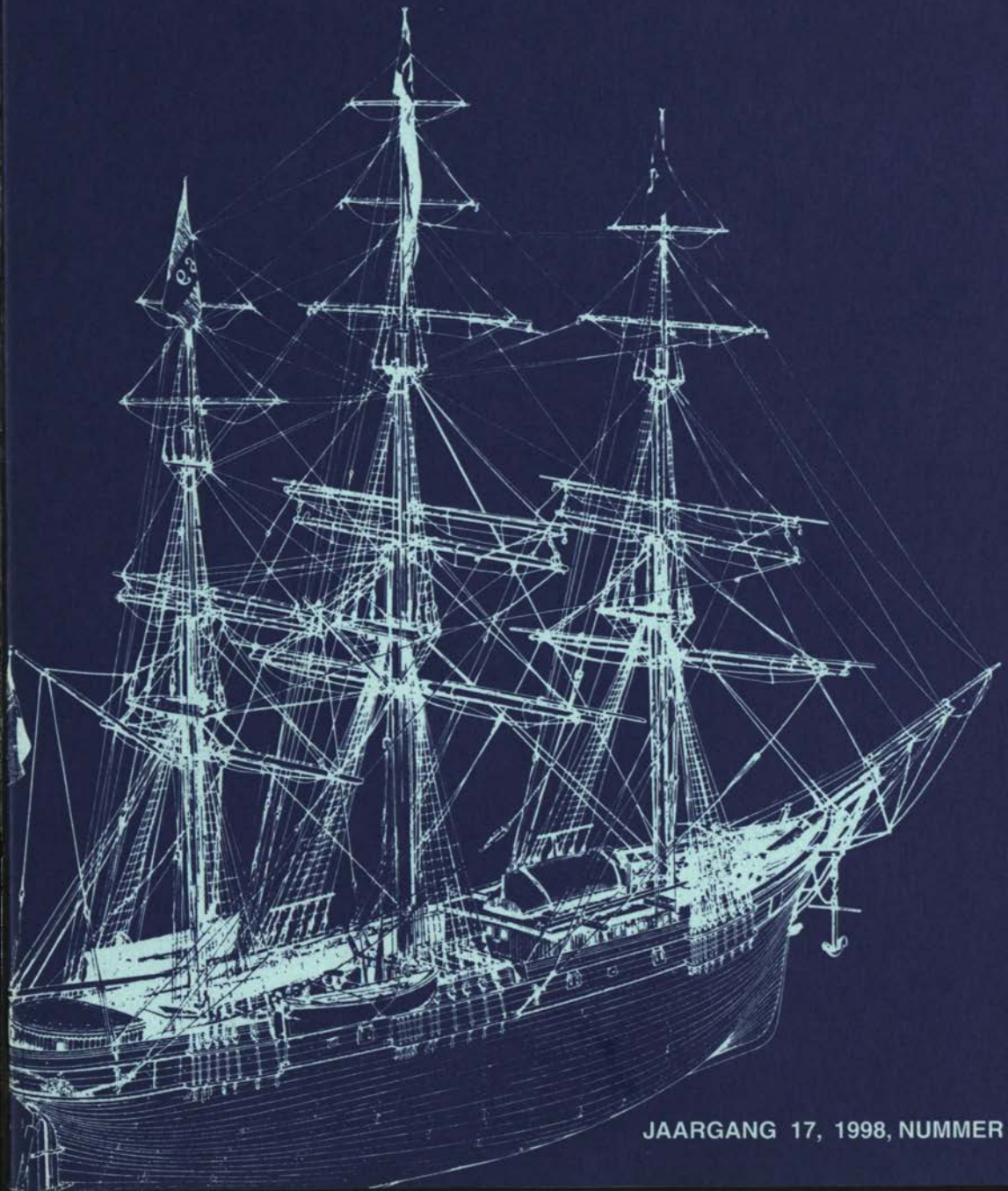
Tijdschrift voor zeegeschiedenis



JAARGANG 17, 1998, NUMMER 1

TIJDSCHRIFT VOOR ZEEGESCHIEDENIS

Verschijnt tweemaal per jaar. Uitgegeven door de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis met steun van de Directie 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:

Dr. J.P. Sigmond, *voorzitter*
Drs. J.C.A. Schokkenbroek, *secretaris*
Mevr. dr. A.M.C. van Dissel, *penningmeester*
Drs. P.G.M. Diebels
Mevr. drs. I.B. Jacobs
S. Sijbesma
H.K. Stapel

Aanmelding voor het lidmaatschap bij de secretaris [redacted].

