hele boek niet genoemd) die het bruikbaar maakte voor de methode van lengtebepaling door maansafstanden. Als de schrijver bijvoorbeeld Bennett's *The Divided Circle* had geraadpleegd, was De Borda zeker niet vergeten.
Prijzenswaardig is, dat in dit boek voor het eerst de geschiedenis van alle moderne navigatiemiddelen en -methodes systematisch wordt besproken. Tot dusver was alleen een boek over de geschiedenis van de radar verschenen. Het is ook de eerste maal dat in een boek verbanden worden gelegd tussen scheepvaart- en luchtvaartnavigatie, twee wetenschapsgebieden die, ofschoon verschillend, zeer nauw met elkaar zijn verbonden. Williams heeft met deze studie de basis gelegd voor de geschiedbeschrijving van twintigste eeuwse navigatie en navigatiemiddelen. Hij heeft daarmee, aan het eind van de twintigste eeuw, een verdienstelijke bijdrage geleverd aan de geschiedenis van de navigatie.

W.F.J. Mörzer Bruyns

H.J. Witthöft, *Die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei im zweiten Weltkrieg; ein Tagebuch* (Hamburg: Kabel Verlag, 1992, 206 p., ill.).
Dit dagboek is een merkwaardig boek: ten eerste omdat de auteur van het uitgegeven dagboek niet bekend is (zijn) en in de tweede plaats omdat het dagboek waarschijnlijk niet is geschreven met de bedoeling dat het ooit zou worden uitgegeven. Het is – naar alle waarschijnlijkheid – geschreven en bijgehouden door iemand van het kantoorpersoneel, die het op eigen initiatief is begonnen. Het manuscript werd eerst kort geleden in het archief van de rederij aangetroffen en de heer Witthöft heeft het – in keurig regelmatig handschrift geschreven – omgezet in een normale tekst.
Alle voorvallen en gebeurtenissen uit de beginfase van de oorlog en kort daarvoor, zijn met grote nauwkeurigheid vermeld. Vanaf het begin tot eind februari 1940 is het met recht een 'dagboek'; daarna volgen de aantekeningen met groter tussenpozen en waarschijnlijk is het manuscript door een ander voortgezet. Eén van de schepen van de Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei, de *Santa Cruz*, is door de Duitse marine tot hulpkruiser uitgerust en heeft onder de naam *Thor* voor de Duitsers grote successen geboekt. Het boek bevat een uiterst summier relaas van deze eerste tocht van de *Thor*. Ook is het korte verslag opgenomen van een aantal schepen van de O.P.D.G. die bij het uitbreken van de oorlog in het buitenland waren, doch erin slaagden de Britse blokkade te breken en de thuishaven te bereiken. Voorts zijn er wat korte berichten opgenomen over de Nederlandse schepen, die onder beheer van deze rederij in de vaart zijn gebracht, zoals de *Aludra* (van Van Nievelt Goudriaan & Co), *Kerkplein* (van de S.M. Millingen) en van de *Vesta* en nieuwe *Stentor* van de K.N.S.M. Het boek bevat een aantal bijzonderheden over de rederij die niet eerder zijn gepubliceerd, zoals de inzet van de vloot tijdens de beginfase van de oorlog in de Noord- en Oostzee, alsmede de taak van de schepen die zich bij het uitbreken van de oorlog in de Middellandse Zee bevonden en dus niet meer konden thuisvaren. Later zijn zij ingebracht in de Mittelmeer Reederei, die op 16 november 1942 door elf Duitse rederijen in opdracht van de rijkscommissaris voor de scheepvaart te Hamburg werd opgericht. Voor ons misschien niet van zo veel belang, maar daarom wel interessant is de vermelding van de richtlijnen van hogerhand en de daaruit voortvloeiende maatregelen en de contacten met het Reichsverkehrsministerium, de marine en de 'Reichsverkehrsgruppe Seefahrt' en de daaronder ressorterende diensten, want over die zaken is nooit veel uitgelekt. Voor de 'insider' bevat het boek beslist interessante gegevens.

L.L. von Münching

Arne Zuidhoek, *Onze mooiste koopvaardijschepen*, deel 2, *Vracht/passagiersschepen, 1945-1970* (Alkmaar: De Alk, 1993, 176 p., ill., ISBN 90-6013-525-3).
Naar zee met Oom Arne ! Dat zou de ondertitel kunnen zijn die de lezer erop attendeert dat hij een boek heeft aangeschaft waarin de romantiek hoogtij viert. Schepen zijn hier nog vrouwen, Duitsers 'Moffen' en scheepsnamen worden geschreven zonder voorafgaand lidwoord. Zuidhoek behandelt in deel twee van de serie *Onze mooiste koopvaardijschepen* (het eerste deel ging over vrachtschepen) de laatste onder Nederlandse vlag varende vracht/passagiersschepen. Na een inleidend hoofdstuk over de naoorlogse situatie in de scheepvaart en het ontwerpen van schepen voor de grote vaart in die periode, volgen elf hoofdstukken waarin steeds de schepen van een bepaalde rederij figureren.
Het boek is rijk geïllustreerd, voornamelijk met prachtige foto's uit diverse archieven en particuliere verzamelingen, en ook aan de weergave van de foto's is in dit boek veel zorg besteed. Aquarellen en tekeningen van de hand van de auteur vormen hierop een speelse aanvulling. Van de tekst moet helaas worden vastgesteld dat die warrig is, de auteur springt van de hak op de tak en schrijft veel in spreektaal. Hij is duidelijk van mening dat de Nederlandse koopvaardij in de door hem behandelde periode zijn zwanenzang beleefde, wellicht versterkt door het feit dat hij zelf in deze periode als bemanningslid gevaren heeft. Nu valt natuurlijk niet te ontkennen dat er na 1970 een nieuwe periode aanbrak, waarin veel van de oude structuren verdwenen, maar men kan dit ook overdrijven. Kortom, een fraai plaatwerk, bedoeld voor nostalgische liefhebbers van naoorlogse koopvaardijschepen, en voor wie de tekst weet te trotseren een begerenswaardig boek.

H.J.A.Dessens

Boekaankondigingen

U. Bonnel (ed.), *Fleurieu et la Marine de son temps* (Parijs: Economica, 1992, 332 p., ill., ISBN 2-7178-2221-6).

De Franse *Commission de l'histoire maritime* heeft een ledental dat niet aan dat van onze vereniging reikt. Ondanks de grote geografische verspreiding van de leden en de rivaliteit tussen sommige groepen slaagt de *commission*, vaak in samenwerking met het Laboratoire d'Histoire Maritime van de Sorbonne, erin sterk thematisch geordende congressen te beleggen. Een keur van Franse specialisten en enkele buitenlanders worden daarvoor uitgenodigd. Enige jaren later verschijnt dan een goed verzorgde bundel met de congresbijdragen. Dat is bijvoorbeeld het geval met een bijeenkomst in 1989, waarvan de resultaten in 1992 in boekvorm verschenen zijn.

Fleurieu (1738-1810) was marineofficier en is vooral bekend geworden door zijn grote wetenschappelijke interesse in navigatie en kartografie. Als Directeur des Ports et Arsenaux en ook nog als minister van marine in 1790/91 was hij ondermeer nauw betrokken bij enkele grote Franse ontdekkingsreizen in de Grote Oceaan, met name die van Lapérouse (1785-88) en Marchand (1790-92). Hij was ook betrokken bij de oplossing van het probleem van de lengtebepaling op zee. Fleurieu geldt als een van de groten in de Franse hydrografie. Zijn sporen verdiende hij ook tijdens de Amerikaanse Vrijheidsoorlog toen hij in genoemde functie van Directeur verantwoordelijk was voor de samenstellingen van eskaders en hun bemanningen. Het congres en daarna de bundel van 21 bijdragen boden tevens gelegenheid om het tijdvak van Lodewijk XVI, de Republiek en het Keizerrijk wat betreft de marine te bestuderen. Zowel het officierscorps en de schepelingen als het materieel komen aan de orde. Een voor de Nederlandse marinegeschiedenis nog steeds onderbelicht tijdvak is voor Frankrijk met deze bundel goed in kaart gebracht.

J.R. Bruijn

H. van Heiningen, *Diepers en delvers. Geschiedenis van de zand- en grintbaggeraars* (met tekeningen van C.A. Heuff). (Zutphen: Walburg Pers, 1991, 408 p., ill., ISBN 90-6011-744-1).

Op initiatief van de onderneming Swets, Dols en Heuff heeft de auteur een historisch overzicht geschreven van de grintbaggerij in Nederland. Het boek heeft echter een veel bredere opzet gekregen. De schrijver beschrijft de technische ontwikkeling op allerlei gebied in de negentiende eeuw, met als rode draad 'het grint'. Hij vertelt over de ontwikkeling van de stoommachine (hij noemt G.M. Roentgen overigens ten onrechte de uitvinder van de compound-machine), het gebruik hiervan in de riviervaart en in de baggermolen en de verbetering van de scheepvaartwegen door de grintbaggerij en de toepassing van dit grint in de wegenbouw. Ook de negatieve effecten van het grintbaggeren krijgt de aandacht. Voor de zalmvisserij was het uitdiepen van de rivier geen goede zaak. De broodwinning van de vissers kwam in gevaar. Het boek is verlucht met heel veel afbeeldingen. Vooral de geschiedenis van de 'baggerij' wordt op unieke wijze geïllustreerd.

Het is een gemakkelijk leesbaar boek geworden met veel wetenswaardigheden voor een brede kring van belangstellenden. Als bijlagen zijn een lijst van zalmvissers, een lijst van grintschippers en een lijst van aannemers van rivierwerken op de Waal van 1830 tot 1912 opgenomen. Het notenapparaat is zeer uitgebreid en een goede index maakt dat het boek gemakkelijk toegankelijk is.

C.P. Huurman

Drooggelegd land - drooggelegd verleden. Cultuur Historisch Jaarboek voor Flevoland (Lelystad: Stichting voor het bevolkingsonderzoek in de drooggelegde Zuiderzeepolders, 1993, 144 p., ill., ISBN 90-72380-44-4).

Drie van de zeven bijdragen in het derde jaarboek van de stichting met de lange naam zijn van maritiem-historische aard. Twee daarvan sluiten direct aan bij de titel van deze bundel en behandelen de resultaten van scheepsopgravingen. J.M.A.W. Morel beschrijft een vroeg-zestiende-eeuwse kustvaarder die in de zomer van 1992 even ten westen van Biddinghuizen is opgegraven (p. 24-37). Het schip moet omstreeks 1540 zijn vergaan. Het meest spectaculair was de vondst van zestien, ten dele compleet bewaard gebleven 'colfstokken'. De auteur beschrijft deze vondst gedetailleerd en vergelijkt de gegevens met die uit schriftelijke bronnen, afbeeldingen en ander archeologisch onderzoek.

Van de tweede opgraving - een zeventiende-eeuws vistransportschip gevonden in Swifterband - doen R. Oosting en K. Vlierman verslag (p. 87-106). Het wrak werd in 1961 al ontdekt, maar was daarna een tijdlang onvindbaar. Na de herontdekking in 1986 werd het schip, dat omstreeks 1700 zal zijn vergaan, in delen gelicht en in de museumhal van het Rijksmuseum voor Scheepsarcheologie te Ketelhaven weer aan elkaar bevestigd. Daar kon de romp aan de buitenkant worden opgemeten, een werkwijze die in het veld vrijwel nooit mogelijk is.

In de vorige jaarboeken werden respectievelijk de bouw van de romp en de bewapening van de *Batavia* besproken. Ditmaal wordt aandacht besteed aan de tuigage (p. 53-68). Menno Leenstra en Jan van Gammeren zetten de werkwijze uiteen die is gekozen om tot een zo verantwoord mogelijke reconstructie te komen. Uitgegaan werd van het tuigplan zoals dat voor het uit 1628 daterende Zweedse oorlogsschip *Vasa* is gereconstrueerd. Op basis van vooral schriftelijke bronnen en afbeeldingen zijn aanpassingen aangebracht. Ook het huidige ambachtelijk inzicht heeft tot een aantal veranderingen geleid. De verwachting wordt uitgesproken dat de *Batavia*, hoewel minder vaak dan in het verleden, regelmatig van nieuw touwwerk zal moeten worden voorzien, wat aanleiding zou kunnen zijn tot een legale hennepproductie van geringe omvang in Flevoland. De Batavia blowin' in the wind.

Piet Boon

Lampas, 26 (1993), aflevering 3, themanummer Scheepvaart, 278 p., ill.

Het is aangenaam een aflevering van *Lampas* (tijdschrift voor classici), te lezen waarin gegevens gebruikt zijn, verworven door de moderne methode in de archeologie. Het is nog niet zo lang geleden, dat klassieke archeologen openlijk verachting voor zogenaamde 'stratigraphie' en 'dirt archaeology' uitspraken.

Dit nummer is nautisch, en de 'dirt archaeology' kan ook in water zijn. Wat dit betreft is het centrale artikel dat van M.D. de Weerd over de gevonden Romeinse binnenschepen van een platboomd type waar nu nog een variatie van bestaat, zij het meestal van ijzer.

Het artikel van Olaf Höckman gaat, behalve over hetzelfde onderwerp, over de logistische rol die schepen (waarbij vele van het voornoemde type) in 'Germania' speelden in de gebeurtenissen die vermeld zijn in de altijd vechtlustige officiële geschiedenis.

Nautisch iets meer marginaal is het artikel van William H. Murray, de ontdekker van het monument dat Octavianus oprichtte na het winnen van de zeeslag bij Actium tegen Antonius en Cleopatra. Dit monument toonde, net als de beroemde zuil van Duilius in Rome, rammen van vijandelijke schepen als tropheeën. Murray heeft geen enkele ram gevonden, maar wel de openingen waarin zij pasten. De interpretatie van deze gegevens werd mogelijk gemaakt door de vondst van een intacte ram (helaas op een paar houtresten na, zonder schip) voor de kust bij Athlit in Israël, welke nu te zien is in het archeologisch museum te Haifa. De rammen aan het monument waren in volgorde van grootte gerangschikt. Die in Haifa bleek maar een kleintje. Uit deze ontdekking kwam een plan voort, een nieuwe 'reconstructie' te maken van de slag bij Actium, misschien zelfs door het vinden van wrakken onder de 'slagzee'. Dat is in alle gevallen een hachelijke taak. Zouden er wrakken van geroeide oorlogsschepen gevonden worden, dat zou dat een grote doorbraak zijn in de nautische archeologie, want hoewel er vele koopvaardijschepen opgedoken zijn en misschien nog meer vernield, is er behalve misschien dat van Isola Lunga nog nooit een geroeid zeeschip gevonden. Vreemd is dat ook uit de tijd van de galeien, van de dertiende (?) tot in de achttiende eeuw, er maar één galeiwrak gevonden is, en dat nog in het Gardameer, terwijl toch honderden galeien in de Middellandse zee en later in de Oostzee naar de kelder gezonden zijn.

Twee andere artikelen berusten op de gegevens van Griekse en Romeinse schrijvers, maar dan van over het algemeen weinig bekende. Ze gaan over de zeevaart in de oudheid buiten de Middellandse zee. Lionel Casson neemt het Oosten voor zijn rekening. Prof. H.T. Wallinga het Westen, met de beperking: vóór Alexander de Grote. We zijn hier in beide gevallen op zeer moeilijk terrein. De geografische namen die in de bronnen gebruikt worden, zijn lang niet altijd te plaatsen, en archeologische gegevens zijn buiten de Middellandse zee van schaars tot nonexistent. De sensationeelste en meest verwijderde vondst is wel die van het Romeinse aardewerk te Arikamedu op de Oostkust van India.

Prof. F. Meyer geeft tenslotte een uiterst practisch overzicht van de moderne literatuur over al de genoemde onderwerpen.

L.Th. Lehmann

Arie en Henk Lentjes, *Rederij Van Ommeren, de binnenvaartvloot*, deel 2, (Schoorl: Pirola Maritiem, 1993, 168 p., ill., ISBN 90-6455-135-9).

De opzet van dit tweede deel uit de serie 'Rederij van Ommeren' verschilt niet wezenlijk van deel 1. Van zoveel mogelijk voormalige schepen van de binnenvaartvloot van Van Ommeren zijn foto's verzameld en afgedrukt, voorzien van begeleidende teksten. De auteurs geven veel technische informatie over de schepen, hier en daar gelardeerd met persoonlijke verhalen en anecdotes.

H.J.A. Dessens

Nieuwe boeken en artikelen

Piet Boon

Bij de samenstelling van deze rubriek maak ik vaak dankbaar gebruik van mededelingen van diverse 'tipgevers'. Voor die medewerking ben ik hen zeer erkentelijk. Van bijzonder belang is de ondersteuning die door medewerkers van de beide grote Nederlandse maritieme musea wordt verleend. Met name wil ik in dit verband L. Horneman en D. Wildeman van het Rijksmuseum Nederlands Scheepvaartmuseum te Amsterdam en L.M. Akveld van het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' te Rotterdam noemen.
In jaargang 9 (1990), p. 174-179 vindt u een overzicht van de gedepouilleerde tijdschriften met de afkortingen, waarmee zij in de bibliografie worden aangegeven. Aan dit overzicht kunnen de volgende periodieken worden toegevoegd:

Argonauta	Newsletter of the Canadian Nautical Research Society
CB	Classic Boat
ESHN	Economic and social history in the Netherlands
NM	The Northern Mariner/Le Marin du Nord
WB	Wooden Boat

Naslagwerken

17500. BARRÉ, MICHEL, Petit dictionnaire baleinier: supplément aux annales de la Société des sciences naturelles de la Charente-Maritime. Parijs, Librairie du Musée de la Marine, 1992, 132 p.

17501. BERVOETS, J.A.A., Plaatsingslijsten van de archieven van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij, de Koninklijke Java-China-Japan Lijnen en de daarbij aangesloten bedrijven (ongecodeerde stukken). Den Haag, Algemeen Rijksarchief, 1993, 125 p.

17502. —— e.a., Plaatsingslijst van het archief van de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland' over de jaren (1853) 1869-1972. Den Haag, Algemeen Rijksarchief, 1992, 65 p.

17503. BOER, G.J. DE, De sleepboten van de familie Roelofs. Wormer, Stichting tot Behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten, 1993, 68 p., ill. (*behandelt de Sleepdienst Gebr. J. & J. Roelofs (1899-1958), de Sleepdienst De Roode Ster (1911-1974) en de Motorsleepdienst Mabi (1917-1978)*)

17504. BOORSMA, PETER, JAN LUCASSEN, Gids van de collecties van het Nederlandsch Economisch-Historisch Archief te Amsterdam. Amsterdam, NEHA, 1992, 256 p., ill. (*passim worden talrijke maritiem-historisch van belang zijnde collecties vermeld*)

17505. BOSHER, J.F., Men and ships in the Canada trade 1660-1760: a biographical dictionary. Ottawa, National Historic Sites Publications, 1992, 251 p. (*ook uitgegeven in een Franse versie*)

17506. BOUCHER, MAURICE, NIGEL PENN (eds.), Britain at the Cape. Houghton, The Brenthurst Press, 1992, 263 p., ill. (*bronnenuitgave over de eerste Engelse periode in Zuid-Afrika, 1795-1803*)

17507. BRIOT, JACQUELINE, CLAUDE BRIOT, Les clippers français. Douarnenez, Editions Le Chasse-Marée, 1993, 450 p., ill.

17508. CAIRIS, NICHOLAS T., Era of the passenger liner. Wellesley (MA), 1992, 288 p., ill. (*foto's en gegevens van 280 schepen; uitgebreide versie van editie 1979*)

17509. ESTIENNE, RENÉ, PHILIPPE HENWOOD, Archives et patrimoine maritime: l'exemple de la Bretagne. LCM 1993, nr 73, 31-43

17510. FOSTER PROVOST, G., A Columbus dictionary. Detroit, Omnigraphics, 1991, 142 p.

17511. GOLDBERG, MARK H., The C 3 passenger ships: Volume II of the American Merchant Marine History Series. Kings Point (NY), American Merchant Marine Foundation, 1992, 395 p., ill.

17512. HOWARTH, STEPHEN (ed.), Men of war: great naval leaders of World War II. New York, St. Martin's Press, 1993, 602 p., ill.

17513. KOOIMAN, WILLIAM, The Grace ships, 1869-1969: an illustrated history of the W.R. Grace & Co. Shipping Companies. Point Reyes Station (CA), Komar Publishing, 1991, 334 p., ill.

17514. LEONARD, IRVING A., Books of the brave: being an account of books and of men in the Spanish conquest and settlement of the sixteenth-century New World. Berkeley, University of California, 1992.

17515. MEIJER, F.J.A.M., Literatuur over scheepvaart in de klassieke oudheid. Lampas: tijdschrift voor Nederlandse classici 26, 1993, 258-267

17516. MOST, W.H.J. VAN DER, Bibliografie Zuiderzee/IJsselmeergebied 1923 t/m 1985: periodieke literatuur. Lelystad, Stichting voor het Bevolkingsonderzoek in de drooggelegde Zuiderzeepolders, 1993, 583 p.

17517. OHMS, FRIEDEMAN, Festival der alten Segelschiffe. Kiel, Alte Schiffe Verlag, 1992, 103 p., 108 foto's (*beschrijft 169 schepen in museumhavens*)

17518. PARSON, RON, Migrant sailing ships from Hamburg. N. Adelaide (SA), Gould Publishing Services, 1993, 24 p. (*betreft 87 schepen uit de periode 1857-1885, die vanuit Hamburg naar het zuidelijk halfrond voeren*)

17519. ROBARTH, ALFRED, Stralsunds Segelschiffe, ihre Kapitäne und Schicksale - 1800-1920. Hamburg, eigen uitgave, 1992, 232 p. (*betreft 1200 schepen van Stralsund en Rügen*)

17520. ROBERT, MICHAEL L., Patch guide: U.S. Navy ships and submarines. Paducah (KY), Turner Publishing, 1992, 176 p., ill.

17521. ROGERS, FRED, More shipwrecks of British Columbia. Vancouver, Douglas & McIntyre, 1992, 241 p., ill. (*bevat meer dan 250 scheepsgeschiedenissen; vervolg van 'Shipwrecks of British Columbia'*)

17522. SCHMITZ, PETER, KLAUS-JÜRGEN THIES, Die Truppenkennzeichen der Verbände und Einheiten der deutschen Wehrmacht und Waffen-SS und ihre Einsätze im Zweiten Weltkrieg 1939-1945. Bd. 3: Ergänzungen zu Heer - Marine - Luftwaffe - Waffen-SS. Osnabrück, Biblio, 1991, 674 p., ill.

17523. SCHUBERT, DIETER, Schaufelraddampfer aus aller Welt: die letzten ihrer Art. S&Z 1993, nr 37, 29-30 en nr 38, 25-26,

17524. SMITH JR., MYRON J., The battles of Coral Sea and Midway, 1942: a selected bibliography. Westport (CT), Greenwood, 1991, 157 p.

17525. SUBKLEW, HANS-JOACHIM, Die Boote der Universität Greifswald von 1884-1989. Greifswald, Ernst-Moritz-Universität, 1991, 46 p., ill. (*beschrijft de meer dan 80 schepen die in de periode 1884-1989 eigendom van de Universiteit waren*)

17526. UNITED States naval history: a bibliography; 7th ed. revised by Barbara A. Lynch and John E. Vajda. Washington, Naval Historical Center, 1993, 173 p.

17527. ZUIDHOEK, ARNE, Onze mooiste koopvaardijschepen, Deel 2: vracht/passagierschepen 1945-1970. Alkmaar, De Alk, 1993, 175 p., ill.

17528. (CATALOGUS), Portraits de navires, peintures marines sur verre. Chr. Pfister, ed. Duinkerken, Musée Portuaire, 1992, 160 p., ill. in kleur

17529. ——, Scheve schepen: de vormenrijkdom van de Chinese scheepsbouw. W. Johnson, ed. Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum, 1993, 118 p., ill.

17530. (N.N.), Preliminary checklist of major Soviet warships 1946-1991. Part I: Major surface combatants. WI 30, 1993, 10-32

Algemene maritieme literatuur

17531. BAKKER, CEES, Along the spice trails: Dutch overseas expansion in the 17th and 18th centuries. De Halve Maen 66, 1993, 1, 9-14

17532. BELLICO, RUSSELL P., Sails and steam in the mountains: a maritime and military history of Lake George and Lake Champlain. Fleischmanns (NY), Purple Mountain Press, 1992, 400 p., ill.

17533. BELLIVEAU, J. e.a., From iceboats to superferries: an illustrated history of Marine Atlantic. St. John's, Breakwater Books, 1992, 228 p., ill.

17534. BERCKENHAGEN, EKHART, Gilgamesch, Noah und die Sintflut. DSA 15, 1992, 43-54

17535. ——, Argonautica und Homers Odyssee. S&Z 1992, nr 36, 12-24

17536. BUTEL, PAUL, Les dynasties bordelaises de Colbert à Chaban. Parijs, Perrin, 1991, 445 p., ill. (*analyse van de veranderingen van de haven en beschrijving van het functioneren van de belangrijkste families van Bordeaux, die gedurende meer dan drie eeuwen de overzeese handel overheersten*)

17537. COUTAU-BÉGARIE, HERVÉ (ed.), L'Evolution de la pensée navale II. Parijs, Fondation pour les Etudes de Défense nationale, 1992, 233 p., ill.

17538. ——, L'Evolution de la pensée navale III. Parijs, Fondation pour les Etudes de Défense nationale, 1993, 230 p., ill.

17539. DANIELSEN, R.Kr., Frakteskuter og fraktemenn: trekk av fraktfartens historie. Skien, Fylkesmuseet for Telemark & Grenland, 1991, 369 p., ill. (*behandelt een aan-*

tal aspecten van de vrachtvaart)

17540. DAVIES, J.D., The navy, parliament and political crisis in the reign of Charles II. HJ 36, 1993, 271-288

17541. DELGADO, JIM, Taking the initiative: six years of gains in the cause of maritime preservation. SHJ 1991/92, nr 60, 16-18

17542. DESGREVES, R. MARTIN, J. THOMAS-CADIOU, Navires de Saint-Malo, XVII-XVIIIe siècles. Rennes, Association Parchemin, 1992, ill.

17543. DOE, F. VAN DER, Geviste en aangespoelde goederen uit Zeeuwse wateren in de 18e eeuw: het archief van de Rekenkamer van Zeeland als maritiem-archeologische bron. (*Proceedings*) Scheepslading (Groningen, 1993) 66-78

17544. DUDDEN, ARTHUR POWER, The American Pacific: from the old China trade to the present. New York, Oxford University Press, 1992, 314 p., ill.

17545. DUFFY, MICHAEL e.a. (eds.), Navy Records Society 1893-1993: a note on the first one hundred years. Tonbridge, Addax Publishing , 1993, 12 p., ill. (*met een overzicht van de publicaties*)

17546. ELVERT, JÜRGEN, JÜRGEN JENSEN, MICHAEL SALEWSKI (eds.), Kiel, die Deutschen und die See. Stuttgart, Steiner, 1992, 253 p., ill.

17547. EVANS, LAURENCE, Transport, economics and economists: Adam Smith, George Stigler, et al. IJMH 5, 1993, 1, 203-219

17548. FERNANDEZ-GUERRA FERNANDEZ, RAMON, 'Asientos y fletamentos de naves (1661)'. RHN 11, 1993, nr 40, 59-67

17549. FREYER, JOHANNES, Unter Doppelkreuz und Reiter: alte Flaggen erscheinen wieder auf See. S&Z 1992, nr 36, 32-33 (*betreft vlaggen van Litauen*)

17550. ——, Zur Geschichte russischer Schiffsflaggen: Teil 6: alte Flaggen in neuem Glanz? S&Z 1993, nr 37, 51-53 (*delen 1 t/m 5 verschenen in 'Panorama maritim' 1988, nr 23, 1989, nr 24, 1991, nr 26 en 1992, nrs 27 en 28*)

17551. GAUBERT, YVES, Flotille en Pertuis: sauver les bateaux traditionnels de Charente. LCM 1993, nr 71, 20-36

17552. GLETE, JAN, Navies and nations: warships, navies and state building in Europe and America, 1500-1860. Stockholm, Almqvist & Wiksell International, 1993, 2 dln., 374 + 378 p., ill.

17553. HOLM, POUL, Hjerting: et maritimt lokalsamfund midt i verden, ca 1550-1930. Esbjerg, Fiskeri- og Søfartsmuseet, 99 p., ill. (*beschrijving van de maritiem-historische betekenis van de in de nabijheid van Esbjerg gelegen vissersplaats Hjerting*)

17554. HONAN, WILLIAM H. (ed.), 'Fire when ready, gridley!': great naval stories from Manila Bay to Vietnam. New York, St. Martin's Press, 1993, 382 p., ill.

17555. IACHELLO, ENRICO, Il vino e il mare: 'trafficanti' siciliani tra '700 e '800 nella contea di Mascali. Catania, Universitates Saggi, 1991, 186 p., ill. (*midden 18e eeuw-midden 19e eeuw*)

17556. INWOOD, KRIS E., Maritime industrialization from 1870 to 1910: a review of the evidence and its interpretation. Acadiensis 21, 1991, 132-155

17557. JENSEN, THYGE, Mandø - landskab og mennesker. Sjæklen 1992, 169-179 (*passim maritiem; met Engelse samenvatting*)

17558. KIEDEL, KLAUS-PETER, Schiffbau und Schiffahrt des Emslandes. In: Nordland Papier: ein Vierteljahrhundert Papier aus dem Emsland (Dörpen, 1991) 39-42

17559. LEKKERKERK, P., Fustagie ende vatwerck: een verkenning van het VOC-archief naar het gebruik van verpakkingsmiddelen. (*Proceedings*) Scheepslading (Groningen, 1993) 56-65

17560. LESGER, CLÉ, Intraregional trade and the port system in Holland, 1400-1700. ESHN 4, 1992, 186-217

17561. LINDBLAD, J. THOMAS, Foreign trade of the Dutch Republic in the seventeenth century. ESHN 4, 1992, 219-249

17562. MOLLAT DU JOURDIN, MICHEL, L'Europe et la mer. Parijs, Seuil, 1993, 350 p., ill.

17563. MÜNCHING, L.L. VON, Kunstmatige riffen in de wateren van Florida: onbekend lot van oude Nederlandse coasters opgehelderd. BW 48, 1993, 166-168 (*ten behoeve van bepaalde vissoorten worden langs de Amerikaanse kust kunstmatige riffen aangebracht door het laten zinken van lege casco's van schepen*)

17564. NICOLAISEN, IDA, TINNA DAMGÅRD-SÖRENSEN, 'Building a longboat': an essay and culture and history of a Bornean people. Roskilde, The Viking Ship Museum, 1991, 147 p., ill.

17565. NORTH, MICHAEL, Elbings Aussen- und Binnenhandel im 16. und 17. Jahrnundert. In: Elbing 1237-1987: Beiträge zum Elbing-Kolloquium im November 1987 in Berlin (Münster, 1991) 129-144

17566. NOVI, CARLOS, Papel del mar en la transferencia del legado cultural Hispánico a las Américas. RHN 11, 1993, nr 41, 7-23 (*over de rol van de zee bij de overdracht van het culturele erfgoed van Spanje naar de Amerika's*)

17567. RANDIER, JEAN, L'Objet de Marine. Parijs, Editions Gallimard, 1992, 184 p., 600 foto's (*inventarisatie met afbeeldingen van honderden maritieme objecten*)

17568. RIES, F.J. DE, Zeventig jaar knippen, scheren en desgewenst een speciale behandeling. BW 48, 1993, 16-18 (*scheepscleaningbedrijf J.W. Junius & Zoon B.V. te Rotterdam*)

17569. RIETH, ERIC, Quelques remarques à propos du Dictionnaire de Marine (1702) de Nicolas Aubin. Neptunia 1993, nr 190, 28-31

17570. RUSSELL SHULMAN, MARK, The influence of history upon sea power: the navalist reinterpretation of the war of 1812. Journal for Military History 56, 1992, 183-205

17571. RUSSELL-WOOD, A.J.R., A world on the move: the Portuguese in Africa, Asia and America 1415-1808. Manchester, Carcanet, 1992, 290 p., ill.

17572. SCAMMELL, G.V., European exiles, renegades and outlaws and the maritime economy of Asia c. 1500-1750. Modern Asian Studies 26, 1992, 641-661

17573. SNYDER, FRANK V. (intr.), Tales of the sea: an illustrated collection of adventure stories. New York (NY), South Street Seaport Museum, 1992, 144 p., ill.

17574. STROUGH, ARTHUR B., Maritime history of Clayton. Inland Seas 49, 1993, 1, 47-66 (*Clayton in de staat New York*)

17575. TALLEC, JEAN-LOUIS, Stationnaire à Madagascar: les derniers jours du cabotage à l'ancienne. LCM 1993, nr 74, 2-13

17576. THORNTON, JOHN, Africa and Africans in the making of the Atlantic world, 1400-1600. Cambridge, Cambridge University Press, 1992, 309 p., ill.

17577. WIESE, EIGEL, Von Trampel- und anderen Tieren an Bord. S&Z 1993, nr 37, 54-55

17578. WILLIAMS, DAVID M., The progress of maritime history, 1953-93. JTH 14, 1993, 126-141

17579. WOESTIJNE, MISKA VAN DE, In smetteloze luister herdacht: Michiel de Ruyter in de nationale herinnering. Skript Historisch Tijdschrift 15, 1993, 143-150

17580. (PROCEEDINGS), Die Folgen der Entdeckungsreisen für Europa: Akten des interdisziplinären Symposions, 12./13. April 1991 in Nürnberg. S. Füssel, ed. Nürnberg, Carl, 1992, 190 p.

17581. ——, North Sea ports and harbours: adaptations to change: proceedings of the Second North Sea History Conference, Esbjerg 1991. Poul Holm , John Edwards, eds. Esbjerg, Fiskeri- og Søfartsmuseet, 1992, 257 p., ill.

17582. ——, Proceedings European Common Maritime Heritage Congress. Hans Vandersmissen, ed. Amsterdam, Rijksmuseum Nederlands Scheepvaartmuseum, 1993, 127 p., ill.

17583. ——, Scheepslading: inleidingen gehouden tijdens het zesde Glavimans symposion, Rotterdam, april 1992. Reinder Reinders, André van Holk, eds. Groningen, Glavimans Foundation, 1993, 88 p., ill.

17584. ——, The war of King Gustavus III and naval battles of Ruotsinsalmi: VIII International Baltic Seminar 5-7 July 1990. Eira Karppinen, ed. Kotka, The Provincial Museum of Kymenlaakso, 1993, 150 p., ill.

17585. ——, Underwater archaeology. Proceedings from the Society for Historical Archaeology Conference. Donald H. Keith, Toni L. Carrell, eds. Kingston (Jamaica), Society for Historical Archaeology, 1992, 175 p., ill.

Maritieme iconografie

17586. BAUER, FRANK (ed.), Der Marinemaler Gerhard Geidel. Herford, Koehler, 1993, 128 p., ill. (*in de DDR geschoolde autodidacticus*)

17587. BERGE-DIJKSTRA, A. VAN DEN, H.P. TER AVEST (samenst. en red.), Woelend water: leven en werk van de zeeschilder Nicolaas Baur (1767-1820). Harlingen, Gemeentemuseum het Hannemahuis, 1993, 100 p., ill.

17588. BJORKLUND, A., I. KAYSER, L. OHLSSON (eds.), Sjöhistoriska fotografier. Stockholm, Föreningen Sveriges Sjöfarts Museum, 1993, 223 p., ill. (*selectie uit de fotocollectie van het Zweedse Nationaal Maritiem Museum*)

17589. BLOM, OTTE, Schepen op gevelstenen. Oud Hoorn 15, 1993, 60-61

17590. BOERS, ONNO, Schepen en scheepswerktuigen: gevelstenen in het Scheepvaartmuseum. OA 45, 1993, 204-207

17591. EERLAND, WILLEM, John Mecray: 'schilder der zeilvaart'. SZ 17, 1993, 5, 23-25

17592. ELLMERS, DETLEV, WILLI KRAMER, Eine Fensterscheibe mit aufgemalter Schiffsdarstellung des 16. Jahrhunderts aus

Kiel. Archäologische Nachrichten aus Schleswig-Holstein: Mitteilungen der Archäologischen Gesellschaft Schleswig-Holstein e.V., H. 2, 1991, 78-84

17593. ELST, J.H. VAN DER, Van zeeman tot zeeschilder. BW 48, 1993, 68-69 (*betreft Jan H. van der Zee, geboren 1942*)

17594. FABIJANSKA-PRZYBYTKO, K., Morze w malarstwie polskum. Gdansk, Wydawnictwo Morsie, 1991, 326 p., ill. (waarvan vele in kleur) (*overzicht van de Poolse maritieme schilderkunst, 15e eeuw - heden; illustratiebijschriften ook in het Engels*)

17595. HALL, GEORGE, JON LOPEZ, Blue steel: the U.S. Navy Reserve. Osceola (WI), Motorbooks International, 1992, 128 p., ill. (*128 kleurenfoto's van de US Naval Air Reserve*)

17596. HAYDON, KEVIN, Historical marine art of the Pacific Northwest. SHJ 1992, nr 61, 24-27

17597. JAS, JORIEN, Zwervend tussen Romantiek en Realisme: schrijvers en schilders op bezoek bij de vissersbevolking rond de Zuiderzee. In: Typisch Hollands: Zuiderzeetradities op verschillende manieren bekeken (Enkhuizen, 1993) 43-70

17598. JONES, RAY, BRUCE ROBERTS, Steel ships and iron men: a tribute to World War II fighting ships and the men who served on them. Chester (CT), Globe Pequot Press, 1991, 150 p., ill. (*betreft 30 nog in de vaart zijnde oorlogsschepen uit WO II*)

17599. JONG, ANNEKE DE, Willem Bastiaan Tholen 1860-1931. Gouda, Museum het Catharina Gasthuis, 1993, 176 p., ill. (*schilder van onder andere maritieme taferelen*)

17600. KRUMMERS, DANIEL C., Ship's portraits: 150 years of ship's China. SHJ 1992-1993, nr 64, 32-33

17601. MILLOT, GILLES, Louis Le Breton: témoin des marines du XIXe siècle. LCM 1993, nr 72, 62-67

17602. PEUZIAT, JOSICK, Nefs et barques des églises et chapelles de Finistère. LCM 1993, nr 72, 38-43

17603. PRINS, A.J.H., Louis Apol, painter of the Arctic Ocean: comprehensive notes on a marine subject. NSA 1992 (verschenen 1993), 177-190

17604. QUARM, ROGER, 'The great age of sail'. SHJ 1991/92, nr 60, 22-29 (*betreft in 1992 in de Verenigde Staten georganiseerde tentoonstellingen van maritieme werken uit het bezit van het National Maritime Museum te Greenwich*)

17605. SAALTINK, HENK, Fraaie aanwinst Westfries Museum. Oud Hoorn 15, 1993, 97-98 (*betreft een 18de eeuwse bokaal met een afbeelding van de Swarte Beer, een walvisvaarder*)

17606. SACHS, CHARLES IRA, Paper ships: the romance of trade cards. Compass 62, 1992, 3, 30-33

17607. SHEPHERD JOHNSON, JENNIFER, A year in the life of New York Harbor: the photographs of Richard Pratt Sylvia. LMS 45, 1993, 1, 2-9 (*betreft een collectie van meer dan 500 foto's, merendeels uit 1950*)

17608. URBAN, ERIN, Hulls and hulks in the tide of time: the life and work of John A. Noble. Staten Island (NY), Noble Collection, 1993, 269 p., ill.

17609. VERNE, JOSÉ-PAUL, Essai de reconstruction de quelques bâtiments de la flotille qui évoluait sur le Grand Canal du Château de Versailles à partir d'un dessin anonyme de la fin du XVIIe siècle. Neptunia 1993, nr 190, 18-27

17610. WIESE, EIGEL, Mit der Spritzpistole 'gemalt'. S&Z 1992, nr 35, 32-33 (*betreft de in Hamburg wonende schilder Kridon Panteli*)

17611. (N.N.), Gallery of steam. SHJ 1992-1993, nr 64, 20-22 (*zes afbeeldingen naar schilderijen van stoomschepen*)

17612. ——, Junge Matrosen auf alten Postkarten. S&Z 1992, nr 35, 34

17613. ——, Keith A. Griffin: portret van een Engels zeeschilder. BW 48, 1993, 271-274

17614. ——, Marine art: the lives of liners, SHJ 1993, nr 65, 24-26 (*afbeeldingen van acht lijnschepen*)

17615. ——, The pictures of captain Pentii Winter. MMH 1992, 80-91 (*selectie uit de collectie van kapitein Winter, die uit ongeveer 10.000 ansichtkaarten met maritieme thema's bestaat*)

Marine - algemeen

17616. BAUMGARTNER, FREDERIC J., From spear to flintlock: a history of war in Europe and the Middle East to the French Revolution. New York, Praeger, 1991, 353 p., ill. (*met twee hoofdstukken over oorlog ter zee*)

17617. BRUIJN, J.R., The Dutch Navy in the seventeenth and eighteenth centuries. Columbia (SC), University of South Carolina Press, 1993, 258 p., ill.

17618. BUCHET, CHRISTIAN, Les modalités évolutives de la logistique anglaise en matériel naval dans l'espace Caraïbe (1689-1763). Histoire, économie et société 11, 1992, 571-596

17619. COLSON, BRUNO, Histoire et stratégie dans la pensée navale Américaine. In: (*Hervé Coutau-Bégarie (ed.)*) L'Evolution de la pensée navale II (Parijs, 1992) 163-180

17620. CONTAMINE, PHILIPPE (ed.), Histoire militaire de la France, tome 1: Des origines à 1715. Parijs, Presses Universitaires de France, 1992, 632 p., ill.

17621. COUTAU-BÉGARIE, HERVÉ, Archéologie de la pensée navale. In: (*Hervé Coutau-Bégarie (ed.)*) L'Evolution de la pensée navale III (Parijs, 1993) 7-14

17622. ——, De quelques pensées navales inconnues ou insuffisant connues. In: (*Hervé Coutau-Bégarie (ed.)*) L'Evolution de la pensée navale II (Parijs, 1992) 7-22

17623. EHLERS, HARTMUT, The Royal Navy of Oman. WI 30, 1993, 59-63 (*met huidige vlootlijst*)

17624. EHRENSBERGER, KONRAD, Hundert Jahre Organisation der deutschen Marine 1890-1990: kaiserliche Marine, Reichsmarine, Kriegsmarine, Bundesmarine. Bonn, Bernard & Graefe, 1993, 128 p., ill.

17625. FERRANTE, EZIO, La pensée navale italienne: I. Giulio Rocco, précurseur oublié. II. De Lissa à la Grande Guerre. In: (*Hervé Coutau-Bégarie (ed.)*) L'Evolution de la pensée navale III (Parijs, 1993) 85-122

17626. GRAY, COLIN S., The leverage of sea power: the strategic advantage of navies in war. New York, The Free Press, 1992, 372 p., ill.

17627. GROVE, ERIC, La pensée navale Britannique depuis Colomb. In: (*Hervé Coutau-Bégarie (ed.)*) L'Evolution de la pensée navale II (Parijs, 1992) 115-134

17628. HEINEMANN, WERNER, Die deutsche Marineinfanterie. S&Z 1992, nr 35, 35-38

17629. LÉ DINH THONG, La pensée navale Vietnamienne. In: (*Hervé Coutau-Bégarie (ed.)*) L'Evolution de la pensée navale II (Parijs, 1992) 211-233

17630. MILIA, FERNANDO A., La pensée navale argentine. In: (*Hervé Coutau-Bégarie (ed.)*) L'Evolution de la pensée navale III (Parijs, 1993) 123-148

17631. NEEDHAM, WILLIAM D., Mahan? USNIP 119, 1993, 1, 43-45 (*korte schets van de betekenis van Mahan voor de ontwikkeling van het begrip 'macht ter zee'*)

17632. PÉDROCINI, G. (ed.), Histoire militaire de la France, tome 3: De 1871 à 1940. Parijs, Presses Universitaires de France, 1992, 522 p., ill. (*met een hoofdstuk over de Marine*)

17633. RASDOLGIN, ANATOLI A., Die Geschichte der russischen Marine bis 1917: 300 Jahre unter der Andreas-Flagge. Herford, Koehler, 1993, 180 p., ill.