Contributie (1994): inclusief het abonnement op het *Tijdschrift voor zeegeschiedenis* *f* 55,– (binnenland) (tot 26 jaar *f*40,– na opzending fotocopie paspoort aan penningmeester) en *f* 70,– (buitenland) over te maken op postgirorekening 390150 ten name van de penningmeester van de vereniging te Oegstgeest.

Leden- en abonnementenadministratie: Mevr. dr. A.M.C. van Dissel [redacted]

Tijdschrift voor zeegeschiedenis

JAARGANG 17, NR. 1

MEI 1998

TEN GELEIDE

Van de redactie

Opnieuw is het de redactie van het Tijdschrift voor zeegeschiedenis gelukt, u een vol en interessant nummer aan te kunnen bieden. Vier uiteenlopende verhalen vertellen u achtereenvolgens over Joseph Furttenbach en de vroeg zeventiende-eeuwse scheepsbouw, een opvallende vondst in het archief van de VOC, een boeiende zoektocht naar het bestaan van het eiland Saxenburg en als laatste een overzicht van de navigatieopleidingen aan de Fundaties van Renswoude in Delft, Utrecht en Den Haag.
Graag wijs ik u er op, dat het redactiesecretariaat met ingang van dit nummer een nieuw adres heeft. U vindt het aan de binnenzijde van de omslag. Alle nieuwe kopij is hier van harte welkom!

Irene Jacobs

BIJDRAGEN

Joseph Furttenbach en de 'Holländische Nave'
(André Wegener Sleeswyk en Marjolijn Wegener Sleeswyk) 3

Dorst op de Deventer. Commandeur Gijsels' bezoek aan Cabo Frio in juli 1630.
(Ben N. Teensma). 15

Saxenburg, een spookeiland met Bloemendaalse relaties 1670-1833[1]
(Jan Parmentier) 21

Navigatieopleidingen aan de Fundaties van Renswoude 1756-1795
(Annet Verbout – Wamsteeker). 37

MEDEDELINGEN

Over de auteurs 57

LITERATUUR

Boekbesprekingen. 58

Boekaankondigingen. 75

Nieuwe boeken en artikelen
(P. Boon) 80

AGENDA 117

BIJDRAGEN

Joseph Furttenbach en de 'Holländische Nave'.

André Wegener Sleeswyk en Marjolijn Wegener Sleeswyk

Inleiding
De lezer van Joseph Furttenbachs *Architectura Navalis* van 1629 zal opmerken dat van de vijftien scheepstypen die in het boek min of meer uitgebreid worden beschreven, veertien in het gebied van de Middellandse Zee thuishoren, en één elders.[1] Die ene uitzondering betreft een scheepstype dat in Furttenbachs Duits-Italiaanse koeterwaals als "Holländische Nave", een 'Hollands schip', wordt aangeduid, waar hij de pagina's 89-102 van zijn boek aan wijdde. Zo'n beschrijving lijkt op het eerste gezicht veelbelovend als bron voor onze kennis omtrent de vroeg zeventiende-eeuwse scheepsbouw. Maar in de tweede van de zes platen waarmee hij de beschrijving van de "Holländische Nave" illustreert, valt al direct een absurditeit in het oog: in de langsdoorsnede van het schip (illustratie 3) kruisen helmstok en bezaansmast elkaar. Bij nadere bestudering blijkt dat de beschrijving van dit schip niet alleen nogal chaotisch en lacuneus is, maar ook dat er kennelijk tenminste nog een fout in is geslopen: vorm en afmeting van het grootspant die Furttenbach beschrijft staan duidelijk in tegenspraak met zowel de maat van de holte van het schip als ook met die van een benaderde kromtestraal die hij zelf elders geeft.
Waarschijnlijk hebben slordigheden van deze aard het gebruik in de weg gestaan van zijn werk als bron voor onze kennis van de Nederlandse scheepsbouw uit het begin van de zeventiende eeuw. Dat is wel te betreuren, want aangaande de scheepsbouw in Nederland in die periode is verder in de tijd zelf vrijwel niets vastgelegd. Het eerste werk over Nederlandse scheepsbouw, het beroemde maar even zo chaotische *Aeloude en hedendaegsche scheeps-bouw en bestier* van Nicolaes Witsen dateert pas van 1671, en zijn behandeling van de Nederlandse scheepsbouw gaat niet verder terug dan tot enkele jaren voor 1630.[2] Ondanks de bezwaren tegen de fouten en de wijze waarop de beschrijving van het schip in Furttenbachs boek is geredigeerd, blijkt deze, mits kritisch gehanteerd, toch bruikbaar en informatief. Ze