17634. REGAN, GEOFFREY, The Guinness book of naval blunders. Enfield, Guinness, 1993, 192 p., ill.

17635. TEITLER, G., Maritieme aspecten van de kustverdediging 1579-1945. In: (*P.J.J. van Dijk e.a. (eds.)*) Kustverdediging: vestingbouwkundige bijdragen (Den Haag, 1992) 11-24

17636. TOIT, ALLAN DU, South Africa's fighting ships: past and present. Rivonia, Ashanti Publishing, 1992, 390 p., ill.

Marine - tot 1700

17637. ALSOP, J.D., A regime at sea: the Navy and the 1553 succession crisis. Albion 24, 1992, 577-590

17638. BORDEJÉ Y MORENCOS, F. FERNANDO DE, La edad media: los anos obscuros del poder naval. RHN 11, 1993, nr 41, 101-122 en nr 42, 89-110 (*vervolg van nr 16876*)

17639. GRAINGE, CHRISTINE, GERALD GRAINGE, The Pevensey expedition: brilliantly executed plan or near disaster? MM 79, 1993, 261-273 (*betreft de invasie in Normandië in de herfst van 1066*)

17640. GRANIER, HUBERT, La pensée navale Française dans la première moitié du XVIIe siècle. In: (*Hervé Coutau-Bégarie (ed.)*) L'Evolution de la pensée navale II (Parijs, 1992) 37-54

17641. HENNINGER, LAURENT, La défaite de l'invincible armada, 1588. Parijs, Socomer, 1992, 80 p., ill.

17642. KUHN, HANS, Das altnordische Seekriegswesen. Heidelberg, Carl Winter Universitätsverlag, 1991, 135 p.

17643. LEMINEUR, JEAN, La Marine de Louis XIV: une Marine nouvelle de conception française. Neptunia 1992, nr 188, 6-15

17644. MEYER, GÜNTHER, Die Wallensteinsche Flotte in der Ostsee 1627 bis 1632. S&Z 1992, nr 36, 38-45 en 1993, nr 37, 6-13

17645. MURRAY, WILLIAM M., Een nieuwe kijk op de slag bij Actium. Lampas: tijdschrift voor Nederlandse classici 26, 1993, 206-223

17646. PAGÈS, JEAN, La pensée navale Hellénistique. In: (*Hervé Coutau-Bégarie (ed.)*) L'Evolution de la pensée navale II (Parijs, 1992) 23-36

17647. ——, Y a-t-il eu une pensée navale romaine? In: (*Hervé Coutau-Bégarie (ed.)*)

L'Evolution de la pensée navale III (Parijs, 1993) 15-32

17648. SCHEPER, BURCHARD, Die frühe Carlsburg, die Seeinvasion von 1675 und Wangerooger Lotsen. DSA 15, 1992, 279-288

17649. SIGMOND, P., Een voyagie ter zee, anno 1544. Archief 1992, 89-100

17650. TRACY, JAMES D., Herring wars: the Habsburg Netherlands and the struggle for control of the North Sea, ca. 1520-1560. 16th Century Journal 24, 1993, 249-272

Marine - kaapvaart en zeeroverij

17651. JAEGER, GERARD A. (ed.), Vues sur la piraterie des origines à nos jours. Parijs, Tallandier, 1992, 460 p., ill.

17652. KONDOR, LISA, Buccaneer of the African Coast. Compass 62, 1992, 3, 4 (*betreft Chingulia die het in de 17de eeuw vanaf de Oostafrikaanse kust vooral de Portugezen lastig maakte*)

17653. MERRIEN, JEAN, Histoire des corsaires. Parijs, Ancre de marine, 1992, 260 p., ill.

17654. SLATER, LLOYD, Pirates! Compass 62, 1992, 3, 2-7 (*betreft de Caraïbische vrijbuiters*)

Marine - 18e/19e eeuw

17655. ADAM, FRANK, Der Ausbruch des Ersten Koalitionskrieges zur See. S & Z 1993, nr 38, 40-43 (*1793*)

17656. BERG, LARS OTTO, Development of the Swedish archipelago fleet in the 18th century, construction, technology and weaponry. (*Proceedings*) The war of King Gustavus III (Kotka, 1993) 29-42

17657. CARON, FRANÇOIS, Le vicomte de Grenier: héritier de Bigot de Morogues ou fils spirituel de Suffren? In: (*Hervé Coutau-Bégarie (ed.)*) L'Evolution de la pensée navale III (Parijs, 1993) 57-84

17658. CHANTRIOT, JACQUES, Les cuirassés circulaires du terrible amiral Popov. Neptunia 1992, nr 188, 36-43 (*betreft een tiental omstreeks 1870 door Rusland ontworpen oorlogsschepen*)

17659. CORVISIER, A., J. DELMAS (eds.), Histoire militaire de la France, tome 2: de 1715 à 1871. Parijs, Presses Universitaires de France, 1992, 635 p., ill. (*met hoofdstukken over de Marine*)

17660. DARRIEUS, GABRIEL (ed.), Les livres de tactique français du Père Hoste au XIXe siècle. In: (*Hervé Coutau-Bégarie (ed.)*) L'Evolution de la pensée navale III (Parijs, 1993) 209-215

17661. DEPEYRE, MICHEL, Clerk of Eldin, un penseur naval contesté. In: (*Hervé Coutau-Bégarie (ed.)*) L'Evolution de la pensée navale II (Parijs, 1992) 55-86

17662. FARRANT, DON, Grey ghosts of the Confederacy. Compass 62, 1992, 2, 26-29

17663. FISHER, SUSANNA, Captain Thomas Hurd's survey of the Bay of Brest during the blockade in the Napoleonic Wars. MM 79, 1993, 293-304

17664. GÉRÉ, FRANÇOIS, La pensée navale Française sous la IVe République. In: (*Hervé Coutau-Bégarie (ed.)*) L'Evolution de la pensée navale II (Parijs, 1992) 181-210

17665. GLETE, JAN, The foreign policy of Gustavus III and the navy as an instrument of that policy. (*Proceedings*) The war of King Gustavus III (Kotka, 1993) 5-12

17666. GRANIER, HUBERT, La pensée navale française au XVIIIe siècle. In: (*Hervé Coutau-Bégarie (ed.)*) L'Evolution de la pensée navale III (Parijs, 1993) 33-56

17667. JANZEN, OLAF UWE, Showing the flag: Hugh Palliser in Western Newfoundland, 1764. NM 3, 1993, 3, 3-14 (*optreden van de Britse marine ter onderstreping van haar aanspraken op Newfoundland*)

17668. JONES, DAVID R., Les principes de la guerre navale de l'amiral S.O. Makarov. In: (*Hervé Coutau-Bégarie (ed.)*) L'Evolution de la pensée navale III (Parijs, 1993) 149-170

17669. LEMMERS, A., De kunstklip van Aeneae en de leugen van Asmus. TvZ 12, 1993, 111-127 (*betreft plannen tot barricadering van havens en zeegaten in het begin van de negentiende eeuw*)

17670. LUTUN, BERNARD, 1814-1817 ou l'épuration dans la Marine. RH 1992, nr 583

17671. ÕUN, MATI, Naval battles off the Estonian coast in 1788-1790. (*Proceedings*) The war of King Gustavus III (Kotka, 1993) 91-98

17672. ROBINSON, MICHAEL C., Gunboats, low water and Yankee ingenuity: a history of Bailey's Dam. Baton Rouge (LA), F.P.H.C., 1991, 76 p., ill. (*een in 1864 in de Red River bij Alexandria, LA gebouwde dam*)

17673. RUIZ FERNANDEZ DE CANETE, PILAR, Don Miguel Lobo Malagamba en la escuadra del Pacífico 1868-1871. RHN 11, 1993, nr 4, 79-95

17674. RYAN, JEFFREY T., Some notes on the civil war-era Marine corps. Civil War Regiments 2, 1992, 183-193

17675. ——, To the shores of Carolina: Dahlgren's marine battalions. Civil War Regiments 2, 1992, 194-211 (*betreft admiraal John A. Dahlgren tijdens de Amerikaanse Burgeroorlog*)

17676. SAMOILOV, VLADIMIR A., The development of the Russian fleet in the 18th century: ship construction and war technology and a short summary of the events in the war between Russia and Sweden in 1788-1790. (*Proceedings*) The war of King Gustavus III (Kotka, 1993) 13-28

17677. SCHELL, SYDNEY H., Submarine weapons tested at mobile during the Civil War. Alabama Review 45, 1992, 163-183

17678. STOUT, NEIL R., Charleston versus the Royal Navy, 1767. South Carolina History Magazine 93, 1992, 196-201

17679. TAILLEMITE, ETIENNE, L'Amiral Richild Grivel, théoricien méconnu de la guerre maritime. In: (*Hervé Coutau-Bégarie (ed.)*) L'Evolution de la pensée navale II (Parijs, 1992) 87-114

17680. TUCKER, SPENCER C., The Jeffersonian gunboat navy. Columbia (SC), University of South Carolina Press, 1993, 270 p., ill.

17681. WIDEMAN, JOHN C., The sinking of the USS Cairo. Jackson (MS), University Press of Mississippi, 1993, 152 p., ill. (*gezonken in 1862 op de Yazoo River*)

17682. WIHTOL, ERIK, The naval battles of Ruotsinsalmi in 1789 and 1790: a comparison. (*Proceedings*) The war of King Gustavus III (Kotka, 1993) 75-90

17683. WRIGHT, CHRISTOPHER C., The New London naval station: the first years 1862-1885: inquiry into a photograph. WI 30, 1993, 112-133

Marine - 20e eeuw / algemeen

17684. ASADA, SADAO, The revolt against the Washington Treaty: the Imperial Japanese Navy and naval limitation, 1921-1927. NWCR 46, 1993, 3, 82-97

17685. BOELE VAN HENSBROEK, P.R., De strijd in Nederlands-Indië: de niet zo bekende feiten ... Zeewezen 82, 1993, 4, 10-15

17686. BRIERLEY, KENNETH, Wings over water: the story of the aircraft carrier. Compass 63, 1993, 1, 2-7

17687. CHANT, CHRISTOPHER, Small craft navies. Londen, Conway Maritime Press, 1992, 160 p., ill. (*schetst vooral de ontwikkeling na WO II*)

17688. CHATEL DE BRANCION, C.C. LOUIS, Autogires et hélicoptères: début de la gyraviation dans l'aéronavale. RHA 1993, nr 192, 96-109

17689. DELEUVILLE, JACQUES, Le porte-avions en glace 'Habbakuk'. Neptunia 1993, nr 190, 32-41

17690. DURETESTE, LOUIS, Bâtiments et engins des flotilles fluviales de la Marine en Indochine (1945-1954). Revue Marine 1991, nr 152, 60-65

17691. ELCHLEPP, FRIEDRICH, Die Volkspolizei-See. S & Z 1992, nr 36, 55-64 en 1993, nr 38, 27-34 (*vervolg van Panorama maritim 1991, nr 26 en 1992, nr 28*)

17692. ESTIVAL, BERNARD, Le concept de Dinassaut de la guerre d'Indochine à la guerre du Viêt-Nam. RHA 1993, nr 192, 110-125 (*betreft vooral de strijd van de Franse en Amerikaanse marine op de Aziatische rivieren*)

17693. GRAY, ANDREW, Stand by for a crash: the demise of the naval dirigible. Air Power History 39, 1992, 6-9

17694. HEISER, WAYNE H., U.S. Naval and Marine Corps Reserve Aviation 1916-1942. Manhattan (KS), Sunflower University Press, 1991, 200 p., ill.

17695. HONAN, WILLIAM H. (ed.), Great naval battles of the 20th century. Robson, 1993, 361 p., ill.

17696. HOUWEN, A.A. VAN DER, Het korps torpedisten. Brielle, eigen uitgave, 1993, 32 p., ill.

17697. KELLY, ORR, Brave men, dark waters: the untold story of the Navy SEALS. Novato (CA), Presidio Press, 1992, 302 p., ill. (*betreft de U.S. Navy commandotroepen*)

17698. KOP, H.J.E. VAN DER, Vijftig jaar 860 Squadron, 15 juni 1943-1993. Mars et Historia 27, 1993, 2, 5-10 (*oudste vliegtuigsquadron van de Marineluchtvaartdienst*)

17699. KRULAK, VICTOR H., First to flight: an inside view of the U.S. Marine Corps. New York, Pocket Books, 1991, 292 p., ill.

17700. LABROUSSE, H., L'aviation embarquée à bord des sous-marins, trente ans de recherches et d'essais (1915-1945). RHA 1993, nr 191, 103-111

17701. LOVE JR., ROBERT W., History of the U.S. Navy, Volume II: 1912-1991. Harrisburg (PA), Stackpole Books, 1992, 912 p., ill.

17702. MILLETT, ALLAN R., In many a strife: General Gerald C. Thomas and the U.S. Marine Corps, 1917-1956. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1993, 480 p., ill.

17703. MONAKOV, M., Y. RIBALKIN, Los marinos de la flota Soviética y la asistencia a la Espana Republicana (1936-1939). RHN 11, 1993, nr 41, 61-77

17704. PODEUR, JOSEPH, Le cimetière marin de La Martinière. LCM 1993, nr 71, 47-53 (*na WO I werden talrijke zeilschepen van de Franse marine in het kanaal van de Basse-Loire opgelegd; het merendeel werd er ook gesloopt*)

17705. RAHN, WERNER, La réflexion stratégique dans la marine Allemande de 1914 à 1945. In: (*Hervé Coutau-Bégarie (ed.)*) L'Evolution de la pensée navale II (Parijs, 1992) 135-162

17706. ROHWER, JÜRGEN, Les stratégies navales soviétiques et les programmes de construction navale entre 1921 et 1941. In: (*Hervé Coutau-Bégarie (ed.)*) L'Evolution de la pensée navale III (Parijs, 1993) 171-208

17707. SENICH, PETER R., U.S. Marine scout-sniper: World War II and Korea. Boulder (CO), Paladin Press, 1993, 240 p., ill.

17708. SHEPPARD, DONALD, Riverine: a brown water sailor in the Delta, 1967. Novato (CA), Presidio Press, 1992, 326 p., ill. (*de strijd in de Mekong Delta*)

17709. SIECHE, ERWIN, Verbleib der österreichisch-ungarischen Kriegsmarine nach 1918. S&Z 1993, nr 37, 1-5

17710. SINGH, SATYINDRA, Blueprint to blue water. New Delhi, Lancer International, 1992, 549 p., ill. (*beschrijft de geschiedenis van de Marine van India*)

17711. SMIT, P.C., Herinneringen aan Smaldeel I: het opleidingssmaldeel van de Koninklijke Marine. Zeewezen 82, 1993, 6, 41-43

17712. SOUTHBY-TAILYOUR, EWEN, Reasons in writing: a commando's view of the Falklands War. Barnsley, Pen & Sword Books, 1993, 416 p., ill.

17713. TEITLER, G., Stopseinen en schoten voor de boeg: de Koninklijke marine en het recht van achtervolging, 1936-1940. MB 103, 1993, 98-110

17714. THIES, WALLACE J., JAMES D. HARRIS, An alliance unravels: the United States and ANZUS. NWCR 46, 1993, 3, 98-126 (*betreft het in 1951 getekende verdrag tussen Australië, Nieuw-Zeeland en de Verenigde Staten*)

17715. WALTER, H.J., The wind chasers: the history of the U.S. Navy's Atlantic Fleet 'Hurricane Hunters'. Dallas (TX), Taylor Publishing, 1992, 175 p., ill. (*betreft vredesmissies in de periode 1943-1975*)

17716. WARD, SHARKEY, Sea harrier over the Falklands: a Maverick at war. Londen, Leo Cooper, 1992, 299 p., ill. (*de auteur nam als bevelhebber van het 801 Naval Air Squadron deel aan de Falklandoorlog*)

17717. WEEKS JR., CHARLES J., An American naval diplomat in revolutionary Russia: the life and times of Vice Admiral Newton A. McCully, 1867-1951. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1993, 288 p., ill.

Marine - 20e eeuw/eerste wereldoorlog

17718. ANDRIESSEN, J.H., De ondergang van de Britse pantserkruiser 'Hampshire', 5 juni 1916: bedoeld om veldmaarschalk Lord Kitchener uit de weg te ruimen? BW 48, 1993, 192-194

17719. BRÉZET, FRANÇOIS-EMMANUEL, Le Jutland (1916): la plus formidable bataille navale de tous les temps. Parijs, Economica, 1992, 164 p., ill.

Marine - 20e eeuw/tweede wereldoorlog

17720. ALDEN, JOHN D., Results of U.S. submarine minelaying activities during World War II as reported in the strategic bombing survey. WI 30, 1993, 46-57

17721. BECKUM, PAUL VAN, Oranjehaven: dertien sluipwegen naar de vrijheid. Naarden, A.J.G. Strengholt, 1992, 160 p., ill. (*portretten van dertien Engelandvaarders in WO II*)

17722. BEVAN, DENYS, United States Forces in New Zealand 1942-1945. Alexandria (Nieuw-Zeeland), Macpherson Publishing, 1992, 408 p., ill. (*bevat onder andere een overzicht van alle Amerikaanse oorlogsschepen en eenheden van het Marine Corps, die Nieuw-Zeeland bezochten*)

17723. BURN, ALAN, The fighting captain: Frederic John Walker RN, CB, DSO *** and the Battle of the Atlantic. Barnsley, Pen & Sword Books, 1993, 224 p., ill.

17724. CLAUSEN, HENRY C., BRUCE LEE, Pearl Harbor: final judgment. New York, Crown Publishing, 1992, 485 p., ill.

17725. COLETTA, PAOLO E., Launching the Doolittle raid on Japan, April 18, 1942. PHR 62, 1993, 1, 73-86

17726. COY, PETER, A personal reflection upon the final defeat of the U-boats. MM 79, 1993, 325-331

17727. CRESSMAN, ROBERT J., J. MICHAEL WENGER, Unfamous day: Marines at Pearl Harbor 7 December 1941. Washington, Marine Corps Historical Center, 1992, 31 p., ill.

17728. FEIFER, GEORGE, Tennozan: the battle of Okinawa and the atomic bomb. New York, Ticknor & Fields, 1992, 622 p., ill.

17729. FEUER, A.B. (ed.), Coast watching in the Solomon Islands: the Bougainville reports, December 1941-July 1943. Westport (CT), Praeger Publishers, 1992, 208 p., ill.

17730. GARDNER, W.J.R., Prelude to victory: the Battle of the Atlantic 1942-1943. MM 79, 1993, 305-317

17731. GILLHAM, SKIP, Great Lakes vessels lost on the Caribbean. Inland Seas 49, 1993, 1, 8-14

17732. GROVE, ERIC, Sea battles in close-up: World War 2, Volume II. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1993, 224 p., ill.

17733. GÜTH, ROLF, Die Ära Raeder. S&Z 1992, nr 35, 45-51, nr 36, 53-55 en 1993, nr 37, 17-23 (*hoofdstuk 17: Bilanz Januar 1943: die Last und die Tragik des Krieges; hoofdstuk 18: Grossadmiral Erich Raeder: Persönlichkeit, Verhältnisse, abstrakte Grundsätze; hoofdstuk 19: von Raeders Rücktritt bis zu Dönitz' Kapitulation; vervolg van nr 14860*)

17734. KIMMETT, LARRY, MARGARET REGIS, The attack on Pearl Harbor: an illustrated history. Seattle (WA), Navigator Publishing, 1991, 128 p., ill.

17735. KOBURGER, CHARLES W., Cyrano et John Paul: les relations Franco-Américaines 1942-1945. RHA 1993, nr 191, 96-102

17736. LAAN, F.T.S. VAN DER, Pearl Harbor. MB 102, 1992, 456-463 (*reactie op nr 16175; met een weerwoord van H.J.E. van der Kop*)

17737. LEVITT, MARTIN L., The airship in World War II: assessing a unique element in naval air power. Air Power History 39, 1992, 10-20

17738. McCORMICK, HAROLD J., Convoy catastrophe: the destruction of PQ-17 to North Russia in July, 1942. SHJ 1992, nr 62, 14-16

17739. MEANY JR., JOSEPH F., New York: sally port to victory. SHJ 1993, nr 65, 12-17 (*de haven van New York tijdens WO II*)

17740. MOONEY, MICHAEL J., Rescue!: hero ships of the North Atlantic. Compass 63, 1993, 1, 22-25 (*over reddingsoperaties tijdens WO II, met name van overlevenden van getorpedeerde schepen*)

17741. MÜNCHING, L.L. VON, Marinebasis Simonstown tijdens de tweede wereldoorlog: prachtige staat van dienst. Zeewezen 82, 1993, 5, 16-18 (*na de val van Singapore in 1942 was deze Zuidafrikaanse haven de meest vooruitgeschoven post op de route naar de Indische Oceaan, Australië en de Pacific*)

17742. NOWARRA, HEINZ J., Grey wolves of the sea: German U-Boat type VII. Chester (PE), Schiffer Military History, 1992, 48 p., ill. (*verscheen oorspronkelijk in het Duits*)

17743. RAHN, WERNER, Japan and Germany, 1941-1943: no common objective, no common plans, no basis of trust. NWCR 46, 1993, 3, 47-68

17744. ROBERT, JERRY, LARRY SOWINSKI, The battle of the Atlantic: a pictorial overview. SHJ 1993, nr 66, 8-15

17745. RUEGG, BOB, ARNOLD HAGUE, Convoys to Russia, 1941-1945. Kendal, World Ship Society, 1993, 104 p., ill. (*herziene editie*)

17746. SAIBENE, MARC, Toulon et la Marine, 1940-1942. Bourg-en-Bresse, Marines Editions et Réalisations, 1992, 144 p., ill.

17747. SEARLES, JOHN M., Tales of Tulagi: memoirs of World War II. New York, Vantage Press, 1992, 95 p., ill.

17748. SEVAISTRE, OLIVIER, Au Maroc, les 8, 9 et 10 novembre 1942. Neptunia 1993, nr 190, 45-48

17749. SHAW JR., HENRY I., Opening moves: Marines gear up for war. Washington, Marine Corps Historical Center, 1991, 24 p., ill.

17750. ——, First offensive: the Marine campaign for Guadalcanal. Washington, Marine Corps Historical Center, 1992, 52 p., ill.

17751. SMITHIES, EDWARD, COLIN JOHN BRUCE, War at sea 1939-45. Londen, Constable, 1992, 206 p., ill.

17752. SQUIRES, HAROLD, S.S. Eagle: the secret mission 1944-45. St. John's (NF), Jesperson Press, 1992, 113 p., ill.

17753. SWEETMAN, JACK, 50 years ago ...: clash of the Komandorskis: the Pacific campaign included a classic gunnery action. USNIP 119, 1993, 3, 12-13

17754. ——, 50 years ago ...: the U-boat peril overcome: the battle of the Atlantic reached a climax in 1943. USNIP 119, 1993, 6, 30-31

17755. SYRETT, DAVID, The operations of the Drossel group of U-boats 28 April-8 May 1943. MM 79, 1993, 318-324

17756. VAETH, J. GORDON, Blimps & U-Boats: U.S. Navy airships in the battle of the Atlantic. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1992, 212 p., ill.

17757. WHITLEY, M.J., German coastal forces in WW 2. Londen, Conway Maritime Press, 1992, 192 p., ill.

Koopvaardij - algemeen

17758. BAKKA JR., DAG, Flosta: et lokalt sjøfartsmiljø i vekst og fall 1840-1920. NSA 1992 (verschenen 1993), 77-150 (*behandelt een lokale samenleving tegen de achtergrond van de enorme groei van de Noorse scheepvaart; met Engelse samenvatting*)

17759. CAMPBELL, GWYN, The structure of trade in Madagascar, 1750-1810. The International Journal of African historical studies 26, 1993, 111-148 (*ook aandacht voor de buitenlandse handel*)

17760. GUNNERUD, JØRGEN, Tankskipseventyret i Oslo 1925-1939. SAB 1991 (verschenen 1992), 35-170 (*behandelt de ontwikkeling van de scheepvaart van Oslo en in het bijzonder de snelle groei van de Noorse hoofdstad als nationaal en internationaal centrum van de tankvaart; met Engelse samenvatting*)

17761. HAHN-PEDERSEN, MORTEN, Rise - decline - fall: the shipping trade on Fanø: a comparative analysis of the period of reorganization and final collapse 1860-1920. (*Proceedings*) North Sea ports and harbours (Esbjerg, 1992) 73-120

17762. ——, Fra båd til supertanker. In: (*Morten Hahn-Pedersen (ed.)*) I storm og stille (Esbjerg, 1992) 15-18

17763. ——, Søfarten fra Aabenraa, Fanø og Svendborg. In: (*Morten Hahn-Pedersen (ed.)*) I storm og stille (Esbjerg, 1992) 19-34

17764. HAZELHOFF ROELFZEMA, H., Kaap Hoornvaart. SZ 17, 1993, 7, 12-15, 8, 20-24, 9, 17-20 en 10, 33-36 en 18, 1994, 1, 35-38 (*historisch overzicht van de vaart rond Kaap Hoorn met vrachtvarende zeilschepen*)

17765. KAGGE, GUNNAR G., The Norwegian Shipping and Trade Mission (Nortraship) og the Netherland Shipping and Trading Committee (Shipping) - en sammenlikning. SAB 1991 (verschenen 1992), 171-194 (*een vergelijking van de wijze waarop de regeringen in ballingschap tijdens WO II de koopvaardijbelangen behartigden; met Engelse samenvatting*)

17766. MILES, FRASER, Slow boat on rum row. Madeira Park (BC), Harbour Publishing, 1992, 270 p., ill. (*Canadese activiteiten ten tijde van de drooglegging in de Verenigde Staten*)

17767. SAGER, ERIC W., The shipping industry in British Columbia from 1867 to 1914. NM 3, 1993, 3, 61-66

17768. SCHULTZ, CHARLES R., The gold rush voyage of the ship Pacific: a study in ship management. AN 53, 1993, 190-200

17769. VALDALISO, JESUS M., Los navieros vascos y la marina mercante en España, 1860-1935: una historia económica. Bilbao, 1991

17770. ZWALVE, W.J., De Knipphausen connection: smokkel tijdens Napoleon. SH 28, 1993, 338-345 (*goederenhandel met Engeland onder de neutrale vlag van de heerlijkheid Knipphausen aan de Jadeboezem in Noordwest-Duitsland*)

Koopvaardij - rederij

17771. BERTRAM, GEORG, Das Columbus-Abkommen von 1921. S & Z 1993, nr 38, 19-24 (*overeenkomst tussen de 'Maritime Service of the Reparation Commission' en de Duitse regering over de bestemming van een aantal koopvaardijschepen, welke overeenkomst vooral voor de Norddeutsche Lloyd van groot belang is geweest*)

17772. BROEZE, FRANK, Albert Ballin, the Hamburg-America Line and Hamburg: structure and strategy in the German shipping industry (1886-1914). DSA 15, 1992, 135-158

17773. ELIASSEN, P., Tromsøs fylkes dampskibsselskap 125 år. Tromsø, TFDS, 1992, 405 p., ill,

17774. HEIER, JAN RICHARD, The business side of operating a fleet at the turn of the twentieth century: the story of the Neff family of Milwaukee, part II. Inland Seas 48, 1992, 226-230

17775. HOORWEG, ARIE, Rederij Waterweg: van Maassluis naar verre streken. BW 48, 1993, 246-248 (*opgericht in 1970*)

17776. INPIJN, PIETER, P.T. Pertamina Tongkang. Lekko 18, 1993, nr 189, 114-117 (*Indonesische staatsoliemaatschappij beschikt over een groot aantal bevoorradingsschepen; met vlootlijst*)

17777. LAMERS, L.W.C., Royal Caribbean Cruise Line: de geschiedenis van de op één na grootste cruiserederij ter wereld. BW 48, 1993, 88-91 (*werd in 1968/69 opgericht door drie Noorse scheepvaartmaatschappijen*)

17778. LENTJES, ARIE EN HENK, Rederij Van Ommeren: de binnenvaartvloot, deel 2. Schoorl, Pirola, 1993, 168 p., ill. (*met vlootlijst uit de jaren 1951-1991 en beschrijving van de schepen; vervolg van nr 16222*)

17779. LOUDEN-BROWN, PAUL, The White Star Line: an illustrated history 1870-1934. Coltishall (Norfolk), Ship Pictorial Publications, 1991, 138 p., ill.

17780. MÜNCHING, L.L. VON, De VNS en ex-Duitse schepen. BW 48, 1993, 53-55

17781. NORDVIK, HELGE W., Lauritz Kloster - entrepenør og risikovillig skipsreder. SAB 1991 (verschenen 1992), 7-34 (*met Engelse samenvatting*)

17782. TRIHAN, LUDOVIC, La Compagnie générale transatlantique: histoire de la flotte. Grenoble, Glénat, 1991, 344 p., ill.

17783. WITSEN, R.J., NedGulf Tankers NV 1962-1975. BW 48, 1993, 158-160

17784. WRAY, WILLIAM D., The NYK and World War I: patterns of discrimination in freight rates and cargo space allocation. IJMH 5, 1993, 1, 41-63 (*betreft de Japanse NYK-lijn*)

Koopvaardij - tot 1800

17785. CASSON, LIONEL, Antieke zeevaart in de Indische Oceaan. Lampas: tijdschrift voor Nederlandse classici 26, 1993, 184-193

17786. CHILDS, WENDY R., Angio-Portuguese trade in the fifteenth century. Transactions of the Royal Historical Society 6, 1992, 195-219

17787. CIPOLLA, CARLO M., Il buracrate e il marinaio: la Sanità toscana e le tibolazioni degli inglesi a Livorno nel XVII secolo. Bologna, Società editrice il Mulino, 1992, 135 p., ill. (*beschrijft de problemen van Engelse kooplui en zeelieden in de jaren zestig en zeventig van de 17de eeuw*)

17788. ENTHOVEN, VICTOR, The closure of the Scheldt: closure, what closure?: trade and shipping in the Scheldt estuary, 1559-1609. (*Proceedings*) North Sea ports and harbours (Esbjerg, 1992) 11-38

17789. FRENCH, CHRISTOPHER J., 'Crowded with traders and a great commerce': London's dominion of English overseas trade, 1700-1775. The London Journal 17, 1992, 27-35

17790. GROTH, A., Der Seehandel zwischen Schweden und den Häfen des Frischen Haffs im 17. Jahrhundert. Preussenland 30, 1992, 22-27

17791. KRÜGER, K. (ed.), Die Brügger Steuerlisten, 1360-1390. Bern, P. Lang, 1992, 226 p. (*deel 1 van Hanse Kaufleute in Brügge onder redactie van W. Paravicini*)

17792. LEHMANN, L. TH., Stuwplan voor galeien. (*Proceedings*) Scheepslading (Groningen, 1993) 13-18

17793. MARSEILLE, T., Wat tolboeken vertolken: koophandel, schepen en scheepvaart op de IJssel rond 1570. Leeuwarden, eigen uitgave, 1993, 136 p., ill.

17794. MEIJER, F.J.A.M., Transport en transportprijzen in het Romeinse Rijk. (*Proceedings*) Scheepslading (Groningen, 1993) 5-12

17795. SCHNURMANN, C., Kommerz und Klüngel: der Englandhandel Kölner Kaufleute im 16. Jahrhundert. Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 1991, 312 p., ill. (*betreft periode 1540-1580*)

Koopvaardij - om de oost

17796. BAKKER, CEES, De Edele Compagnie: het Westfries Museum en de V.O.C. Hoorn, Stichting Vrienden van het Westfries Museum, 1993, 19 p., ill. (*overzicht van voorwerpen betreffende de V.O.C. in het bezit van of in bruikleen bij het Westfries Museum*)

17797. BOYAJIAN, JAMES C., Portuguese trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640. Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1993, 356 p., ill.

17798. CHATTERJEE, KUMKUM, Trade and Darbar politics in the Bengal Subah, 1733-1757. Modern Asian Studies 26, 1992, 233-273

17799. CHAUDHURI, K.N., The unity and disunity in Indian Ocean history from the rise of Islam to 1750: the outline of a theory and historical discourse. Journal of world history 4, 1993, 1-21

17800. DRÉO, JEAN, Le voyage du Royal Philippe à Moka: la campagne d'un vaisseau de la Compagnie des Indes. LCM 1993, nr 73, 18-30 (*uitgebreide beschrijving van een reis van 17 maanden naar Arabië, Indië en terug*)

17801. LAWSON, PHILIP, The East India Company: a history. Harlow, Longman, 1993, 188 p., ill.

17802. POL, ARENT, De schat van het Vliegend Hert: Compagniesgeld en smokkelgeld uit een VOC-schip. Leiden, Rijksmuseum Het Koninklijk Penningkabinet, 1993, 80 p., ill.

17803. ——, Schatten van het Vliegend Hert: smokkel bij de VOC. SH 28, 1993, 350-355

17804. SHASTRY, B.S., A century of sea trade between Portuguese Goa and Hormuz: 1510-1622 A.D. Al Watheekah 11, 1993, nr 22, 217-201

Koopvaardij - om de west

17805. MAKEPEACE, MARGARET (ed.), Tra-

de on the Guinea Coast, 1657-1666: the correspondence of the English East India Company. Madison (WI), University of Wisconsin, 1991, 158 p.

Koopvaardij - slavenvaart

17806. GWYNN, JULIAN, The economics of the Transatlantic slave trade: a review. Histoire Sociale/Social History 25, 1992, 151-162
17807. REILLY, KEVIN S., Slavers in disguise: American whaling and the African slave trade, 1845-1862. AN 53, 1993, 177-189

Koopvaardij - zeilvaart 19e & 20e eeuw

17808. BURLET, RENÉ, Mistics, misticou et autres polacres. Neptunia 1993, nr 189, 2-7 (*over 19de eeuwse zeilschepen van de Middellandse Zee*)
17809. BURMESTER, HEINZ, Die deutsche Seglerflotte in und nach dem Krieg 1914-1918. DSA 15, 1992, 105-122
17810. FISCHER, LEWIS R., A bridge across the water: Liverpool shipbrokers and the transfer of Eastern Canadian sailing vessels, 1855-1880. NM 3, 1993, 3, 49-59
17811. McDONALD, JOHN, RALPH SHLOMOWITZ, Contract prices for the bulk shipping of passengers in sailing vessels, 1816-1904: an overview. IJMH 5, 1993, 1, 65-93
17812. SPOEHR, ALEXANDER, Hawai'i and the gold rush: George Allan of the Hudson's Bay Company on his 1848 pursuit of captain John Sutter. The Hawaiian Journal of history 26, 1992, 123-132
17813. VERMEULEN, PETRA, Pleidooi voor de zeilvaart: een vereniging van reders van zeilschepen aan het einde van de negentiende eeuw. TvZ 12, 1993, 141-158

Koopvaardij - stoom- & motorvaart

17814. DUNGE, MANNE, Wilsonlinjen och emigrationen. UM 1989-1991 (verschenen 1992), 132-171 (*met een overzicht van de emigrantenschepen van de Wilsonlijn uit de periode 1850-1914*)
17815. FREEMAN, RALPH, Memories of the liner era: transatlantic crossings in the 20s and 30s. SHJ 1993, nr 65, 20-22
17816. HARLAFTIS, GELINA, COSTAS CHLOMOUDIS, Greek shipping offices in London in the interwar periode. IJMH 5, 1993, 1, 1-40
17817. HEAL, S.C., Conceived in war, born in peace: Canada's deep sea merchant marine. Vancouver, Cordillera Publishing Company, 1992, 234 p., ill.
17818. KNOTH, DONNA QUAIFE, Steaming in style. Michigan history 76, 1992, 32-36
17819. LORENZ, JÜRGEN, Holztransporte durch Schiffe des VEB Deutfracht/Deutsche Seereederei Rostock. S&Z 1993, nr 37, 24-28 (*na WO II*)
17820. MILLOT, GILLES, Eugène Mage et la Gorgone: chronique d'un destin tragique à l'aube de la vapeur. LCM 1992, nr 72, 8-21 (*geschiedenis van één van de eerste Franse stoomschepen en van zijn laatste kapitein, het schip leed eind 1869 schipbreuk*)
17821. PAPATHANASSOPOULOS, CONSTANTINE, The creation of new maritime centres in Greece with the emergence of steam, 1850-1870. IJMH 5, 1993, 1, 193-202
17822. PLOWDEN, DAVID, End of an era: the last of the Great Lakes steamboats. New York, W.W. Norton & Company, 1992, 155 p., ill.
17823. PÅLSSON, PAUL, Post- och passagerarfart över Nortatlanten ca 1865-1939: om fartyg och rederier som haft särskild betydelse för nordiska resenärer. UM 1989-1991 (verschenen 1992), 8-131 (*met scheeps- en rederijenregister*)
17824. REID, J.S., The dawn of the passenger steamer at Aberdeen. Aberdeen University Review 54, 1991, 34-39 (*betreft het jaar 1821*)
17825. SAGER, ERIC W., Ships and memories: merchant seafarers in Canada's age of steam. Vancouver (BC), UBC Press, 1993, 176 p., ill.
17826. STANFORD, PETER, Steam and speed. SHJ 1992-1993, nr 64, 12-19 en 1993, nr 65, 30-35
17827. TORRES, E., Barcos, carbón y mineral de hierro: los vapores de Sota y Aznar y los orígenes de la moderna flota mercante de Bilbao, 1889-1900. Revista de Historia Económica 9, 1991, 16-22 en 30-31
17828. WARNES, KATHY, Lake Erie's first and last great official steamer race. Inland Seas 48, 1992, 199-204
17829. WIGHTMAN, W.R., The evolving Upper Canadian Steam Packet Service, 1816-1850. Ontario Geography 37, 1991, 23-38

Walvisvaart

17830. BRUIJN, J.R., De 'Willem Barendsz' ter walvisvangst (1945-64): bedrijfsleven en overheid. Zeewezen 82, 1993, 2, 23-26, 3, 21-23 en 4, 9-11
17831. DICKINSON, ANTHONY, CHESLEY W. SANGER, Modern shore-station whaling in Newfoundland and Labrador: the peak season, 1904. IJMH 5, 1993, 1, 127-154
17832. RYAN, SHANNON, Newfoundland spring sealing disasters to 1914. NM 3, 1993, 3, 15-48
17833. SCHNALL, UWE, Der Kampf um die 'Gabe Gottes': Auseinandersetzungen über gestrandete Wale in Nordeuropa zur Wikingerzeit. DSA 15, 1992, 209-222

Zee- en binnenvisserij

17834. BEATTIE BOGUE, MARGARET, To save the fish: Canada, the United States, the Great Lakes and the Joint Commission of 1892. JAmH 79, 1993, 1429-1454
17835. BRINKKEMPER, DICK, Verongelukte vissers op zee. Oud Volendam 1993, 38-48 (*naamlijst met aanvullende gegevens van 84 in de 19de en 20e eeuw verongelukte Volendammer vissers*)
17836. CHARMILLOT, NOEL, Pêcheurs du Léman. LCM 1993, nr 71, 2-19
17837. COLLINS, J.W., D.E. COLLINS, Report upon the operations of the U.S. Fish Commission schooner Grampus from March 15, 1887, to June 30, 1888, part II. NRJ 28, 1993, 1, 42-48
17838. DAMONTE, LAURENT, La pêche en rade de Marseille au temps de mon grand-père. LCM 1992, nr 69, 30-37 (*visserij op de rede van Marseille*)
17839. DANEAU, MARCEL, Les pêches maritimes au Québec: enjeux économiques et intervention de l'État. Québec, Les Presses de l'Université Laval, 1991, 216 p., ill.
17840. DOEL, PRISCILLA, Port O'Call: memories of the Portuguese White Fleet in St. John's, Newfoundland. St. John's (NF), Institute of Social and Economic Research, 1992, 204 p., ill. (*Portugese visserij bij de Grand Banks*)
17841. DUVAL, MICHEL, Aux origines de la crise sardinière: aspects du commerce de la Rogue dans les ports bretons au XVIIIe siècle. AdN 42, 1992, 406-407
17842. GAUBERT, YVES, La maison Larrieu: une manufacture de filets fondée à Bordeaux en 1622. LCM 1993, nr 72, 2-7
17843. HILLER, JAMES K., Utrecht revisited: the origins of French fishing rights in Newfoundland waters. Newfoundland Studies 7, 1991, 1, 23-39
17844. LARSEN, ÅGE, Fiskelejer i Odsherred. MK 16, 1992, 138-157 (*over de visserij vanaf de stranden en vanuit kleine vissershavens in het aan het Kattegat gelegen gebied van Odsherred; met Engelse samenvatting*)
17845. LUCAS, SERGE, De l'acon aux amphibies: 40 ans de mytiliculture au Vivier-sur-Mer. LCM 1992, nr 69, 2-11
17846. ——, Une marée à bord de l'Atlante, catamaran trémailleur d'Arcachon. LCM 1993, nr 75, 2-15 (*beschrijft de geografische veranderingen in het bassin van Arcachon en de ontwikkeling van de visvangst aldaar*)
17847. MEGGS, GEOFF, DUNCAN STACEY, Cork lines and canning lines: the glory years of fishing on the West Coast. Vancouver, Douglas & McIntyre, 1992, 166 p., ill.
17848. OSKARSSON, Th., Islensk Togaraútgerð 1945-1970. Reykjavik, 1991, 272 p. (*met Engelse samenvatting; beschrijft de periode van de reconstructie van de IJslandse trawlervloot*)
17849. PICAMILH, F., Les bacs d'Arcachon. LCM 1993, nr 70, 8-16 (*verscheen oorspronkelijk in 1902 in 'Yacht'; betreft een nieuw type zeilschip voor de oesterteelt*)
17850. POPPINGA, REEMT REINTS, JOCHEN BRENNECKE, Der Emder Hering in fünf Jahrhunderten. S&Z 1993, nr 37, 31-38
17851. SCHMIDT, GERTH, ECKHARDT KAISER, Bilder einer Fangfahrt mit dem Krabbenkutter an der Wurster Küste. DSA 15, 1992, 223-248
17852. SUMMERS, D.W., Differences in the response of two Aberdeenshire villages to large scale changes within the herring industry, 1880-1914. Northern Scotland 11, 1991, 45-54
17853. TAYLOR, MARK T., Seiners and tongers: North Carolina fisheries in the old and new South. North Carolina History Review 69, 1992, 1-36
17854. TULL, MALCOLM, The development of the Australian fishing industry: a preliminary survey. IJMH 5, 1993, 1, 95-126

Kust- en binnenvaart

17855. BARS, FRIEDBERT, SANDRO CAMBRUZZI, Schubeinheiten und Koppelverbände der Binnenschiffahrt in Deutschland. Herford, Koehler, 1992, 150 p., ill. (*beschrijft de ontwikkeling vanaf 1957, het jaar waarin de eerste Duitse duwboot werd gebouwd*)
17856. BELLIVEAU, JEAN EDWARD, SILVER DONALD CAMERON, MICHAEL HERRINGTON, Iceboats to superferries: an illustrated history of Marine Atlantic.

St. John's (NF), Breakwater Books, 1992, 175 p., ill. (*in 1986 gestichte federale onderneming voor veerdiensten en kustvaart*)

17857. DESSENS, H.J.A., Scheepsmeting van Nederlandse binnenschepen 1894-1940. (*Proceedings*) Scheepslading (Groningen, 1993) 79-88

17858. GESTMAN GERADTS, JAAP, Scheepvaart op de Elbe. SZ 17, 1993, 6, 9-12, 7, 7-9

17859. HADER, ARNULF, Night Boats: eine frühe Form des Personen- und Auto-Fährverkehrs. S&Z 1992, nr 36, 29-32 (*19de eeuw, Verenigde Staten*)

17860. JENKINS, H.J.K., Medieval barge traffic and the building of Peterborough Cathedral. Northamptonshire Past & Present 9, 1992/93, 255-261

17861. KEWELOH, HANS-WALTER, Flösse und Flossholzhandel auf dem Rhein. In: (*Ulrich Löber (ed.)*) 2000 Jahre Rheinschiffahrt (Koblenz, 1991) 143-156

17862. ——, NICOLA BORGER-KEWELOH, Ganze Dörfer waren auf das Flössen spezialisiert: Flösserei im Weserraum. Zwischen Elbe und Weser: Zeitschrift des Landschaftsverbandes der ehemaligen Herzogtümer Bremen und Verden 10, 1991, 3, 1-4

17863. KLÄSER, JOSEF, 'Den Flossen und der Schiffahrt hinderlich': Schiffmühlen auf dem Mittel- und Oberrhein. BR 44, 1992, 14-46

17864. OXFORD, WILLIAM, The Ferry steamers: the story of the Detroit-Windsor ferry-boats. Erin (ONT), Boston Mills Press, 1992, 128 p., ill. (*veerdiensten over de Detroit River van begin 19de eeuw - mei 1942*)

17865. PAUWELS, WILFRIED, Bedrijvigheid rond de trekschuit van het Nieuw Gedelf 17de-18de eeuw. Biekorf 93, 1993, 1, 37-67 (*Veurne en omgeving*)

17866. VAN ZANDT, ROLAND, Chronicles of the Hudson. Hensonville (NY), Black Dome Press, 1992, 384 p., ill. (*authentieke verhalen van 300 jaar varen op de Hudson; herdruk van editie 1972*)

17867. VERLAAT, JAN VAN 'T, Donauvaart. Rotterdam, Vereniging De Binnenvaart, 1992, 28 p., ill. (*beschrijving van de Donauvaart en de gebruikte schepen*)

17868. VILLE, SIMON, The coastal trade of New Zealand prior to World War One. NZJH 27, 1993, 75-89

17869. WESTERDAHL, CHRISTER, Verkehrstechnik auf Binnenwasserstrassen in Russland zur Wikingerzeit. DSA 15, 1992, 83-104

Ontdekkings- en wetenschappelijke reizen

17870. ABEYDEERA, ANANDA, Die Reise des Johannes von Marignola nach Ceylon: ein Beitrag zum UNESCO-Projekt 'Seidenstrassen, Strassen des Dialogs'. DSA 15, 1992, 55-68

17871. ABRAMSON, HOWARD S., Hero in disgrace: the life of Arctic explorer Frederic A. Cook. New York, Paragon House, 1991, 250 p., ill.

17872. BARR, WILLIAM, Franklin in Siberia?: Lieutenant Bedford Pim's proposal to search the Arctic Coast of Siberia, 1851-52. Arctic 45, 1992, 36-46

17873. BITTERLI, URS, Entdecken, erobern, verstehen: einige Überlegungen zur Terminologie der Entdeckungsgeschichte. Focus Behaim-Globus (Nürnberg, 1993) 473-484

17874. CÉSPEDES DEL CASTILLO, GUILLERMO, La exploración del Atlántico. Madrid, Mapfre, 1991, 341 p., ill.

17875. COSTANSO, MIGUEL, The discovery of San Francisco Bay: the diary of Miguel Costanso, 1769-1770. Lafayette, Great West Books, 1992, ill.

17876. CRUWYS, LIZ, Edwin Jesse De Haven: the first US arctic explorer. Polar Record 28, 1992, nr 166, 205-212

17877. CUTTER, D.C., Malaspina and Galiano: Spanish voyages to the Northwest Coast 1791 and 1792. Seattle, University of Washington Press, 1991, 160 p., ill.

17878. DRYGALSKI, E. VON, The Southern Ice-Continent: the German South Polar Expedition aboard the 'Gauss', 1901-1903. Bluntisham (Cambridgeshire), Bluntisham Books, 1989, 375 p., ill. (*heruitgave in een Engelse vertaling door M.M. Raraty van de oorspronkelijke Duitstalige uitgave Berlijn, 1904*),

17879. FOGELSON, NANCY, Arctic exploration & international relations 1900-1932. Fairbanks, University of Alaska Press, 1992, 221 p., ill.

17880. FOSTER, GREGORY, Northwest maritime revival: celebrating the role of small craft in the age of exploration and encounter. SHJ 1992, nr 61, 16-19

17881. GRAFTON, ANTHONY, New worlds, ancient texts: the power of tradition and the shock of discovery. Cambridge (MA), Belknap Press, 1992, 282 p., ill.

17882. HARDING, LES, The voyages of lesser men: thumbnail sketches in Canadian exploration. Waterloo (ONT), Escart Press, 1991, 160 p., ill.

17883. HENDERSON, ANN L., GARY R. MORMINO (eds.), Spanish pathways in Florida: 1492-1992. Sarasota, Pineapple Press, 1991, 362 p., ill.