1. *Portret van Joseph Furttenbach op de leeftijd van 60 jaar. Detail uit een gravure van Melchior Küssel naar een portretschilderij van Andreas Schuh. Uit: F.J. von Furtenbach,* Geschichte des Geschlechts Furtenbach, 14. - 20. Jahrhundert - Eine Handelsfamilie *(Limburg (Lahn) 1969).*

bevat tal van bijzonderheden, hoofdzakelijk de indeling van het schip en de bewapening betreffend, die men voor deze periode elders niet zal vinden.
Joseph Furttenbach (1591-1667), in Leutkirch geboren, had zich na zijn leertijd in Italië gevestigd in Ulm, eerst als koopman, maar later was hij daar werkzaam als vestingbouwer en architect. Hij publiceerde in deze periode boeken over tal van onderwerpen, waarbij het zwaartepunt bij de architectuurgeschiedenis lag. Daarnaast verschenen ook een reisbeschrijving, een boek over vuurwerk, over artillerie, enzovoort, zoals blijkt uit de Furttenbach-biografie waar Margot Berthold op promoveerde. Deze vormde de basis van haar publicatie over Furttenbach als architect en raadsheer.[3] Merkwaardigerwijze spreekt Dr. Berthold echter met geen woord over Furttenbachs boek over de scheepsbouw, zijn *Architectura Navalis*. Het was wel in het Duits geschreven, zoals blijkt uit de ondertitel (*Von dem Schiff Gebäw/ Auff dem Meer und Seekusten zugebrauchen*); deze omissie kan er aan liggen dat men een boek over dit onderwerp niet zou verwachten van de hand van iemand die hoofdzakelijk als stadsarchitect in het Zuid-Duitse Ulm werkzaam was.
Zijn leerjaren duurden van 1607 tot 1620. We weten dat hij in deze periode een praktijkopleiding tot koopman ontving, eerst in Milaan, daarna in Genua. Bovendien reisde de jonge Joseph Furttenbach veel rond in Noord-Italië, vaak per schip langs de kust. Hij had duidelijk een grote technisch-wetenschappelijke belangstelling en was bovendien leergierig. Hij gebruikte de gelegenheid ook om kennis te maken met Italiaanse ingenieurs en mannen van wetenschap; de belangrijkste daarvan was Galilei. Deze instelling, zijn langdurig verblijf in de havenstad Genua en zijn zeereizen verklaren hoe het mogelijk was dat hij een boek over scheepsbouw kon schrijven en hoe het kwam dat bijna alle schepen die hij daar in behandelde tot het Mediterrane type behoren. De uitzondering vormt dus de "Holländische Nave".