17884. HENDRIKS, MARTIN, De Noordoostpassage. BW 48, 1993, 275-277

17885. IRWIN, GEOFFREY, The prehistoric exploration and colonisation of the Pacific. Cambridge, Cambridge University Press, 1992, 240 p., ill.

17886. KELLEY JR., JAMES E., The rock of Sintra revisited. MM 79, 1993, 332-333 (*betreft de plaats in Portugal waar Columbus in 1493 na zijn eerste tocht weer aan land kwam*)

17887. KING, ROBERT J. (ed.), The secret story of the convict colony: Alexandro Malaspina's report on the British settlement of New South Wales. Sydney, Allen & Unwin, 1992, 191 p., ill.

17888. KöBERER, WOLFGANG, Wo landete Columbus in der 'Neuen Welt'? DSA 15, 1992, 9-42

17889. LEVERE, TREVOR H., Science and the Canadian Arctic: a century of exploration, 1818-1918. Cambridge, Cambridge University Press, 1993, 408 p., ill.

17890. LOECK, GOTTFRIED, Eines Nürnberger Kaufmanns 'Erdapfel': der deutsche Beitrag zum Columbus-Jahr. S&Z 1992, nr 35, 74 (*Martin Behaim, geboren in 1459*)

17891. NOKES, DICK, American sail in the Pacific North West: Robert Gray crosses the Columbia River bar. SHJ 1992, nr 61, 32-33

17892. OHLER, NORBERT, Entdeckungen - trotz archaischer Verkehrsverhältnisse. Focus Behaim-Globus (Nürnberg, 1993) 309-320

17893. PECK, DOUGLAS T., Reconstruction and analysis of the 1513 discovery voyage of Juan Ponce De Leon. Florida History Quarterly 79, 1992, 11-38

17894. PLUMMER, KATHERINE, A Japanese glimpse at the outside world 1839-1843: the travels of Jirockichi in Hawai, Siberia and Alaska. Kingston (ONT), Limestone Press, 1991, 220 p., ill.

17895. ROLL, HANS ULRICH, Die Erdumseglung der deutschen Schrauben-Corvette Gazelle aus der Sicht ihres Ersten Offiziers. S&Z 1992, nr 35, 23-31 (*1874-1876*)

17896. SAN PIO, MARIA PILAR DE, Expediciones españolas del siglo XVIII: el paso del Noroeste. Madrid, Mapfre, 1992, 320 p., ill.

17897. SCAMMELL, G.V., The Columbian legacy. Itinerario 17, 1993, 1, 21-44

17898. STANFORD, PETER, Rediscovering Columbus, part VII: Between two worlds: the long voyage home. SHJ 1992, nr 62, 10-11 (*vervolg van nr 15000*)

17899. ——, Rediscovering Columbus, part VIII: Sail on, Columbus! SHJ 1992, nr 63, 12-15

17900. THOMPSON, GUNNAR, American discovery: the real story. Seattle (WA), Misty Isles Press, 1992, 396 p., ill. (*beschrijft de invloeden op Amerika van ontdekkingsreizigers vòòr Columbus*)

17901. VILLIERS, PATRICK (ed.), Raveneau de Lussan: les flibustiers de la Mer du Sud. Parijs, France Empire, 1992, 300 p., ill. (*heruitgave van een uit 1695 daterend journaal, waarin Raveneau de Lussan zijn tocht naar de Zuidzee - november 1684-januari 1688 - beschrijft*)

17902. WALLINGA, H.T., Phoenicische en Griekse verkenning ter zee in het westen voor Alexander. Lampas: tijdschrift voor Nederlandse classici 26, 1993, 194-205

Loods-, bergings- en reddingswezen

17903. BENNETT, TOM, Shipwrecks around Wales, vol. 2. Newport (Dyfed, Wales), Happy Fish, 1992, 112 p., ill.

17904. BONNAUD, RENÉ, Un monument méconnu, le phare de Cordouan. Neptunia 1992, nr 188, 26-35

17905. BRUIN, ALEXANDER DE, 'Instrumenten ter redding van drenkelingen uijt Engeland ontbooden': over een 18de-eeuws reanimatiesetje in de collectie van het oude St. Elisabeth's of Groote Gasthuis te Haarlem. Teylers museum magazine 11, 1993, 2, 7-11

17906. BUIT-KRAMER, M., Het Enssergeld. Hasselthistoriael 10, 1993, 1, 12-15 (*belasting, geheven op alle in- en uitgaande schepen van Overijssel, waaruit de onderhoudskosten voor zeewering en vuurbaken te Ens werden betaald*)

17907. CAPPERS, W.P.R.A., Money and medals for saving the drowned: the financial factor in Dutch discours on apparent death during the second half of the eighteenth century. In: (*Hans Binneveld, Rudolf Dekker (eds.)*) Curing and insuring: essays on illness in past times: the Netherlands, Belgium, England and Italy, 16th-20th centuries (Hilversum, 1993)

17908. FORSTER, LARS, Några minnesvärda fartygshaverier. UM 1989-1991 (verschenen

1992), 172-189

17909. GIARD, MICHEL, Sauveteurs de Normandie. Condé-sur-Noireau, Ch. Corlet, 1991, 196 p., ill.

17910. ——, Un siècle de sauvetages en mer à Trouville. Athéna sur la Touques 1991, nr 110, 9-24

17911. JANSEN, J.G., A.J. BOES, Tien jaar brandblusvaartuigen op de Nederlandse grote rivieren. BW 47, 1992, 406-409

17912. JENNINGS, PHILIP S., DANY BOSEK, Shipwrecks. New York, The Mallard Press, 1992, 80 p., ill.

17913. LÜDERS, RALPH, 14000 Wracks in deutschen Hoheitsgewässern in der Nordsee und der Ostsee. S&Z 1992, nr 35, 44

17914. MÄSS, VELLO, 18th Century Swedish and Russian warships wrecked in Estonian waters. (*Proceedings*) The war of King Gustavus III (Kotka, 1993) 123-130

17915. PARSONS, ROBERT, Lost at sea. St. John's (NF), Creative Publishers, 1991, 2 delen (121 en 181 p.), ill. (*betreft voornamelijk schipbreuken van schoeners in het gebied van de Grand Banks*)

17916. RUTHERFORD, DONALD, The Guardian of St. George Reef: America's costliest lighthouse. SHJ 1992, nr 63, 20-23

17917. SIEUWERTSEN, W., Petten en de kustbeseining in de Napoleontische tijd. Zijper Historiebladen 11, 1993, 1, 11-13

17918. SYME, MARTEN, Port Albert lifeboat station. Newsletter of the Australian Association for Maritime History 1993, nr 55, 9-12

17919. THORNTON, NICHOLAS, Sussex shipwrecks. Newbury (Berkshire), Countryside Books, 1992, 128 p., ill. (*herziene uitgave van editie 1988*)

17920. WINDE, H. DE, Bugsier-, Reederei und Bergungs G.m.b.H. Lekko 17, 1992, nr 185, 363-370, 18, 1993, nr 186, 3-13, nr 187, 39-49 en nr 188, 71-81 (*met vlootlijst*)

17921. ZEMKE, FRIEDRICH-KARL, Leuchttürme der Welt, Band 3: Afrika, Asien, Australien, Ozeanien, Amerika. Herford, Koehler, 1993, 181 p., ill.

Sleepvaart

17922. BROLSMA, J.K., Kooren, van outsider tot gevestigde reputatie. Zeewezen 82, 1993, 7/8, 4-6 (*in 1833 te Rotterdam opgerichte sleepdienst, nu werkend onder de naam KOTUG*)

17923. DOE, JAN VAN DER, Slepen en duwen op de Grote Meren. Lekko 18, 1993, nr 191, 171-176 (*met vlootlijst*)

17924. INPIJN, PIETER, Antwerpse Stedelijke Sleepdienst. Lekko 18, 1993, nr 192, 203-216 (*opgericht in 1875; met vlootlijst*)

17925. ——, Sleepvaart in Zweden. Lekko 18, 1993, nr 193, 242-250

17926. JAMES, RICK, Early inner harbour recycling innovator: Island Tug & Co. Argonauta 10, 1993, 3, 15-18

17927. MILLOT, GILLES, Remorqueurs à vapeur en Hollande. LCM 1993, nr 76, 2-13

17928. OSTERSEHLTE, CHRISTIAN, Die Schleppschiffahrt des Norddeutschen Lloyd im Spiegel dreier Schiffsbiographien. Logbuch 29, 1993, 92-103

17929. WILSON, JAMES E., S.C. HEAL, Full line, fully away: a towboat master's story. Vancouver, Cordillera Publishing Company, 1991, 168 p., ill.

Pleziervaart

17930. CUNLIFFE, TOM, Le rendez-vous de Falmouth. LCM 1993, nr 73, 52-59

17931. HILBERDINK, WIM, JAN J. VAN HERPEN (eds.), Speels journaal van een zeiltocht op de Zuiderzee in 1919. Hilversum, Flanor, 1991, 23 p.

17932. KEMP, DIXON, Manuel de yachting et de canotage. Douarnenez, Editions Le Chasse-Marée, 1993, 327 p., ill. (*heruitgave van de Franse editie van 1896*)

17933. MAYERAT, JEAN-PHILIPPE, Barcarolle. LCM 1993, nr 73, 60-67 (*betreft een in 1881 door J. de Catus ontworpen pleziervaartuig voor het Meer van Genève*)

17934. MEIJER, KEES (red.), Jubileumboek uitgegeven juni 1993 ter gelegenheid van het vijftigjarig bestaan van de Watersportvereniging Aalsmeer. Aalsmeer, Watersportvereniging Aalsmeer, 1993, 80 p., ill.

17935. MENDENHALL, THOMAS C., The Harvard-Yale Boat Race, 1852-1924 and the coming of sport to the American College. Mystic (CT), Mystic Seaport Museum, 1993, 380 p., ill.

17936. NORBERG, CARL, Columbia Yacht Club. Inland Seas 48, 1992, 211-215

17937. VARNA, François Sergent, architecte naval. LCM 1993, nr 70, 60-71 (*ontwerper van pleziervaartuigen in de jaren vijftig en zestig; met lijst van ontwerpen*)

17938. (N.N.), John Voss et Tilikum: une pirogue autour du monde. LCM 1993, nr 70, 46-53 (*omstreeks 1900*)

De mens op zee en in de haven

17939. ADELMAN, JEREMY, State and labour in Argentina: the portworkers of Buenos Aires, 1910-21. JLAS 25, 1993, 73-102

17940. ADSERSEN, TORKIL, Samarbejdsformer og arbedjdsliv på Esbjerg fiskerihavn 1950-92. Sjæklen 1992, 118-133 (*met Engelse samenvatting*)

17941. ANDERSEN, SVEND AAGE, Dockers' culture in three North European port cities: Hamburg, Gothenburg and Aarhus, 1880-1960: a study of subcultures and their social contexts. (*Proceedings*) North Sea ports and harbours (Esbjerg, 1992) 133-158

17942. ANDERSON, ROBERT CHARLES, The Mary & John: developing objective criteria for a synthetic passenger list. The New England historical and genealogical register 147, 1993, 148-161 (*voer in 1630 van Plymouth naar Massachusetts Bay*)

17943. BARR, WILLIAM, Shipwrecked on Mansel Island, Hudson Bay: Dr. Henry Brietzcke's arctic health cruise, 1864. Polar Record 28, 1992, nr 166, 177-190

17944. BEARCE, ROBERT, Sailing songs of the sea. Compass 63, 1993, 1, 30-32

17945. BECK, FR., De Helfra en de rampnacht van 1 februari 1953. Lekko 18, 1993, nr 190, 138-139 (*belevenissen van een Belgische sleepbootkapitein tijdens de rampnacht in Zeeland*)

17946. BELIK, ANATOLI K., Structure of the officer corps of the Russian navy. (*Proceedings*) The war of King Gustavus III (Kotka, 1993) 49-60

17947. BERWICK, ARNOLD, The Abraham Lincoln of the sea: a biography of Andrew Furuseth. Santa Cruz (CA), Odin Press, 1993, 176 p., ill. (*was de grondlegger van de in 1915 door Wilson ondertekende Seamen's Act*)

17948. BEUZEKOM, BAS VAN, Zo vader zo zoon: Gorinchem bracht ook een generaalmajoor der mariniers voort. Oud-Gorcum Varia 10, 1993, 172-181 (*betreft Charles Mathurin de Saint Amant, 1676-1755*)

17949. BLANCO NUÑEZ, JOSÉ, La hoja de servicios española del Alférez de navío: D. José Matías Zapiola y Lecica. RHN 11, 1993, nr 40, 69-73

17950. BLÆSILD, BENNO, Omverdenens syn på sømandskonen. In: (*Morten Hahn-Pedersen (ed.)*) I storm og stille (Esbjerg, 1992) 115-128 (*de kijk van de buitenwereld op zeemansvrouwen*)

17951. BOLSTER, WILLIAM JEFFREY, African-American seamen: race, seafaring work and Atlantic maritime culture. Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1992, ill.

17952. BÖNISCH, OTTO, Zur Geschichte der deutschen Schulschiffahrt: begann es wirklich am 1. August 1818? S&Z 1992, nr 35, 69-73

17953. BRÄUNLEIN, PETER J., Ritter, Seefahrer, Erfinder, Kosmograph, Globusmacher, Instrumentenbauer ...: zum populären Behaim-Bild des 19. und 20. Jahrhunderts. In: Focus Behaim-Globus. G. Bott, ed. (Nürnberg, 1992) 189-208

17954. BUSCH, PETER VON, Recruitment into the Swedish navy in the war of 1788-1790. (*Proceedings*) The war of King Gustavus III (Kotka, 1993) 43-48

17955. CAILLÉ, JEAN-PIERRE, Les peuples du vent. LCM 1993, nr 70, 28-45 (*betreft met name de maritieme activiteiten van Indiaanse volken in Brits Columbia*)

17956. CENDRARS, MIRIAM, Blaise Cendrars. Parijs, Balland, 1993, 627 p., ill. (*herziene en uitgebreide versie van de editie 1984; biografie van een onvermoeibaar zeezeiler*)

17957. CHALINE, OLIVIER, Marine et marins normands. Etudes normandes 40, 1991, 4, 72-77

17958. CHAPIN, JOHN C., Uncommon men: the sergeants major of the Marine Corps. Shippensburg, White Mane, 1993, 357 p., ill.

17959. CHAPPELL, DAVID A., Shipboard relations between Pacific Island women and Euroamerican men 1767-1887. JPH 27, 1992, 131-149

17960. CHESTER, ALVIN P., A sailor's odyssey: at peace and at war, 1939-1945. Orlando (FL), Destroyer Escort Sailors Association, 1991, 288 p., ill. (*autobiografisch*)

17961. CHRISTENSEN, TOMMY P., Sømandskonen i folketællingerne 1801-1901. In: (*Morten Hahn-Pedersen (ed.)*) I storm og stille (Esbjerg, 1992) 35-54 (*zeemansvrouwen in volksverhalen*)

17962. CONTI, ANITA, Racleurs d'océans. Parijs, Hoëbeke, 1993, 280 p., ill. (*de schrijfster was in 1952 de eerste vrouw die vanuit Fécamp deelnam aan de oceaanvisserij bij Labrador en Groenland*)

17963. COOPER, GARY, The man who sank the Titanic?: the life and times of Captain Edward J. Smith. Alsager, Stoke-on-Trent (Staffordshire), Witan Books, 1992, 179 p., ill.

17964. COUTAU-BÉGARIE, HERVÉ, CLAUDE HUAN, Lettres et notes de l'amiral Darlan. Parijs, Economica, 1992, 794 p. (*Frans admiraal tijdens WO II*)

17965. DARBYSHIRE, DOUGLAS E., In time for lunch: the personal diary and the offi-

cal journal of Douglas E. Darbyshire surgeon-in-charge of the young women emigrants sailing in the S.S. Cornwall from England to Australia, 1898. Fremantle, Fremantle Arts Centre Press, 1991, 109 p., ill.

17966. DORLEIJN, PETER, Nel de Beer viste 12 jaar lang met Arend mee op de Hoorn 20: schoolvoorbeeld van emancipatie. Oud Hoorn 15, 1993, 47-49

17967. DUE, KRISTINA G., Sømandskonen i vor tid. In: (*Morten Hahn-Pedersen (ed.)*) I storm og stille (Esbjerg, 1992) 77-106

17968. DUMONT, Le service de santé de la Marine des origines à l'Empire. RHA 1993, nr 191, 112-117

17969. EEKHOUT, L.L.M., 'Sterkt haar moed en dadendrang': het moreel van het marinepersoneel tot de capitulatie. In: (*Petra Groen, Elly Touwen-Bouwsma (eds.)*), Nederlands-Indië 1942: illusie en ontgoocheling ('s-Gravenhage, 1992) 75-90

17970. EVENDEN, DOREEN A., Mary Rose of Portsmouth: a seventeenth-century physician and surgeon. MM 79, 1993, 333-334

17971. EVERSON, GUY R., Service afield and afloat: a reminiscence of the Civil War. Indiana Magazine of History 89, 1993, 35-56

17972. FAVIN-LÉVEQUE, BERNARD, François Darlan et son destin. Versailles, Editions des Sept Vents, 1992, 200 p. (*beschrijft vooral de houding van Darlan tijdens WO II tot eind 1942, toen hij om het leven werd gebracht*)

17973. FELDKAMP, URSULA, Kapitän Heinz W. Burmester, 1909-1991 (mit Verzeichnis der Veröffentlichungen). DSA 15, 1992, 123-144

17974. FRANK, STUART M., Fakeshaw: a checklist of plastic 'scrimshaw' (machine-manufactured polymer scrimshaw fakes). Sharon (MA), Kendall Whaling Museum, 1993, 20 p., ill. (*herziene en uitgebreide versie van editie 1988*)

17975. GAY, JACQUES, L'eau à bord sous l'Ancien Régime. Neptunia 1992, nr 188, 16-25

17976. ——, L'eau à bord aux XIXe et XXe siècles. Neptunia 1993, nr 189, 8-17

17977. GERDS, PETER, Schiffahrt und Christentum: seemännische Alltagsprache und seemännisches Brauchtum verbunden mit christlichen Wortschatz. S&Z 1993, nr 37, 39-45

17978. GILLESPIE, C. RICHARD, The James Adams floating theatre. Centreville (MD), Tidewater Publishers, 1991, 288 p., ill. (*de 'showboot' van James Adams werd in 1913 gebouwd en bracht van 1914 tot 1941 vermaak in plaatsen langs de Amerikaanse kust, vooral in Virginia en Noord-Carolina*)

17979. GILLESPIE, RICHARD E., Why the Navy didn't find Amelia. USNIP 119, 1993, 2, 73-77 (*Amelia Earhart en Fred Noonan vlogen in 1937 van Miami naar Nieuw Guinea en vandaar verder, maar verdwenen ergens in de Stille Oceaan*)

17980. GINKEL, ROB VAN, ... en de zee neemt: Texelse vissers in rampspoed en tegenslag. Amsterdams Sociologisch Tijdschrift 19, 1993, 3, 84-112

17981. ——, Tussen Scylla en Charibdis: een etnohistorie van Texels vissersvolk (1813-1932). Amsterdam, Het Spinhuis, 1993, 348 p., ill.

17982. GOLDSMITH, FRANK J.W., Echoes in the night: memories of a Titanic survivor. Indian Orchard (MA), Titanic Historical Society, 1991, 131 p., ill.

17983. GRIFFITHS, MAURICE, Passage to wind'ard: a hard crossing, a half-century ago. WB 1991, nr 103, 76-79 (*beschrijft een overtocht van Ostende naar Engeland*)

17984. GROVER, DAVID H. (ed.), Commandeered: the recollections of captain S.C.M. Frandsen. AN 53, 1993, 201-207 (*betreft een Chinees troepentransport in 1928, uitgevoerd door de Amerikaanse Yangtze Rapid Steamboat Company*)

17985. HAHN-PEDERSEN, MORTEN (ed.), I storm og stille - den sikre havn: bidrag til sømandskonens historie. Esbjerg, Fiskeri- og Søfartsmuseet, 1992, 154 p., ill. (*bijdragen aan de geschiedschrijving betreffende zeemansvrouwen*)

17986. HALL, J., A fire in the bowl, a medicine in the smoke: evidence of smoking aboard the Santo Antonio de Tanna. INA Newsletter 18, 1992, 2, 18-22

17987. HARTMANN, VOLKER, Als Schiffsarzt auf russischen Kreuzern nach Tsushima. S&Z 1992, nr 36, 46-52 (*begin 20e eeuw; naar dagboekaantekeningen van de Russische scheepsarts V. Kravčenko*)

17988. ——, HEINZ GILLNER, Sanitätsdienst auf Schnellbooten 1939-1945. S&Z 1992, nr 35, 1-10

17989. HARTMARK, ARNE, Mønstringsvesenets historie og avvikling: opphør av en sosial institusjon. NSA 1992 (verschenen 1993), 65-76 (*in 1888 door Olaf II opgericht instituut voor het aanmonsteren van zeelieden bij de koopvaardij, in 1988 opgeheven; met Engelse samenvatting*)

17990. HASWELL, GEORGE H. (ed.), The shanties sung on the Australian Run 1879. Mt Hawthorn (WA), Antipodes Press, 1993, 32 p. (*tien door de bemanning van de Parramatta op de reis van Londen naar Sydney gezongen zeemansliederen, overgenomen uit de scheepskrant 'The Parramatta Serio-Comic Sun'*)

17991. HAUGAARD, JETTE, KIRSTEN HANSEN, Sømandskoneforeningen af 1976. In: (*Morten Hahn-Pedersen (ed.)*) I storm og stille (Esbjerg, 1992) 107-114

17992. HAUPT, KARL-HEINZ (ed.), Auf Grosser Fahrt in den zwanziger Jahren: die Reiseerlebnisse des Kurt Duncker. DSA 15, 1992, 159-174 (*autobiografische aantekeningen uit de periode 1922-1945*)

17993. HEINL JR., ROBERT D., Soldiers of the sea: the United States Marine Corps, 1775-1962. Baltimore (MD), Nautical & Aviation Publishers, 1991, 692 p., ill.

17994. HILLEN, PAUL, Die Überlebenden vom Schlachtschiff Bismarck und deren Gefechtsstationen. S&Z 1992, nr 35, 67-68

17995. HOWELL, COLIN, RICHARD TWOMEY (eds.), Jack Tar in history: essays in the history of maritime life and labour. Fredericton, Acadiensis Press, 1991, 275 p., ill.

17996. HOYT, EDWIN P., The last kamikaze: the story of Admiral Matome Ugaki. Westport (CT), Praeger Trade, 1993, 256 p., ill.

17997. HUDSON, ALEC, Up periscope! and other stories. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1992, 260 p., ill. (*verzameling van autobiografische verhalen, die voor het eerst van 1938-1941 in 'The Saturday Evening Post' verschenen, door commander W.J. Holmes onder pseudoniem geschreven; heruitgave van editie 1943*)

17998. JOHNSEN, BERIT EIDE, North Sea cultural influence in Southern Norway through Norwegian prisoners of war in Great Britain 1807-1814. (*Proceedings*) North Sea ports and harbours (Esbjerg, 1992) 237-257

17999. JONG, C. DE, Christen Klitgaard, 50 jaar gezagvoerder, 1860-1910. BW 48, 1993, 176-178 (*woonachtig te Hals, Jutland*)

18000. KAMPF, KITTY, Een Schermerhorner op Jan Mayen-eiland [Theunis Theunisz]. Een nieuwe chronyke 9, 1992, 93

18001. KEEN, BENJAMIN (ed.), The life of the Admiral Christopher Columbus: by his son Ferdinand. New Brunswick (NJ), Rutgers University Press, 1992, 316 p., ill.