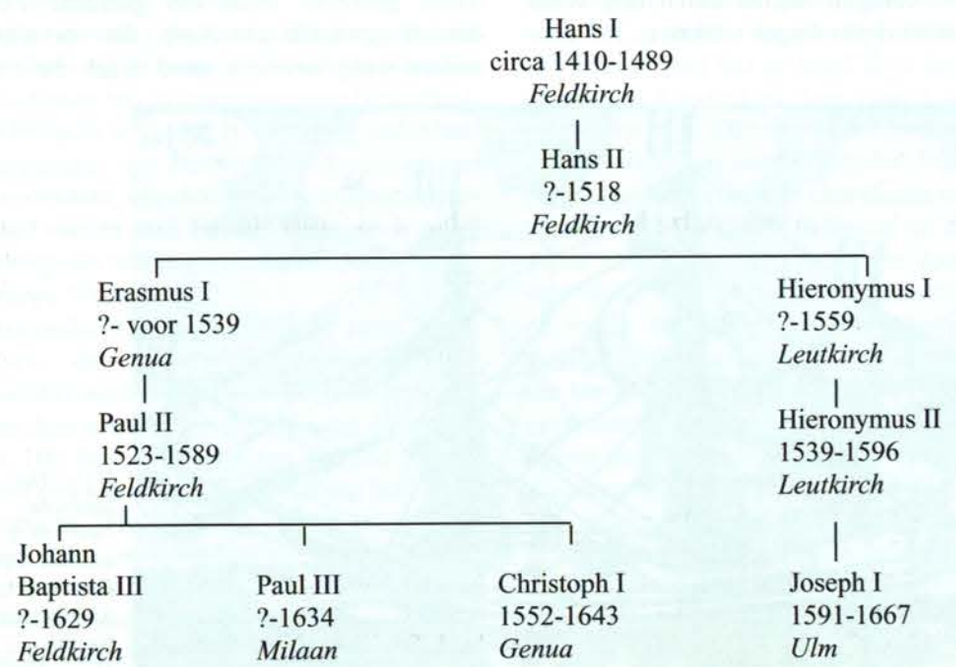
Dat Furttenbach de beschrijving van dit schip ook opnam in zijn boek kan in samenhang gebracht worden met de omstandigheid dat een variant op zijn familienaam opduikt in enkele studiën over de Nederlandse en Duitse Italië-handel in de vroege 17de eeuw, met name bij Heeringa, bij Hart en bij Beutin.[4] De Nederlandse bronnen noemen een Genuese handelaar Christoffel Fortenbach, die als handelspartner van Amsterdamse kooplieden en ook als bevrachter van Hollandse schepen meermalen blijkt te zijn opgetreden. Beutin formuleerde het voor de hand liggende vermoeden dat Christoph (Christoffel) en Joseph verwanten waren, en dat dit zou verklaren waarom Joseph zich onder andere in Genua tot koopman bekwaamde. Maar de biografie van Dr. Berthold en ook meer recente publikaties waar hij in wordt genoemd zwijgen echter over dit aspect.

Uit het weinig bekende familieboek van het geslacht Furtenbach[5] bleek ons dat de twee mannen inderdaad verwant waren; we hebben ons als eerste taak gesteld het belang toe te lichten van deze familierelatie voor de omstandigheid die Joseph Furttenbach bewoog de beschrijving van dit Hollandse schip in zijn boek op te nemen. Daarnaast pogen we de waarde van dit laatste als bron voor de kennis van de Nederlandse scheepsbouw te verhogen, door aan te tonen dat de beschrijving hoogstwaarschijnlijk een werkelijk bestaand schip gold. Tenslotte trachten we door een tekstanalyse de door ons gesignaleerde fouten in de geometrie van het grootspant in die beschrijving op te sporen om deze te kunnen corrigeren. We beperken ons hier tot het essentiële: de verwantschap tussen Joseph Furttenbach en Christoffel Fortenbach, niet die met de rest van deze nog steeds bestaande familie, en alleen de correcties die ons inziens in de beschrijving van het grootspant van de "Holländische Nave" moeten worden aangebracht. De verdere familieverwantschap kan worden bestudeerd in het Furtenbach familieboek en de beschrijving van de

"Holländische Nave" is te raadplegen in een van de recente facsimile-edities van Furttenbachs *Architectura Navalis*.

Furttenbach en Fortenbach
De grootvaders in de mannelijke lijn van Joseph Furttenbach en van de Genuese handelaar, die in de Nederlandse bronnen Christoffel Fortenbach wordt genoemd, waren broers. Ze behoorden tot een Zwabische "altadelige Handelsfamilie" die de familielijn tot het eind van de 14de eeuw terugvoert. Joseph was de enige in de familie die zijn naam met twee t's spelde, zijn achterneef schreef zijn naam als Christoph Furtenbach. Josephs grootvader Hieronymus ging over tot de Evangelische geloofsbelijdenis, maar diens broers bleven Rooms-Katholiek; dat blijkt in deze familie overigens niet tot een breuk in de familiebetrekkingen te hebben geleid.
In het begin van de 16de eeuw opende Christophs grootvader Erasmus Furtenbach een nieuw internationaal handelshuis. Handelsbetrekkingen werden aangeknoopt met kooplieden in Nederland, Spanje en Italië, en deze tak van de familie geraakte door wijdvertakte internationale handel tot grote welstand en aanzien. Hierin volgde ze het spoor van de Fuggers en Welsers, zonder dezen overigens qua rijkdom en invloed geheel te evenaren, hoewel ook de Furtenbachs het twijfelachtige voorrecht genoten als geldschieters van vorsten op te mogen treden.