18002. KELDER, A.R., Herinnering aan het Scheepvaarthuis op het Westplein. BW 47, 1992, 404-405

18003. KOESTER, C.B., Swing the lamps: reminiscences of a Canadian midshipman in the Royal Navy. Argonauta 10, 1993, 3, 18-20 en 4, 14-17

18004. KOOPMAN, R., Lammert Smit (1805-1876): de levensloop van een Tesselse koopvaardijkapitein. Zaandam, eigen uitgave, 1992, 116 p., ill.

18005. KRAGH, BIRGITTE, Sømandskonen i breve og dagbøger fra 1800-årene. In: (*Morten Hahn-Pedersen (ed.)*) I storm og stille (Esbjerg, 1992) 55-76

18006. KRUSENSTJERN, EWERT VON, Weltumsegler und Wissenschaftler: Adam Johann von Krusenstern 1770-1846: ein Lebensbericht. Gernsbach, Casimir Katz Verlag, 1991, 307 p., ill.

18007. LANDIN CARRASCO, AMANCIA, La cuna de Alvaro de Mendana. RHN 11, 1993, nr 41, 97-100 (*Spaanse ontdekkingsreiziger, tweede helft 16de eeuw*)

18008. LILJEDAHL, ESTRID, Havnens mange ansigter. Sjaeklen 1992, 134-151 (*belicht de vele veranderingen in de werkomstandigheden in de haven van Esbjerg; met Engelse samenvatting*)

18009. LINDEBOOM, LUCAS, De scheepsverklaring. BW 47, 1992, 410-411

18010. LOECK, GOTTFRIED, Gottlob Ferdinand Schichau: vom Schlosserlehrling zum Schiffbauzar. S & Z 1993, nr 38, 1-12 (*1814-1896, stichtte in 1837 de Schichau-Werke te Elbing, later ook in Danzig en Pillau, na WO II voortgezet in Bremerhaven en Hamburg*)

18011. LOOS, ANNEKE V.D. (ed.), Schipperen in oorlogstijd [en daarna]. Bokkepoot 1993, nr 102, 15-16, nr 103, 12-13 en nr 105, 6-7 (*weergave van het scheepsjournaal tot eind 1945 van schipper Zuiderwijk uit Kwintsheul op de westlander Antonia*)

18012. LOPEZ-RIOS FERNANDEZ, FERNANDO, La materia médica Americana en la época de Colón. RHN 11, 1993, nr 41, 47-60 (*over geneeskrachtige planten- en dierenprodukten uit de Nieuwe Wereld ten tijde van Columbus*)

18013. LOVELL, J.C., Collective bargaining and the emergence of national employer organisation in the British shipbuilding industry. International Review of Social History 36, 1991, 59-91 (*vergelijking van de situatie in de scheepsbouw aan de Clyde en in Noordwest-Engeland*)

18014. McMENEMY, MICHAEL, DEBBIE McMENEMY, A. Mason, naval architect, draftsman, artist. WB 1992, 108, 54-66

(*geboren 1911*)

18015. MOER, A. VAN DER, Aert Jansse van Nes (1626-1693). MB 103, 1993, 490-498

18016. ——, Het drama van de Batavia. Zeewezen 82, 1993, 2, 18-20

18017. ——, Johan van Galen (1604-1653). MB 103, 1993, 68-77

18018. MORENO RICO, JAVIER, La enseñanza náutica en Barcelona entre 1769 y 1939. RHN 11, 1993, nr 41, 25-45

18019. MORNET, ROLAND, Gros temps en juillet. LCM 1992, nr 69, 38-45 (*zomerstorm in juli 1961 ; autobiografische herinneringen van een tonijnvisser uit de Vendée*)

18020. MORTELIER, CHRISTIANE, Waimea, Kaua'i in 1839: an account by Louis Thiercelin, whaling doctor. Hawaiian Journal of History 26, 1992, 95-122

18021. NOIRET, J.-Y., Gens de mer, gens de terre: les Cayolais de 1740 à 1764. Amiens, Eklitra, 1992, 115 p., ill.

18022. NÖLDECKE, HARTMUT, Gedanken zur Geschichte des deutschen Marinesanitätsdienstes. S&Z 1993, nr 37, 49-51

18023. ——, JOHANN SCHMIDT, Sanitätsdienst in der Königlich Preussischen Marine. Herford, Koehler, 1993, 80 p., ill. (Schiff & Zeit spezial, nr 5)

18024. ——, Tres Forcas, Ibiza und Gibraltar. S&Z 1992, nr 36, 25-28 (*betreft te Gibraltar begraven Duitse zeelieden die in 1856 en 1937 omkwamen, respectievelijk op de Algerijnse kust en bij Ibiza*)

18025. OLIVER, SANDRA L., Sea catchup and catsup at sea. LMS 45, 1993, 1, 22-23

18026. OOSTERHUIS, G., Promotie: een empirisch onderzoek naar de loopbanen van marineofficieren in de twintigste eeuw. Den Helder, Koninklijk Instituut voor de Marine, 1993, 254 p., ill.

18027. ——, Van adelborst tot admiraal: loopbanen van marineofficieren gedurende de 20e eeuw. MB 103, 1993, 46-55

18028. ORMOND, RICHARD e.a., Mutiny on the Bounty: the story of captain William Bligh, seaman, navigator, surveyor, and of the Bounty mutineers. Sydney, State Library of New South Wales, 1991, 104 p., ill.

18029. PETIT, JACQUES-GUY e.a., Histoire des galères, bagnes et prisons, XIIIe - XXe siècles: introduction à l'histoire pénale de la France. Toulouse, Privat, 1991, 368 p., ill.

18030. PÜSCHEL, ERICH, Ein Schiffsarztdenkmal in Lerwick (Shetland). S&Z 1993, nr 37, 51-53 (*naar aanleiding van een tocht van de walvisvaarder Diana, afkomstig uit Hull, in 1866/67*)

18031. ROCKWELL, THEODORE, The Rickover effect: how one man made a difference. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1992, 411 p., ill. (*biografie van viceadmiraal Hyman G. Rickover, de 'vader van de nucleaire marine'*)

18032. RODGER, N.A.M., The insatiable earl: a life of John Montagu, 4th Earl of Sandwich. Londen, Harper Collins, 1993, 426 p., ill.

18033. RUDOLPH, WOLFGANG, Schiffervolkskunst im Stromrevier zwischen Oder und Elbe. Teil 3: Schiffervereinsfahnen. DSA 15, 1992, 341-358

18034. SCHROTT, KARL, Rotes Kreuz auf weissem Grund: die Spitalschiffe, Spitaldampfer und Spitalkähne Österreich-Ungarns im Ersten Weltkrieg. S & Z 1993, nr 38, 44-49

18035. SELM, BERT VAN, Wat las schipper Bontekoe? (1587-1657). In: Inzichten en vergezichten; zes beschouwingen over het onderzoek naar de geschiedenis van de Nederlandse boekhandel (Amsterdam, 1992) 96-107

18036. SKAHILL, THOMAS G., Edson B. Schock, a naval architect: his life and his boats. WB 1993, nr 113, 60-68 (*overleden 1950*)

18037. SKOTHEIM, RANDI, Female labour in Stavanger 1875-1910. (*Proceedings*) North Sea ports and harbours (Esbjerg, 1992) 121-132

18038. SODERBERGH, PETER A., Women Marines: the World War II era. Westport (CT), Praeger Publishers, 1992, 189 p., ill.

18039. SPECTRE, PETER H., Capt. Adrian Raynaud: water on the brain and a one-track mind. WB 1992, nr 104, 48-55 (*begon zijn zeemanscarriere op 12-jarige leeftijd in 1907 op zeilschepen en ging later over op de stoomvaart*)

18040. STEFFAN, JOSEPH, Honour bound: a gay American fights for the right to serve his country. New York, Willard Books, 1992, 245 p., ill. (*autobiografisch; de auteur bezocht de Naval Academy*)

18041. STETTNER, HEINRICH, Seemannsbekleidung aus sechs Jahrhunderten: eine kommentierte Bildquellen-Auswahl für etwa 1250 bis 1800. DSA 15, 1992, 315-340

18042. STEUSLOFF, WOLFGANG, ...Inseipt, afrasiert un rin na 't Küben: Linientaufen auf deutschen Schiffen von der Mitte des 19. bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts. DSA 15, 1992, 359-388

18043. STILWELL, PAUL (ed.), The golden thirteen: recollections of the first black naval officers. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1993, 256 p., ill.

18044. ——, WILLIAM S. WHITE, When thirteen turned golden. USNIP 119, 1993, 2, 26-30 (*betreft de eerste dertien zwarte officieren bij de US Navy*)

18045. TARTWIJK, BEN VAN, Het 17e en 18e eeuwse zeemanslied. Oud Hoorn 15, 1993, 96 en 138-139

18046. TURNBULL, PETER, CHARLES WOOLFSON, JOHN KELLY, The dock strike: conflict and restructuring in Britain's ports. Aldershot, Avebury, 1992, 270 p., ill.

18047. VAN ZANTEN, WILLIAM, Don't bunch up: one marine's story. Hamden (CT), Archor, 1993, 208 p., ill.

18048. VERGÉ-FRANCESCHI, MICHEL, Les Normands officiers généraux de la Marine royale aux XVIIe et XVIIIe siècles. Etudes normandes 3, 1991, 5-16

18049. ——, Abraham Duquesne: Huguenot et marin du Roi-Soleil. Parijs, France-Empire, 1992, 439 p., ill.

18050. VERNE, JOSÉ-PAUL, Un voyage de trois ambassadeurs Indiens sur une corvette française (1787-1788). Neptunia 1993, nr 189, 26-31

18051. VICKERS, DANIEL, Beyond Jack Tar. WMQ 50, 1993, 418-424 (*aanzet tot een nieuwe benadering in het onderzoek naar de sociale structuur van het maritieme leven in Amerika*)

18052. VRIES-LUB, A.G. DE, Pieter Karsseboom. Steevast: jaaruitgave van de Vereniging Oud Enkhuizen 1993, 36-48 (*1630-1683; kapitein bij de Admiraliteit van West-Friesland*)

18053. WAY, PETER, Evil humors and ardent spirits: the rough culture of canal construction laborers. JAmH 79, 1993, 1397-1428

18054. WHYMAN, HENRY C., The Hedstroms and the Bethel ship saga: Methodist influence on Swedish religious life. Carbondale (IL), Southern Illinois University Press, 1992, 183 p., ill. (*biografie van de gebroeders Olaf Gustaf en Jonas Hedstrom, stichters van een organisatie die de godsdienstige zorg voor zeelieden tot doel had*)

18055. ZERATHE, P., Les origines géographiques et sociales de matelots et officiers mariniers du Port-Louis et de Riantec (1750-1762). Annales de Bretagne 97, 1990, 39-57

18056. (N.N.), Das Porträt: Generaladmiral Otto Schulze. S&Z 1992, nr 35, 52-53

18057. ——, Le chant du marin: guide du répertoire traditionnel. Volume 2. Douarnenez, Le Chasse-Marée, 1993, 80 p., ill.

Schip en scheepsbouw - algemeen

18058. ALLEN, JANE E., Lying at the port of Philadelphia: vessel types 1725-1775. AN 53, 1993, 149-176

18059. BELLABARBA, SERGIO, The ancient methods of designing hulls. MM 79, 1993, 274-292

18060. BOUDRIOT, JEAN, L'animal dans la terminologie des constructions navales. Neptunia 1992, nr 188, 2-5

18061. ——, L'appareil de gouverne : période moderne. Neptunia 1993, nr 189, 18-25 en nr 190, 8-17

18062. BOUND, MENSUN, Iron beam-end fastenings: Fell's patent No. 8186: a puzzle resolved. MM 79, 1993, 338-342 (*het patent werd in 1839 verleend*)

18063. CAILLÉ, JEAN-PIERRE, Lanchas de Chiloé. LCM 1993, nr 75, 30-45 (*klein scheepstype van het eiland Chiloé voor de Chileense kust*)

18064. CONTI, GIUSEPPE, Financial distress and industrial conflict in Italian shipbuilding between the two World Wars. IJMH 5, 1993, 1, 155-177

18065. DEWAR, GARY S., The U.S. Maritime Commission L6-type ore carriers. Inland Seas 49, 1993, 1, 15-43

18066. EEKHOF, WILTO, De achttien van Bodewes 'Volharding'. BW 48, 1993, 100-103 (*achttien in de periode 1950-1959 gebouwde raised-quarterdekschepen*)

18067. FISCHER, LEWIS R. e.a., Roundtable. Reviews of Edward H. Lorenz, Economic decline in Britain: the shipbuilding industry 1890-1970, with a response by Edward H. Lorenz. IJMH 5, 1993, 1, 221-248

18068. GADOW, CHRISTIAN-G., Die deutschen Kreuzer zwischen 1880-1919. Zeitschrift für Heereskunde 57, 1993, nr 367/368, 82-86

18069. GERRETSE, K.H.L., J.J.A. WIJN, Driecylinders duiken dieper: de onderzeeboten van de Dolfijn-klasse van de Koninklijke Marine. Amsterdam, Van Soeren & Co., 1993, 112 p., ill. (*tweede uitgebreide druk van nr 16470*)

18070. GRUND, W.B., Herinneringen aan de provincieschepen. BW 48, 1993, 264-267 (*gebouwd in de jaren 1946 en 1947 voor diverse Nederlandse rederijen*)

18071. HECK, WIM VAN, Aanvulling Wilton-Fijenoord. Lekko 18, 1993, nr 190, 156-157 (*zie nr 17351*)

18072. HOOFF, GIEL VAN, ERIC THELOOSEN, 'Dat luidruchtige, berookte cyclopen-

hol': zeventig jaar machine- en scheepsbouw te Nijmegen (ca 1860-ca 1930). Numaga 39, 1992, 99-136

18073. KUCKUCK, PETER, Schiffstaufen, ein maritimes Ritual: Stapellauffeierlichkeiten bei Kriegsschiffen im Wilhelminischen Zeitalter. DSA 15, 1992, 389-410

18074. KÜHNE, KARL B., Die Cuxhavener Lotsenschoner 1855-1936. S&Z 1992, nr 35, 57-65

18075. LINCOLN, LESLIE, Coast Salish canoes. Seattle (WA), Center for Wooden Boats, 1992, 48 p., ill. (*door de oorspronkelijke bewoners van de Noordwestkust van Amerika - van Washington tot zuidelijk Alaska - gebruikte kano's*)

18076. ——, The enduring native canoe: pride of the Northwest coast seafarers. SHJ 1992, nr 61, 20-22

18077. MARCIL, EILEEN, The Charley-Man: the history of wooden ship building at Quebec, 1763-1893. Kingston (ONT.), Quarry Press, 1993, 320 p., ill.

18078. MARQUARDT, KARL HEINZ, Eighteenth-century rigs and riggings. Londen, Conway Maritime Press, 1992, 330 p., ill. (*belangrijk uitgebreide Engelse vertaling van 'Bemastung und Takelage von Schiffen des 18. Jahrhunderts'*)

18079. MÖRLING, STAFFAN, La dorna de Galice. LCM 1992, nr 69, 12-29 (*één van de meest gebruikte boottypes van het Atlantisch kustgebied, vermoedelijk oorspronkelijk afkomstig uit het noord-westelijk gedeelte van het Iberisch schiereiland*)

18080. MOSS, MICHAEL S., Shipbuilding in Ireland in the nineteenth century. In: (*Simon Ville (ed.)*) Shipbuilding in the United Kingdom (St. John's, 1993) 177-195

18081. NEAL, FRANK, Shipbuilding in the Northwest of England in the nineteenth century. In: (*Simon Ville (ed.)*) Shipbuilding in the United Kingdom (St. John's, 1993) 111-152

18082. PALMER, RICHARD F., Shipbuilding at Chaumont Bay. Inland Seas 48, 1992, 241-254

18083. PALMER, SARAH, Shipbuilding in Southeast England, 1800-1913. In: (*Simon Ville (ed.)*) Shipbuilding in the United Kingdom (St. John's, 1993) 45-74

18084. PROBST, NIELS, Nordeuropæisk spanteopslagning i 1500 - og 1600-tallet: belyst ud fra danske kilder. MK 16, 1992, 6-42 (*over Noordeuropese ontwerpen van scheepsrompen, in het bijzonder voor oorlogsschepen; met Engelse samenvatting*)

18085. RICHTER, UWE, Die 17-m-Kutter Klasse: Verbleib, Einsatz und Bewährung eines Kuttertyps, der grössten Kutterbaureihe Deutschlands. S&Z 1992, nr 36, 3-10

18086. RIETH, ERIC, Le bois, le fer et l'étoupe: enquête sur un calfat de l'archipel de Saint-Pierre et Miquelon. Neptunia 1992, nr 189, 32-45

18087. RONNBERG JR., ERIK A.R., Stranger in truth than in fiction: the American seven-masted schooners. NRJ 28, 1993, 1, 5-41

18088. SLAVEN, ANTHONY, Shipbuilding in nineteenth-century Scotland. In: (*Simon Ville (ed.)*) Shipbuilding in the United Kingdom (St. John's, 1993) 153-176

18089. STARKEY, DAVID J., The shipbuilding industry of Southwest England, 1790-1913. In: (*Simon Ville (ed.)*) Shipbuilding in the United Kingdom (St. John's, 1993) 75-110

18090. VANDERSMISSEN, HANS, Van Cobles en Yoles: een kleine Drascombegeschiedenis. SZ 17, 1993, 6, 38-41 (*halverwege de zestiger jaren door John L. Watkinson ontworpen pleziervaartuig*)

18091. VILLE, SIMON (ed.), Shipbuilding in the United Kingdom in the nineteenth century: a regional approach. St. John's, Newfoundland, International Maritime Economic History Association, 1993, 195 p., ill.

18092. ——, Shipbuilding in the Northeast of England in the nineteenth century. In: (*Simon Ville (ed.)*) Shipbuilding in the United Kingdom (St. John's, 1993) 1-43

18093. WATTS, SIMON, O Barco Rabelo: the wine boats of Portugal. WB 1993, nr 112, 60-66

18094. ZEEMAN, SIEP, Nordlandsboten, nazaten van de Vikingschepen. BW 48, 1993, 234-235 (*oorspronkelijk afkomstig uit de Noorse provincie Nordland*)

18095. (N.N.), La voilerie Burgaud. LCM 1993, nr 73, 2-16 (*in 1910 op het eiland Noirmoutier gestichte zeilmakerij*)

Schip en scheepsbouw - scheepsbouw

18096. ARJAVA, JOUNI, VMV class patrol boats of the 30s. MMH 1992, 26-35

18097. BOES, ALBERT, Vijf generaties Groen: van stoomtrawler tot charterzeilschip. BW 48, 1993, 80-83 (*oudste generatie startte in 1863 een vishandel te Den Helder, in 1895 lieten zij de eerste stoomtrawler onder Nederlandse vlag bouwen*)

18098. BON, EWOUD, De boeiers van Bernhard. SZ 17, 1993, 6, 14-17 (*gebouwd op de werf 'Het Jagt' te Amsterdam, sinds 1851 in het bezit van de familie Bernhard*)

18099. BROOKS, DOUGLAS, The Stone boat yard: three generations of quality. WB 1992, nr 109, 60-68 (*begonnen in 1853 met een winkel in scheepsbenodigdheden aan de kust nabij San Francisco*)

18100. COUSINIÉ, NOELLE, NOEL GUIRIEC, Charpentiers de la mer. Rennes, Editions Ouest-France, 1992, 95 p., ill. (*betreft de laatste Franse werven, waar nog houten schepen worden gebouwd*)

18101. DAHLE, WOLFGANG, Die Stettiner Werftindustrie: ein Abriss ihrer deutschen Geschichte. S & Z 1993, nr 38, 13-18

18102. DESSENS, HENK, A. KAASHOEK-VAN DEN BRINK, Van turfbok tot lemsteraak: tweehonderd jaar Scheepswerf Stofberg, 1793-1993. SZ 17, 1993, 7, 1-24 (*afzonderlijk gepagineerd*)

18103. ——, Westlanders gebouwd door scheepswerf 'Gebr. Boot' te Leiderdorp. SZ 17, 1993, 8, 12-19

18104. DIEDERICHSEN RÜHMANN, HANS, Stenbjerghav ved Flensborg Fjord: engang storleverandør af sejlskibe. MK 16, 1992, 43-80 (*in Stenbjerghav, 30 km ten zuidoosten van Flensborg, werden in de bloeitijd van de Deense overzeese handel talrijke zeilschepen gebouwd*)

18105. DOETSCH, RAINER, Schaubach & Gramer: eine Werft in Koblenz. BR 44, 1992, 55-59

18106. DUNNE, BILL, The McManuses of Boston: champions of safety and performance. WB 1993, nr 112, 72-89 (*vanaf omstreeks 1850 ontwerpers van vissersschepen*)

18107. EEKHOF, WILTO, Bodewes Scheepswerf 'Volharding' Foxhol B.V.: al ruim tweehonderd jaar actief in de scheepsbouw. BW 48, 1993, 44-46

18108. ——, Scheepswerf Peters b.v. Kampen: een veelzijdige scheepswerf aan de monding van de IJssel. BW 48, 1993, 13-15

18109. ——, Sylvia Sextet al vijftien jaar actief. BW 48, 1993, 208-209 (*in 1976 in opdracht van de rederij Sylvia Cargo B.V. uit Hoogezand gebouwde minibulkcarriers*)

18110. HAHN-PEDERSEN, MORTEN, Lebendige Schiffbautradition: 125 Jahre Schiffswerft Ring Andersen. Alte Schiffe 8, 1992, 17-22

18111. HÜCKSTÄDT, HARALD, 'Neptun' und die Wende: Teil I. DSA 15, 1992, 175-208

18112. KAAK, MAURICE, De overnaadse houten vlet. SZ 17, 1993, 8, 26-28 en 10, 22-25

18113. McWATTERS, C.S., New ship on the stocks. Freshwater 7, 1992, 1, 21-31 (*betreft de Calvin Company te Kingston*)

18114. TRIVELLI, MARIFRANCES, William J. Mills & Company, sailmakers. LMS 45, 1993, 1, 18-21 (*William J. Mills vestigde zich in 1880 te Greenport, New York door overname van het zeilmakersbedrijf van Fordham*)

Schip en scheepsbouw - schip

18115. ARBUZOW, V.V., The battleship Dvenadtsat Apostolov. WI 29, 1992, 368-388 en 391 (*het schip 'De Twaalf Apostelen' kwam in 1893 in dienst van de Russische Marine, werd in 1911 van de vlootlijst geschrapt en in 1931 gesloopt*)

18116. AUERBACH, HORST, Der Schoner Stralsund und die Anfänge der preussischen Marine. Stralsund, Förderverein des Marinemuseums Dänholm, 1992, 27 p., ill. (*verkorte versie in S&Z 1992, nr 35, 17-22; in 1816/17 gebouwd en in 1829 verkocht*)

18117. BALLARD, ROBERT, RICK ARCHBOLD, Exploring the Bismarck: the real-life quest to find Hitler's greatest battleship. Toronto, Hodder & Stoughton/Madison Press, 1991, 64 p., ill.