Het volgende stamboomfragment geeft de familierelatie weer; de woonplaatsen die tevens vestigingsplaatsen van het handelshuis Furtenbach waren zijn hierin cursief gedrukt en de nummering van de dragers van de meermalen in de familie voorkomende voornamen is uit het familieboek overgenomen. Erasmus I was ook de oprichter van de nederzetting van het handelshuis in Genua, die later onder zijn kleinzoon Christoph I Furtenbach tot buitengewone bloei kwam. Christoph werd een aanzienlijk burger van de stad, niet alleen lid van de senaat, maar als zodanig ook nog bekleed met speciale voorrechten. Het lijdt geen twijfel dat het deze Christoph Furtenbach was die voorkomt in de correspondentie en de contracten van de Nederlandse Italiëhandelaars die nog bewaard zijn.

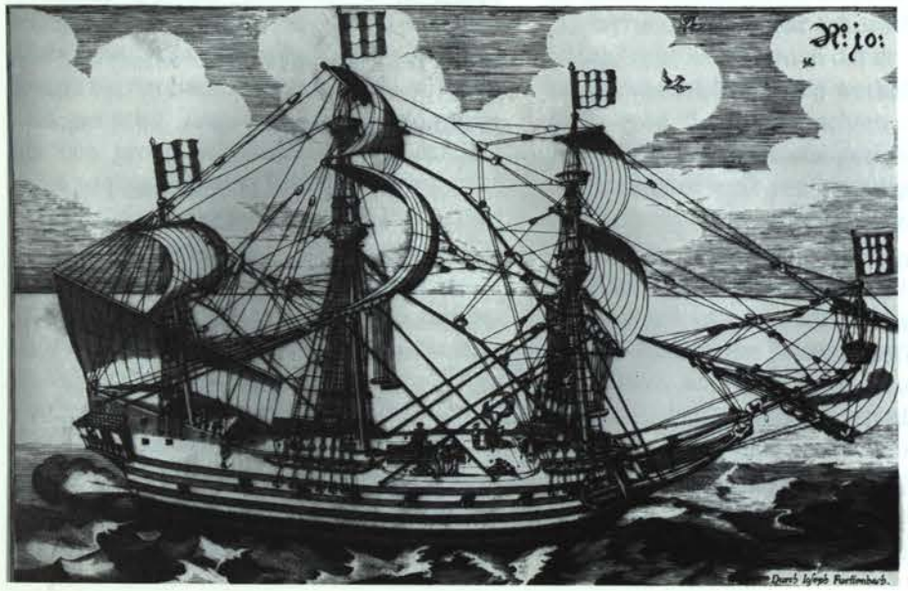


Het schip De Lootsman

Als vaststaand mag worden aangenomen dat Joseph I zijn praktijkopleiding tot koopman te Milaan en Genua in de handelsvestigingen van zijn achterneven ontving, en dat zijn werk op het handelskantoor in de laatste stad hem in de gelegenheid stelde ook niet-mediterrane schepen te bestuderen, waarvan hij tenslotte er een uitzocht als voorbeeld. Waarom dat een Nederlands schip was motiveerde hij als volgt: "Wann aber in disem [*scil.* die Schiffahrt] auch unser *Nation*, und nemblich die Niderländer/ oder Niderteutsche/ die hochberümbte Marinari, oder beste Maister der Schiffart auff dem *Occeano* seind/ auch ihnen nunmehr einiger Weg nicht verborgen ist: Darauß leichtlich abzunemmen das neben andern statlichen *Prærogativen*, unnd vortheiln/ wolermelte *Nation* den rechten *modum* die *Nave* zuerbawen haben: Deßwegen so wöllen wir in *description* dises Dapffern und Heroischen Gebäws einig und allein bey ihrer unfehlbarlichen Regul verbleiben: Unnd Erstlich im Kupferblatt N° 10, ein solche Niderländische *Nave* in aller Gestalt/ wie sie dann auff dem Meer daher/ und mit völligen Seglen durch den Wind getriben wird/ für Augen stellen/ (...)".[6]