18118. BELLICO, RUSSELL, On the floor of the Lake George since 1758: Radeau Below: North America's oldest intact warship. SHJ 1992, nr 63, 18-19

18119. BERTRAM, G., Bremen und Europa: Übersicht zu den Konstruktionsdaten und zur Vermessung. S&Z 1992, nr 35, 66 (*aanvulling op nr 15122*)

18120. BLOSS, JOANNE, The heroine of the Titanic: a tale both true and otherwise. New York, William Morrow & Co., 1991, ill.

18121. BOES, ALBERT, 'Tycha', een voorbeeld van het taaie Groningse coasterras: de 'Tycha' als 'Marika K.' 'still going strong'. BW 48, 1993, 152-154 (*in 1962 gebouwd en nu in de Griekse wateren varend*)

18122. ——, Nogmaals: voormalige Zuiderzeelijnschepen, een taai ras! BW 48, 1993, 70-71 (*betreft de 'Insula', gebouwd in 1898 en nu als restaurantschip in de haven van Vixby*)

18123. BÖNISCH, OTTO, Russlands Segelschulschiffe. S & Z 1993, nr 38, 50-58

18124. BOOTH, JOHN, SEAN COUGHLAN, Titanic: signals of disaster. Westbury, Wiltshire, White Star Publications, 1993, 184 p., ill.

18125. BOWEN, JOHN, Marathon and Miltiades (1903): two clipper-stem steamers. MS 1993, nr 84, 27-29

18126. ——, MS Glenogle (1962): Glen Line's fast

cargo liner. MS 1993, nr 83, 39-41

18127. BOYD-SMITH, PETER, Titanic from rare historical reports. Southampton, Brooks Books, 1992, 244 p., ill.

18128. BUNNELL, STEVE, Scamper and Evalena: two generations crisscrossing Northwest waters. WB 1991, nr 103, 36-43 (*de Scamper werd in 1920 gebouwd, de Evalena is een recent gebouwd schip naar hetzelfde ontwerp*)

18129. CARUANA, J., Ohio must get through. WI 29, 1992, 334-348 (*de tanker Ohio overleefde in de zomer van 1942 talrijke aanvallen*)

18130. CLERGEAU, JEAN-RENÉ, Les Deux Frères, gabare de Gironde: la résurrection d'un bateau centenaire. LCM 1993, nr 75, 16-28 (*in 1892 door Tramasset in Langoiran gebouwd*)

18131. DÄBRITZ, RAINER, Der letzte Tramper. S&Z 1992, nr 35, 39-43 (*betreft de bark Louise Lübcke, die in 1875 te Wismar van stapel liep*)

18132. DORLEIJN, PETER, 'De spekbak van de Beer'. Tagrijn 1993, 3, 10-21 (*betreft de schouw HN 20; zie ook nr 17376*)

18133. DUMAS, ROBERT, Le cuirassé Jean Bart. Bourg-en-Bresse, Marines Editions & Réalisations, 1992, 128 p., ill.

18134. ——, Les cuirassés Dunkerque et Strasbourg. Bourg-en-Bresse, Marines Editions & Réalisations, 1993, 118 p., ill.

18135. EDELMAN, A., 'Kraft durch Freude' met de 'Wilhelm Gustloff'/rampschip in 1945. BW 48, 1993, 98-99 (*in 1938 als cruiseschip in de vaart gekomen en begin 1945 getorpedeerd*)

18136. EERLAND, WILLEM, Aanvaring betekent einde van het barkje 'Lingard'. SZ 17, 1993, 6, 29-33 (*gebouwd in 1892 en in 1935 total loss verklaard na een aanvaring in het Kattegat*)

18137. ——, Oorlogsveteraan 'Hudson' wordt monument. BW 48, 1993, 19-22 (*in 1939 in de vaart gekomen sleepboot, heeft 25 jaar dienst gedaan als ijsfabriek en wordt nu gerestaureerd*)

18138. ENGVIG, OLAF T., The mighty Moshulu: in extremis 1947. SHJ 1992, nr 62, 46 (*betreft een reddingsoperatie in de omgeving van Narvik; reactie op nr 18162*)

18139. ——, Verdalen: a living legend of the fjords. SHJ 1992-1993, nr 64, 46-47 (*in 1891 gebouwd stoomschip voor de Noorse fjorden*)

18140. FOCK, HARALD, Afrika-Zerstörer ZG 3 Hermes: original-Kriegstagebuch. Herford, Koehler, 1993, 242 p., ill.

18141. FRAME, TOM, Where fate calls: the HMAS Voyager tragedy. Sydney, Hodder & Stoughton, 1992, 447 p., ill. (*de Voyager zonk in februari 1964 na een aanvaring met de door haar begeleide HMAS Melbourne*)

18142. GERMAN, ANDREW W., 'Seasoned and weather-stained': how the Charles W. Morgan lives at age 150. SHJ 1991/92, nr 60, 10-12 (*nu onderdeel van het Mystic Seaport Museum*)

18143. GHYS, ROGER, JORIS DANCKAERS, Mercator: een verdwenen kielzog. Lind, Adfrytising, 1993, 128 p., ill. (*Belgisch opleidingsvaartuig, in 1932 in Schotland gebouwd*)

18144. GRIBOVSKII, V.Iu., The 'Sovetskii Soiuz' class battleships. WI 30, 1993, 150-169 (*Engelse versie van artikel in Sudostroenie 7, 1990, 55-59*)

18145. GRÖBNER, JOHANN, Das Arsenal- oder Stapellaufmodell der Sovereign of the Seas. Logbuch 29, 1993, 113-115 (*het schip werd in 1637 te Woolwidge, Kent gebouwd*)

18146. ——, Le sabordage du Duguay-Trouin en 1949. Neptunia 1993, nr 190, 42-44

18147. GUIGLINI, JEAN, ALBERT MOREAU, The first light cruisers of the 1922 program: the minelaying cruiser Pluton. WI 29, 1992, 225-243 (*vervolg van nr 16522*)

18148. HENDRIKS, MARTIN, P. VAN DIJK, 'Jääkarhu': Hollands glorie in het Finse ijs. BW 48, 1993, 60-61 en 315 (*door P. Smit te Rotterdam in 1924 gebouwde ijsbreker*)

18149. HERDENDORF, CHARLES E., JUDY CONRAD, The steamship Central America and her era. SHJ 1992-1993, nr 64, 26-30 (*leed in 1857 schipbreuk in een orkaan*)

18150. HEROLD, KLAUS, Der Kieler Brandtaucher. Bonn, Bernard & Graefe, 1993, 160 p., ill. (*betreft de eerste duikboot, omstreeks 1850 door Wilhelm Bauer te Kiel ontworpen*)

18151. HILLION, DANIEL, Paquebots. Rennes, Editions Ouest-France Edilarge, 1992, 118 p., ill. (*beschrijving van de tien bekendste Franse passagiersschepen*)

18152. HOEHLING, A.A., MARY HOEHLING, The last voyage of the Lusitania. New York, Bonanza Books, 1991, 255 p., ill. (*herdruk van editie 1956*)

18153. HOVING, A.J., Marine Modellenkamer (6): een gerecycled linieschip. Modelbouwer 55, 1993, 19-20 (*model van het linieschip 'de Zeeuw', dat in 1825 te water werd gelaten*)

18154. ——, The Watergeus (1864): the first Dutch-built full-powered steamship for the Dutch Navy. MS 1993, nr 84, 63-66

18155. HUBBELL GIBSON, MARJORIE, HMS Somerset, 1746-1778: the life and times of an eighteenth century British man-of-war and her impact on North America. Cotuit (MA), Abbey Gate House, 1992, 252 p., ill.

18156. JONG, D. DE, De KW 176 'Cornelia Clasina': de eerste Katwijker motorlogger. Oud Katwijk 1992, nr 1, 12-13

18157. KARTING, HERBERT, Der Weserkahn. Logbuch 29, 1993, 48-56 (*binnenvaartschip, typerend voor de Unterweser en vooral in Oldenburg in gebruik*)

18158. KELDER, A.R., December 1941: Motortanker 'Aldegonda' geladen met benzine, in brand. BW 48, 1993, 84-87 (*na bombardement in de Indische wateren*)

18159. KLARE, NORMAND E., The final voyage of the Central America 1857: the saga of a gold rush steamship, the tragedy of her loss in a hurricane and the treasure which is now recovered. Spokane, The Arthur H. Clark Company, 1992, ill.

18160. KLEMELÄ, ULLA, TIINA MERTANEN, The museum ice-breaker Tarmo - Museum? Ice-breaker? Tarmo? MMH 1992, 74-79

18161. KOK, A.J., Het ms 'Anastasis', een 'jonge' vertegenwoordiger onder de veteranen. BW 48, 1993, 94-96 (*in 1951 als de 'Victoria' te water gelaten en sinds 1978 vanuit Malta varend voor Youth with a mission, een organisatie voor ontwikkelingshulp*)

18162. KORTUM, KARL, The mighty Moshulu: a short history. SHJ 1991/92, nr 60, 13-15 en 1992, nr 61, 8-12 (*gebouwd te Glasgow in 1904 voor een Hamburger firma onder de naam 'Kurt', nu een drijvend restaurant te Camden*)

18163. KUHLMANN, OLAF, S.M.S. Brandenburg 1893: Panzerschiff I. Klasse - Linienschiff. Logbuch 29, 1993, 116-120

18164. LANGE, REINA DE, De laatste tocht van de 'Navigator'. SZ 17, 1993, 6, 34-36 (*in 1882 gebouwde Groninger tjalk, die begin 1918 op de oostpunt van Schiermonnikoog vastliep, waar het wrak nog steeds gedeeltelijk te zien is*)

18165. LAURELL, SEPPO, The story of the icebreaking steamer Tarmo. MMH 1992, 58-65 (*gebouwd in 1907, nu als museumschip in Kotka*)

18166. LEWIS, WALTER, RICK NEILSON, Life and death on the Ocean Wave. Freshwater 7, 1992, 1, 3-20 (*stoomschip, gezonken in 1853*)

18167. LOOMEIJER, F., Onder klein tuig. Historisch Jaarboek Vlaardingen 6, 1992, 112-119 (*analyse van de onfortuinlijke thuisreis van de zeillogger VL II, genaamd 'Goede Verwachting'*)

18168. LUCAS, SERGE, Le Renard: cotre corsaire de Saint-Malo. LCM 1993, nr 74, 14-33 (*laatste kaperschip van Saint-Malo dat in het begin van de 19de eeuw onder bevel van Robert Surcouf opereerde; in het kader van het project 'Bateaux des côtes de France' door inwoners van Saint-Malo nagebouwd*)

18169. LYNCH, DON, Titanic: an illustrated history. Toronto, Hodder & Stoughton/Madison Press, 1992, 228 p., ill.

18170. MACDOUGALL, N., 'The greattest scheip that ewer saillit in Ingland or France': James IV's 'Great Michael'. In: (*N. Macdougall (ed.)*) Scotland and war, AD 79-1918 (Edinburgh, 1991) 36-60

18171. MacINNES, JOSEPH, Titanic in a new light. Charlottesville (VA), Thomassen-Grant, 1992, 96 p., ill. (*met opnames van het wrak gemaakt vanuit Russische onderzeeërs*)

18172. MILLS, SIMON, HMHS Britannic: the last Titan. Poole (Dorset), Waterfront Publications, 1992, 57 p., ill. (*zusterschip van de Titanic*)

18173. MUIR, MALCOLM, The Iowa class battleships: Iowa, New Jersey, Missouri & Wisconsin. New York, Sterling, 1991, 160 p., ill.

18174. MÜNCHING, L.L. VON, Het stoomschip 'Insulinde'. BW 47, 1992, 412-413 (*in 1913 van stapel gelopen, in 1957 voor sloop naar Japan verkocht*)

18175. ——, De stoomvaart op Nederlands-Indië en de 'Tjerimai': een levensloop. BW 47, 1992, 418-420 (*liep in 1916 als de 'Maria Woermann' van de helling, werd eerst na WO I afgebouwd en in 1920 opgeleverd; in 1921 door de Rotterdamsche Lloyd aangekocht*)

18176. ——, Hr.Ms. 'Karel Doorman'. BW 47, 1992, 438-439

18177. ——, Hulde aan de Liberty's: van 'ugly duckling' tot volwaardig vrachtschip. BW 48, 1993, 118-121 (*de eerste Libertyschepen werden in 1941 gebouwd*)

18178. ——, Een vreemde eend in de Nederlandse bijt: de 'Warszawa' van de Holland Amerika Lijn. BW 48, 1993, 284-285

18179. OGOR, RENÉ, Le Challenge (New York 1851 - L'Aber-Wrac'h 1877): requiem pour un clipper maudit. LCM 1993, nr 74, 34-49

18180. OTTINGER, JAY, The good boat Spray: memories of the best. WB 1993, nr 110, 28-35 (*het jacht werd in 1920/21 in Trenton, Michigan gebouwd*)

18181. PARKER DE BASSI, MARIA TERESIA, Kreuzer Dresden: Odyssee ohne Wiederkehr. Herford, Koehler, 1993, 304 p., ill. (*verging in 1915 voor de kust van Zuid-Amerika*)

18182. PASTOR, XAVIER, The Palangrera: a Catalan fishing vessel of 1920. MS 1993, nr 83, 49-54

18183. POHLANDT, GÜNTER, Das Kaffenkahnmodel im Museum für Verkehr und Technik, Berlin. Logbuch 29, 1993, 104-109 (*model van een schuit, dat niet later dan 1810 is vervaardigd*)

18184. POWER, HUGH, Battleship Texas. College Station (TX), Texas A & M University Press, 1993, 161 p., ill. (*diende in beide wereldoorlogen en werd een 'state memorial' in 1948; ligt nu te San Jacinto*)

18185. RITTER, LUTZ, Die Kurbrandenburgische Fregatte Morian von 1680: ein Rekonstruktionsvorschlag. Logbuch 29, 1993, 60-69

18186. SAUDER, ERIC, KEN MARSCHALL, R.M.S. Lusitania: triumph of the Edwardian age. Redondo Beach (CA), Trans-Atlantic Designs, 1991, 49 p., ill.

18187. SCHAEFER, ULRICH, Hermann v. Wissmann: ein Dampfer für die Nyassa-See. S&Z 1992, nr 35, 11-16 (*in 1891 tewatergelaten en in het begin van WO I door de Engelsen onklaar gemaakt*)

18188. SCOTT, RICHARD J., Ireland's last merchant sailing ship. SHJ 1991/92, nr 60, 46-47 (*betreft de Brooklands, in 1859 te Brixham gebouwd als de 'Susan Vittery' voor het fruittransport van de Azoren naar Groot-Britannië*)

18189. SKRIVER NØRREGAARD, JENS, Beretning om den svenske damper Etna's torpedering og forlis, december 1942, på rejse med stykgods fra New York til Rio de Janeiro. MK 16, 1993, 120-137 (*met Engelse samenvatting*)

18190. SÖDERBERG, BERTIL, Het sleep- en bergingsstoomschip Karl. Lekko 18, 1993, nr 189, 103-106 (*in de jaren 1939-1940 in Engeland gebouwd voor de Zweedse onderneming Röda-Bolaget, in 1963 naar Italië verkocht en uiteindelijk in 1989 gesloopt*)

18191. SPECTRE, PETER H., Howard Chapelle, Dana Wegner, and a few phony documents: the Constellation meets her match. WB 1992, nr. 106, 42-52 (*zie nrs 15903 en 17377*)

18192. ——, Le whitehall. LCM 1993, nr 76, 42-49 (*klein boottype, voorkomend in alle Amerikaanse havens en waarschijnlijk omstreeks 1820 te New York ontwikkeld*)

18193. STAHNCKE, HOLMER, Die Fregatte Jylland. S&Z 1993, nr 37, 13-16 (*in 1856 gebouwd en sinds 1988 in het Deense Ebeltoft in restauratie*)

18194. STONEHOUSE, FREDERICK, Shipwreck of the Mesquite: death of a coast guard cutter. Duluth (MN), Lake Superior Port Cities, 1991, 105 p., ill. (*leed schipbreuk in 1989*)

18195. THRESH, PETER, Titanic: the truth behind the disaster. New York, Crescent Books, 1992, 80 p., ill.

18196. WYLLIE, ROBIN H., Maritime Provinces steam passenger vessel. Argonauta 10, 1993, 3, 20-21 (*betreft de Canadese S.S. Northumberland, gebouwd in 1891*)

18197. (N.N.), Last of the Great River's gunboats. Surveyor: quarterly publication of the American Bureau of Shipping 23, 1992, 4, 13-18 (*de U.S.S. Cairo, het enige overgebleven exemplaar van een klasse van oorlogsschepen uit de Amerikaanse Burgeroorlog, ontworpen om strijd te leveren op de rivieren in het zuiden van de Verenigde Staten*)

18198. ——, The last of the China clippers. MLR 1993, 2, 29-32 (*betreft de Cutty Sark*)

18199. ——, The loss of the Project 61 Class Large Antisubmarine Warfare Ship Otvazhnyi. WI 29, 1992, 256-266 (*als een gevolg van explosies aan boord zonk dit schip in 1974*)

18200. ——, The survivor. MLR 1992, 3, 25-27 (*betreft het ss Great Britain, gebouwd in 1843, in 1886 total loss verklaard, maar desondanks bewaard gebleven en nu geheel gerestaureerd*)

18201. ——, The wreck of the Auguste. Ottawa, Canadian Parks Service, 1992, 70 p., ill. (*de Auguste, een Franse koopvaarder, verging in februari 1762 bij Aspy Bay, Cape Breton*)

Schip en scheepsbouw - bewapening

18202. BERG, OLOF P., Marinens blankvapen. AMK 1992, 5-68 (*betreft handwapens aan boord van schepen*)

18203. CANISIUS, W.G.H.M., De ontwikkeling van scheepsgeschut bij de Nederlandse marine in 1780-1880. EIT 2, 1993, 43-60 en 80-87

18204. ——, De buis van Bourbon: een hoogst explosieve uitvinding. TvZ 12, 1993, 129-140

18205. STUMPF, DAVID K., Blasts from the past. USNIP 119, 1993, 4, 60-64 (*betreft de Regulus-kruisraketten, waarvan de eerste testvlucht in 1950 plaatsvond*)

Schip en scheepsbouw - scheepsversiering

18206. FRÖLICH, BERNARD, Décoration et sculpture. Neptunia 1993, nr 190, 49-57

18207. NIGHTINGALE, CLIVE, Ajax (1809) figurehead. MS 1993, nr 84, 11-12

18208. (N.N.), De Groninger Galjoensleeuw. Groningen, Noordelijk Scheepvaartmuseum, 1993, 22 p., ill. (*over een boegbeeld*)

Maritieme archeologie

18209. BÖCKING, WERNER, Schiffahrt, Handel und Häfen am Römischen Niederrhein. BR 44, 1992, 5-13

18210. BROADWATER, JOHN D., Shipwreck in a swimming pool: an assessment of the methodology and technology utilized on the Yorktown shipwreck archaeological project. Historical Archaeology 26, 1992, 4, 36-46

18211. CALLEBAUT, D., De Ottoonse portus van Ename. (*Proceedings*) Rotterdam Papers VII (Rotterdam, 1992) 25-38

18212. CLARKE, RICHARD e.a., Recent work on the R. Hamble wreck near Bursledon, Hampshire. IJNA 22, 1993, 1, 21-44 (*zie nr 18218*)

18213. ELLMERS, DETLEV, Schiffsarchäologie am Rhein. In: (*Ulrich Löber (ed.)*), 2000 Jahre Rheinschiffahrt (Koblenz, 1991) 29-47

18214. FITZHUGH, WILLIAM W., JACQUELIN S. OLIN (eds.), Archeology of the Frobisher voyages. Washington, Smithsonian Institution Press, 1993, 271 p., ill.

18215. FORSYTHE JOHNSTON, PAUL, Treasure salvage, archaeological ethics and maritime museums. IJNA 22, 1993, 1, 53-60

18216. FOSTER, KEVIN J., Threatened James River: shipwreck and historical sites. Historical Archaeology 26, 1992, 4, 48-58

18217. FREY, O.H., Varna: ein Umschlagplatz für den Seehandel in der Kupferzeit? Saarbrücker Beiträge zur Altertumskunde 55, 1991, 195-203 (*bewijs voor handel via de Zwarte Zee*)

18218. FRIEL, IAN, Henry V's Grace Dieu and the wreck in the R. Hamble near Bursledon, Hampshire. IJNA 22, 1993, 1, 3-19 (*voert bewijzen aan voor de identificatie van dit schip uit het begin van de 15de eeuw*)

18219. GALILI, EHUD, UZI DAHARI, JACOB SHARVIT, Underwater surveys and rescue excavations along the Israeli coast. IJNA 22, 1993, 1, 61-77

18220. GESNER, PETER, A maritime archaeological approach to the Queensland labour trade. Bulletin of the Australian Institute for Maritime Archaeology 15, 1991, 2, 15-20

18221. ——, Pandora: an archaeological perspective. Brisbane, Queensland Museum, 1991, 59 p., ill. (*de Pandora verongelukte op 29 augustus 1791 op de Great Barrier Reef*)

18222. HANSEN, ARILD MARØY, 'Kverna som maler på havets bunn': et kvernsteinsfunn i Alverstraumen, Lindås i Hordaland. SAB 1991 (verschenen 1992), 195-215 (*betreft de vondst op de zeebodem van meer dan 500 molenstenen, die na een schipbreuk - vermoedelijk tussen 1750 en 1815 - daar terecht zijn gekomen; met Engelse samenvatting*)

18223. HOFFMANN, PER, Die Mittelalter-Flotte des Deutschen Schiffahrtsmuseums: Anstoss zur Entwicklung moderner Konservierungsverfahren. DSA 15, 1992, 69-82

18224. KLEIJ, P., Oostvoornsemeer Zuidoever: een Straatvaarder voor Rotterdam. (*Proceedings*) Scheepslading (Groningen, 1993) 44-55

18225. KRENKE, N.A., YeA TSEPKIN, Fishery in the Moskova river during the 5th century BC - the 7th century AD. Sovet Arkheol 1, 1991, 104-111 (*in het Russisch; met een Engelse samenvatting*)

18226. LONG, D., The 'Shetland Mammoth': its age, nature and possible origin. Archives of Natural History 19, 1992, 1, 101-105 (*gevonden in een VOC-schip, gezonken bij de Shetland-eilanden*)

18227. MAARLEVELD, Th.J., Aanloop Molengat of lading als aanleiding. (*Proceedings*) Scheepslading (Groningen, 1993) 32-43

18228. MANDERS, M., Twee graanschepen: een botanische studie van de lading. (*Proceedings*) Scheepslading (Groningen, 1993) 19-31

18229. McGRAIL, SEAN, The future of the designated wreck site in the R. Hamble. IJNA 22, 1993, 1, 45-51 (*zie nr 81218*)

18230. MORRISON, J., Ancient Greek measures of length in nautical contexts. Antiquity 65, 1991, nr 247, 298-305

18231. PETERSEN, BRITT-MARIE, Investigation of the merchant ship Anna Maria. (*Proceedings*) The war of King Gustavus III (Kotka, 1993) 131-136

18232. RAURICH, XIM e.a., Les sorres X: un

vaixell medival al canal olimpic de rem (Castelldefels, Baix Llobregat). Barcelona, Departament de Cultura, 1992, 71 p., ill.