De overigens welbekende gravure waar Furttenbach naar verwijst is in illustratie 2 weergegeven. We merken op dat deze duidelijk niet gemaakt is naar het schip zelf, maar naar een niet al te fraai blokmodel er van, hetgeen bijvoorbeeld af te leiden is uit het feit dat de modelbouwer nogal wat geheel onauthentieke schroefoogjes en -haakjes gebruikte om de touwen aan de romp te bevestigen. Furttenbachs verzameling van modellen, ten dele uit Italië afkomstig, was later zeer vermaard en het is dus alleszins aannemelijk dat hij het model in Genua naar het schip had laten vervaardigen om mee naar Duitsland te nemen.[7] We zullen zien dat hij beweerde geen kosten te hebben gespaard om meer van het schip te weten te komen, en dit kan heel goed ook op het laten bouwen van een model slaan. Hij geeft verder dus aan dat hij de Nederlanders de beste scheepsbouwers en zeelui van zijn tijd dacht te zijn, en dat hij daarom een schip van hun "Nation" weergaf.

Hij vertelt daarna echter ook dat dit niet een willekeurig Nederlands schip was, maar dat hij het zeer zorgvuldig had uitgezocht, na lang te hebben gewacht: "(...) So hab ich dahin gesehen/ unnd ein geraume Zeit darauff gewartet/ ein *Nave*, die vor allen andern wolgeformiert/ unnd durch die (...)



2. *De "Holländische Nave" in zijaanzicht. Uit: Furttenbach,* Architectura Navalis *Figuur N° 10.*

Experientza ein schnelle Fahrt verzichtet habe/ hiemit zudelinieren: welches sich bey einem nicht gar grossen *Vassello*, unnd nemblich durch die *Nave* der Lotzmann genannt (die Gott noch auf iren Raisen beglaitten wölle) zugetragen: Die dann belder zu Meer/ als nicht der *aviso* Brieff durch die Post zu Land verkündend/ daß sie geladen worden were/ von Ambsterdam auß nach Genova gefahren. (man hat zwar andere Exempel mehr gehabt/ unnd nemblich/ das ein *Nave* in .21. Tagen von Ambsterdam nach Genova/ von dahr aber in .14. Tagen biß in *Cipro* gesegelt ist) Ab disem so schnellaufenden *Vassello* hat sich nit unbillich meniglichen zum höchsten verwundert/ sonder sie hat auch mir darneben ein solchen Lust unnd Begierde erweckt/ daß ich mich weder Kosten/ Mühe/ noch Arbeit habe betauren lassen. Eben von diser so wolgerathenen *Naven* alle maß Austheilung unnd Ordnungen selbert/ unnd mit maistem Fleiß/ sovil als einem Menschen hierinnen zuthun müglich/ zunemmen/ auch alles gefundene mit grosser *diglienza* unnd Auffmercken/ in den verjungten Maßstab/ sampt aubführlicher Beschreibung zutransferieren und auffzusetzen."[8]

De eerste vraag die naar aanleiding van deze beschrijving opkomt is, of over een schip *De Loodsman* iets in contemporaine Nederlandse bronnen te vinden is. Dat blijkt inderdaad het geval te zijn. De Notariële Archieven van Amsterdam, opgenomen in het Gemeentearchief van de stad, bevatten een groot aantal scheepsbevrachtingscontracten, ook uit de vroege 17de eeuw.

Daaronder zijn er drie, uit de jaren 1618-1619, die een schip genaamd *D(i)e Loo(d/t)sman* betreffen. Het laadvermogen van deze schepen werd opgegeven als: 60, 70 en 100 last, de contracten werden telkens voor één reis afgesloten. De vraag is of Furttenbachs "Holländische Nave" in een van deze drie contracten kan zijn vermeld, en zo ja, voor welk van deze drie dit het geval was. Dit is in principe vast te stellen door het ruimtelijke laadvermogen, dat in lasten[9] werd gegeven, te vergelijken met het rekenkundig produkt van de drie hoofdafmetingen van het schip; door Hoving is aangetoond dat er grosso modo een correlatie bestaat tussen deze twee grootheden.[10] In de volgende sectie wordt deze vergelijking nader besproken; dit leidt tot de conclusie dat alleen het schip *De Lootsman* van 100 last identiek kan zijn met de door Furttenbach beschreven "Nave".