18233. RIECK, FLEMMING, A Baltic coastal vessel: latest research on the wreck of a 17th-century merchant ship at Stinesminde, Mariager Fjord, Denmark. (*Proceedings*) The war of King Gustavus III (Kotka, 1993) 137-150

18234. SMOLAREK, PRZEMYSLAV, Excavation of the wreck of an 18th-century ship in Gdańsk Bay: a preliminary report. (*Proceedings*) The war of King Gustavus III (Kotka, 1993) 115-122

18235. ——, The underwater investigations of the Polish Maritime Museum in Gdańsk from 1982 to 1985. Archeologia Universytet M. Kopernika 15, 1991, 3, 3-23

18236. VLIERMAN, K., A.M. KOLDEWEIJ, Een bijzondere klepper in de inventaris van een 15de- eeuwse kogge in Flevoland. Antiek 27, 1993, 323-333

18237. VOS, A.D., Ein Schiffswrack mit schwerer Ladung im westen von Texel. Logbuch 29, 1993, 73-78

18238. WEERD, M.D. DE, Zwammerdam: Romeinse schepen in de noordelijke provincies. Lampas: tijdschrift voor Nederlandse classici 26, 1993, 241-257

Stuurmanskunst

18239. BÖNISCH, OTTO, Schifferkompanien: Vorläufer der Navigationschulen? Logbuch 29, 1993, 110-112

18240. CASTLEMAN, BRUCE A., Navigators in the 1490s. USNIP 118, 1992, 12, 39-43

18241. CHRISTENSEN, ARNE EMIL, Vikingenes verdensbilde, skipsbygging og navigasjon. NSA 1992 (verschenen 1993), 151-160 (*met Engelse samenvatting*)

18242. DEKKER, ELLY, Epact tables on instruments: their definition and use. Annals of Science 50, 1993, 303-324 (*betreft onder andere diagrammen in zeeatlassen en stuurmansgidsen en op instrumenten ten behoeve van de bepaling van de getijden*)

18243. HOWARD, MARK, Professor Neumayer's average track chart to Australia. MM 79, 1993, 336-337 (*G.B. von Neumayer deed van 1858-1863 onderzoek naar de snelste en veiligste route naar Australië*)

18244. JOHNSON, DONALD S., The search for longitude & the prime meridian. SHJ 1993, nr 66, 18-21

18245. KLOSTER, JOHAN, Columbus som navigatør: visste han hvor han dro, og visste han hvor han hadde vært? NSA 1992 (verschenen 1993), 165-176

18246. MERCER, F.A., KEVIN HAYDON, The trials and rewards of John Harrison, the inventor of the marine chronometer. SHJ 1993, nr 66, 22-23

18247. SAUER, ALBRECHT, Die Bedeutung der Küste in der Navigation des Spätmittelalters. DSA 15, 1992, 249-278

18248. VEBÆK, C.L., S. THIRSLUND, The Viking compass: guided Norsemen first to America. Humlebæk, Thirslund & Vebæk, 1992, 59 p., ill.

18249. WILLIAMS, J.E.D., From sails to satellites: the origin and development of navigational sciences. Oxford, Oxford University Press, 1992, 310 p., ill.

Kartografie en oceanografie

18250. BELYEA, BARBARA, Amerindian maps: the explorer as translator. Journal of Historical Geography 18, 1992, 267-277

18251. HASLAM, DAVID, International hydrography. JN 46, 1993, 159-173 (*beschrijft onder andere de geschiedenis van het International Hydrographic Bureau, opgericht in 1921*)

18252. HULSKEMPER, KEES, 500 jaar Edamse cartografie: plattegronden, landmeters en kaarttekenaars sinds 1540. Edam, Vereniging Oud Edam, 1993, 70 p., ill. (*ook aandacht voor in Edam vervaardigde zeekaarten*)

18253. LOECK, GOTTFRIED, Preussen's See-Atlas: der späte Beginn preussischer Seekartographie. DSA 15, 1992, 289-314

18254. MÖRZER BRUYNS, W.F.J., Vier kaarten omvattende de gehele wereld: Johannes Vingboons (1616/17-1670). Vereniging Rembrandt 3, 1993, 1, 9-13

18255. OKHUIZEN, EDWIN, Exploratie en kartografie van de Noordoost-Passage en Noord-Eurazië, 15de-19de eeuw. Auiisi: uitgave van de Vereniging Nederland-Finland 1993, 3, 8-11

18256. PASTOUREAU, MIREILLE, Voies océanes: cartes marines et grandes découvertes. Parijs, Bibliothèque nationale, 1992, 185 p., ill.

Havens en waterwegen

18257. BANGA, INDU (ed.), Ports and their hinterlands in India 1700-1950. New Delhi, Manohar, 1992, 385 p., ill.

18258. CARRERAS, ALBERT, CÉSAR YANEZ, La construction du port de Barcelone: une analyse de ses fluctuations de 1816 à 1960. Provence historique 42, 1992, nr 170, 611-623

18259. CATS, J., Kanaal verhaal: Kanaal door Zuid-Beveland tussen toen en straks. Vlissingen, Den Boer Uitgeverij, 1992, 60 p., ill.

18260. CATY, ROLAND, ELIANE RICHARD, Négoce maritime à Marseille au XIXe siècle: exemples d'adaptation et de spécialisation. Provence historique 42, 1992, nr 170, 591-609

18261. COERT, G.A., De Meppelersluis in de zeventiende en achttiende eeuw. Oud Meppel 13, 1991, 1, 45-53

18262. CROMPTON, G.W., Canals and the industrial revolution. JTH 14, 1993, 93-110

18263. DHARMASENA, K., The decline of Galle and the rise of Colombo in the nineteenth century. IJMH 5, 1993, 1, 179-192

18264. DIEUL, GÉRARD, Le Port-Louis: portrait du port et de la ville vers 1675. LCM 1993, nr 75, 54-61

18265. FLIERMAN, A.H., Change and continuity in the port of Rotterdam. (*Proceedings*) North Sea ports and harbours (Esbjerg, 1992) 201-224

18266. GOTTWALD, VICENTE COLOM, Der Ruhrorter Hafen: Technik und Innovation 1800-1870. Duisburg, Braun, 1991, 274 p., ill.

18267. GRAVAGNA, PIERRE, Deux cure-môles antiques à Marseille. LCM 1993, nr 74, 54-55 (*betreft scheepjes gebruikt voor het onderhoud van de haven*)

18268. GREEN, WILLIAM C., The historic Russian drive for a warm water port: anatomy of a geopolitical myth. NWCR 46, 1993, 2, 80-102

18269. HAHN-PEDERSEN, MORTEN, Den nye havn mod vest: Esbjerg havns anlæg og etablering 1868-ca. 1914. Sjæklen 1992, 40-75 (*met Engelse samenvatting*)

18270. ——, POUL HOLM, Den moderne havn: hovedtræk af Esbjerg havn udvikling efter 1950. Sjæklen 1992, 98-117 (*met Engelse samenvatting*)

18271. —— (ed.), Esbjerg havn 1868-1993. Esbjerg, Fiskeri- og Søfartsmuseet, 1993, 168 p., ill. (*de afzonderlijke artikelen werden ook opgenomen in Sjæklen 1992; met Engelse samenvattingen*)

18272. HALL, B.C., C.T. WOOD, Big Muddy: down the Mississippi through America's heartland. New York, Dutton Books, 1992, 290 p., ill.

18273. HEBBERT, MICHAEL, One 'planning disaster' after another: London docklands 1970-1992. The London Journal 17, 1992, 115-134

18274. HEIJDRA, TON, Kadraaiers & zeekastelen: geschiedenis van het oostelijk havengebied. Amsterdam, Het Open Haven Museum, 1993, 143 p., ill.

18275. HILL, D., The siting of the early medieval port of 'Quentovic'. (*Proceedings*) Rotterdam Papers VII (Rotterdam, 1992) 17-23

18276. HÖCKMANN, OLAF, Rivierverbindingen in Germania Libera. Lampas: tijdschrift voor Nederlandse classici 26, 1993, 224-240

18277. HOLM, POUL, Havnene før havnen: sydvestjyske havne ca. 1200-1867. Sjæklen 1992, 8-39 (*ontwikkeling van de havens van Zuidwest-Jutland; met Engelse samenvatting*)

18278. JENSEN, FLEMMING, JØRGEN MIKKELSEN, Mudder, maskiner og mennesker: den sorgmuntre beretning om instandsættelsen af Skælskør havn og fjord 1798-1814. MK 16, 1992, 81-119 (*beschrijving van de pogingen om de haven van Skælskør weer in goede staat te brengen; met Engelse samenvatting*)

18279. KOPPEJAN, A.R., Zeebrugge: stormachtige ontwikkelingen aan winderige kust! BW 48, 1993, 170-172 en 210-212

18280. LEISNER, V.V., Esbjerg havn og fremtiden. Sjæklen 1992, 160-167 (*toekomstvisie met cijfers over de afgelopen 15 jaar; met Engelse samenvatting*)

18281. MØLLER, ANDERS MONRAD, Danish ports in the 18th and 19th centuries. (*Proceedings*) North Sea ports and harbours (Esbjerg, 1992) 63-72

18282. MORRIS, RICHARD R., Canals of Shropshire. Shropshire, Shropshire Books, 1991, 84 p., ill.

18283. PALMER, SARAH, From London to Tilbury: the port of London since 1945. (*Proceedings*) North Sea ports and harbours (Esbjerg, 1992) 185-200

18284. SCHOLL, LARS U., The container terminals in Bremerhaven and Bremen. (*Proceedings*) North Sea ports and harbours (Esbjerg, 1992) 159-184

18285. SIMONSEN, HENRIK BREDMOSE, Den traditionelle havn: Esbjerg havn ca. 1914-1950. Sjæklen 1992, 76-97 (*met Engelse samenvatting*)

18286. STEGEMAN, T.R., Landwegen, waterwegen, tollen, sluizen en bruggen in Wanneperveen. Kondschap 9, 1993, 2, 2-18

18287. SUTTOR, MARC, Modifications importantes d'un paysage: canalisation et rectification du cours de la Meuse belge aux XIXe et XXe siècle. Sociéte géographique

de Liège: notes de recherches 11, 1991, 86-100

18288. TANVIG, LINDY, Olie, gas og havn. Sjæklen 1992, 152-159 (*betreft de haven van Esbjerg; met Engelse samenvatting*)

18289. VAUTHIER-VÉZIER, ANNE, Le canal maritime de la Basse-Loire. LCM 1993, nr 71, 38-46 (*in 1892 in gebruik genomen*)

18290. VIGNE, BERNARD, Un houari pour La Ciotat. LCM 1993, nr 72, 22-36 (*havenplaats in de nabijheid van Toulon, waar de Ciotaden - een pleziervaartuig, ontworpen naar een aan het eind van de vorige eeuw veel voorkomend vrachtscheepje - werd ontworpen*)

18291. WERNER, ALEX, The port of London 1750-1806. (*Proceedings*) North Sea ports and harbours (Esbjerg, 1992) 39-62

18292. WERNER, WALTER, Der Kanal von Korinth und seine Vorläufer (Das Logbuch: Sonderheft). Brilon-Gudenhagen, Arbeitskreis historischer Schiffbau, 1993, 71 p., ill.

18293. WILLIAMS, DAVID, History of ports and harbours: adaptations to change: conference summary. (*Proceedings*) North Sea ports and harbours (Esbjerg, 1992) 225-236

18294. WOLF, THOMAS, Pramhure und Paelgeld: mittelalterliche Häfen und Hafentechnik an Nord- und Ostsee. Kultur und Technik 1991, H. 3, 46-51

18295. (N.N.), A maritime Phoenix. MLR 1993, 1, 25-27 (*betreft de Koninklijke Werf van Chatham*)

18296. ——, Métropoles portuaires en Europe. Marseille, Parenthèses, 1992, 211 p., ill.

Zee- en binnenvaartrecht

18297. KIEL, UWE, 'Worauf die Kurfürstlich-Brandenburgischen Schiffsoffiziere schwören müssen': ein Beitrag zum brandenburgisch-preussischen Seekriegsrecht. S & Z 1993, nr 38, 35-39

Agenda

4–7 juli 1994: Internationale conferentie te Exeter (Groot-Brittannië) over het onderwerp *The parameters of naval power in the twentieth century*. Inlichtingen: L.P. Morris, Department of History and Archaeology, Queen's Building, University of Exeter, Exeter, EX4 4QH, Groot-Brittannië.

19–22 juli 1994: Zevende International Symposium on Boat and Ship Archaeology in het Musée Maritime de l'Île Tatihou. Inlichtingen: Secrétariat Scientifique ISBBA 7, Musée de la Marine, Palais de Chaillot, 17 Place du Trocadéro, 75116 Parijs, Frankrijk.

15–20 augustus 1994: Zevende conferentie van de Association of the History of the Northern Seas, georganiseerd door de Universiteit van Akureyri (IJsland). Inlichtingen: Jón Th. Thor, Njardargata 31, I-101 Reykjavik, IJsland.

3 september 1994: De Universiteit van Newcastle-upon-Tyne organiseert een ééndaagse conferentie over het thema *The Shipbuilding Industry and the Contribution of the North-East of England*. Inlichtingen: I.L. Buxton, Department of Marine Technology, University of Newcastle-upon-Tyne, Newcastle, NE1 7RU, Groot-Brittannië.

11–15 september 1994: Elfde International Congress of Economic History te Milaan. Sessies over onder andere *Management, finance and industrial relations in maritime industries* (inlichtingen: David Williams, Department of Economic and Social History, University of Leicester, Leicester, LE1 7RH Groot-Brittannië of Simon Ville, Department of Economic History, Australian National University, Canberra, ACT 0200, Australië) en *Maritime labour markets in the age of sail* (inlichtingen: Skip Fischer, Department of History, Memorial University of Newfoundland, St. John's, Newfoundland, A1C 5S7 Canada.

Herfst 1994: de afdeling Zeegeschiedenis van de Rijksuniversiteit te Leiden organiseert vanaf dinsdag 13 september (aanvang 20.30 uur) een serie van elf wekelijkse hoorcolleges over het thema *Navigare Necesse Est. De Nederlandse koopvaardij in de twintigste eeuw*. Deze colleges zijn ook toegankelijk voor niet-studenten tegen betaling van een inschrijfgeld van *f* 225. Inlichtingen bij mevrouw A. Joustra, IVLO, Bureau 'Studeren à la carte', Postbus 9555, 2300 RA Leiden, telefonisch bereikbaar op maandag, donderdag en vrijdag van 9.00 tot 15.00 uur: 071-272740/44 of eventueel 272651, 272760/61/62.

20–21 oktober 1994: Het Instituut voor Maritieme Historie te Den Haag, het Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis te Amsterdam en de afdeling zeegeschiedenis van de Rijksuniversiteit te Leiden organiseren gezamenlijk de workshop *The European sailors, 1570-1870*. Op basis van 'national reports' wordt een viertal thema's behandeld: 'the national maritime labour market', 'the international maritime labour market', 'working conditions' en 'career patterns'. Inlichtingen: Paul van Royen, Instituut voor Maritieme Historie, Jan van Nassaustraat 112, 2596 BW Den Haag, tel. 070-3162853.

24–26 november 1994: De Wetenschappelijke Commissie voor Maritieme Geschiedenis van de Koninklijke Academie van België en de Koninklijke Academie van Overzeese Studiën organiseren gezamenlijk een internationale conferentie over het onderwerp *Shipping, factories and colonization*. Inlichtingen: Koninklijke Academie van Overzeese Studiën, Rue Defaqz 1, bte. 3, B-1050, Brussel.

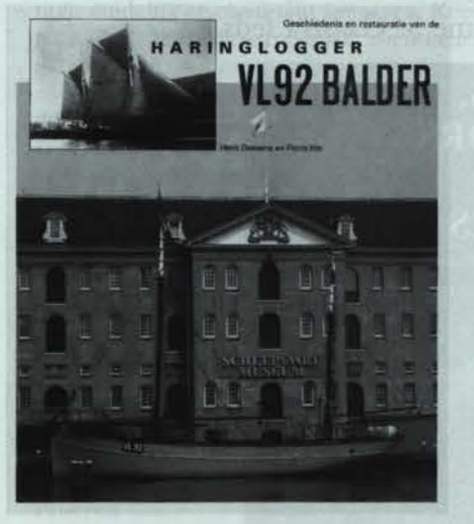
24–27 april 1995: In York (Groot-Brittannië) organiseert de International Association for the Study of Maritime Mission haar derde internationale conferentie. Inlichtingen en voorstellen voor papers: Stephen Friend, Department of Religious Studies, University of Ripon and York St. John, College Road, Ripon, HG4 2QX, Groot-Brittannië.

11–16 juni 1995: ISOPE, vijfde International Offshore and Polar Engineering Conference in Den Haag. Inlichtingen: Jin S. Chung, Technical Program Committee, P.O. Box 1107, Golden, Colorado, 90402-1107, USA.

27 augustus–3 september 1995: International Congress of Historical Sciences, Montreal, Canada, tevens congres van de International Commission for Maritime History, met als thema *Ports, port cities and maritime communities*. Inlichtingen: Skip Fischer, Department of History, Memorial University of Newfoundland, St. John's, Newfoundland, A1C 5S7 Canada.

Juni 1996: Het tweede International Congress of Maritime History vindt plaats te Amsterdam. Inlichtingen: Els van Eyck van Heslinga, Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaartmuseum', Kattenburgerplein 1, 1018 KK Amsterdam, 020-5232311.

ONMISBAAR VOOR SCHEEPVAARTLIEFHEBBERS



Haringlogger VL 92 Balder
door Henk Dessens en Floris Hin
ISBN 906011.862.6 ***f* 39,50**

Het Rijksmuseum Nederlands Scheepvaartmuseum restaureerde de enige nog bestaande zeillogger in Nederland naar de oorspronkelijke staat van 1912. Dit boek geeft een nauwgezet verslag van de restauratie en bevat daarnaast ook veel informatie over de haringvisserij met zeilloggers.
Het is rijk geïllustreerd met oude en nieuwe foto's en met alle werktekeningen die bij de restauratie gebruikt zijn.

's Lands Zeemagazijn
door Sjoerd de Meer
ISBN 906011.880.4 ***f* 24,50**

In het statige gebouw waar zich nu het Rijksmuseum Nederlands Scheepvaartmuseum bevindt, zetelde eens het wereldcentrum van maritieme activiteit. 's Lands Zeemagazijn aan het IJ in Amsterdam diende als voorradendepot van de machtige Hollandse vloot.
Sjoerd de Meer, oud-conservator van het Scheepvaartmuseum, voert de lezer mee langs vier turbulente eeuwen in en rond dit maritieme magazijn.

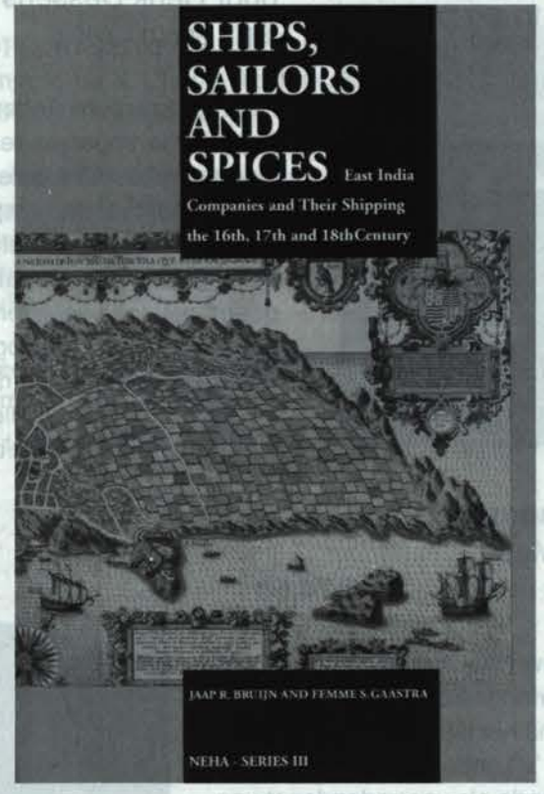
Verkrijgbaar in de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeverij Walburg Pers b.v.
Postbus 4159, 7200 BD Zutphen, telefoon 05750 - 10522,
telefax 05750 - 41025, postbank 2069668.

Verkrijgbaar in de boekhandel:

Ships, Sailors and Spices

East India Companies and their Shipping in the 16th, 17th and 18th Centuries

Jaap R. Bruijn and Femme S. Gaastra (eds.)



ISBN 90.71617.69.6, 224 blz., geïllustreerd, gebonden met stofomslag, *f* 49,50
Het boek is ook rechtstreeks te bestellen bij Uitgeverij Stichting beheer IISG,
Cruquiusweg 31, 1019 AT Amsterdam, 020-6685866.

Uitgeverij
Stichting beheer IISG
Amsterdam

RICHTLIJNEN VOOR AUTEURS

Kopij

De redactie gaat ervan uit dat een aangeboden artikel niet reeds is gepubliceerd of elders ter publicatie in aanbieding is. Indien een artikel meer dan 6000 woorden beslaat moet contact worden opgenomen met de redactiesecretaris. Een artikel in het Engels, Duits of Frans kan bij uitzondering worden opgenomen na overleg met de redactie. Kopij moet zijn getikt op A4 formaat met dubbele regelafstand en brede marge. Titel, onder- en subtitels duidelijk en consistent aangeven. Kopij moet compleet worden ingeleverd, d.w.z.: tekst, bijlagen, notenapparaat, eventuele illustraties/tabellen/grafieken enz. met onderschrift. Annotatie dient te geschieden volgens *Aanwijzingen voor tekstbewerking en annotatie*, uitgegeven door het Nederlands Historisch Genootschap te Den Haag en aldaar verkrijgbaar (tel: 070-140363).
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 mee te zenden, evenals haar/zijn adres en telefoonnummer.

Illustraties

Illustraties moeten worden ingeleverd als zwart/wit glansfoto's minimaal op formaat 13 x 18 cm. De auteur moet zonodig aangeven waar ze in de tekst behoren te worden geplaatst. Kaartjes en grafieken moeten in O.I. inkt zijn getekend. Bij tabellen duidelijk aangeven hoe ze moeten worden gezet.
De auteur regelt zelf auteursrechten van derden op fotomateriaal enz. Het door de auteur geleverde illustratiemateriaal wordt na publicatie van het artikel zo spoedig mogelijk geretourneerd.

Proeven

De auteur ontvangt van de redactiesecretaris de eerste drukproef. Deze dient binnen de aangegeven termijn gecorrigeerd teruggezonden te worden aan de redactiesecretaris. Extra correctie (wijzingen of aanvullingen achteraf door de auteur in de drukproef aangebracht in afwijking van de origineel ingeleverde tekst) moet met een afwijkende kleur worden aangebracht. Extra correctie is buitengewoon kostbaar: deze kosten kunnen de auteur in rekening worden gebracht.

Overdrukken

Elke auteur onvangt na publicatie twintig overdrukken van haar/zijn artikel.

PRODUKTIE: BUREAU MARCUS - AMSTELVEEN