Het bevrachtingscontract dat voor de reis van het schip *De Lootsman* van 100 last werd opgesteld, passeerde op 18 september 1619 bij de Amsterdamse notaris Jan Fransen Bruyningh (voor de periode 1591 tot en met 1620 is negen/tiende van de bewaard gebleven bevrachtingscontracten in het Gemeentearchief van zijn, helaas nogal onleesbare, hand).[11] De bevrachters waren bekende Italiëhandelaars[12], Daniel Colpijn en Pieter en Jan Benoit, de schipper was Adriaen Jacobsen van Huisduinen.

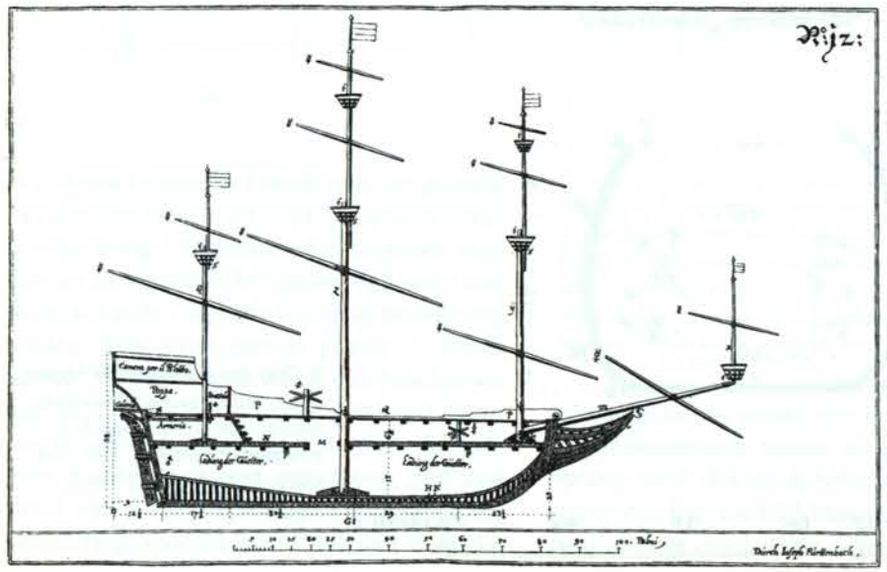
Ofschoon dit schip dus waarschijnlijk identiek was aan Furttenbachs "Nave", kan de buitengewoon snelle reis die voor hem de aanleiding vormde voor zijn keuze om het te beschrijven, niet dezelfde zijn geweest als die waar het contract voor was opgesteld, want dat schreef voor dat de route deze keer niet direct van Amsterdam naar Genua voerde, maar eerst naar Dantzig leidde, waar rogge en/of tarwe moest worden geladen. De schipper had opdracht vandaar naar Genua te varen en deze lading of daar te lossen, of door te varen en dat dan in Livorno te doen. De vrachtprijs was "12 ducaten per last tarwe en de rogge 10 3/4 ducaat van 11 Spaanse realen." Als bijzonderheid wordt nog vermeld dat het schip, zoals gebruikelijk, was bewapend met kleine kanonnen, namelijk 10 gotelingen (zoals voorgeschreven in de verordening van de Staten Generaal van 1603 voor een straatsvaarder van 100 tot 150 last) en ettelijke steenstukken. Helaas maakt Furttenbach in de opsomming die hij geeft van de bewapening van de "Nave" dit onderscheid niet, zodat de vergelijking van de bewapening

van de twee schepen niet verder kan gaan dan de constatering dat het heel wel mogelijk is dat het op de "Nave" aanwezige geschut ook tien gotelingen omvatte.
Wat betreft de gebruikelijke duur van de reis: Braudel geeft voor de vaart van Amsterdam naar Livorno (deze stad ligt op vrijwel dezelfde afstand als Genua, over een grotendeels identiek traject) aan dat de schepen meestal 5 tot 6 weken onderweg waren; van de acht schepen waar hij reistijden van vermeldt voor de periode 1609-1611, deden vier er 5 weken of iets minder over en vier 6 weken of meer.[13] Omdat Furttenbach kort na dat het schip *De Lootsman* Genua aandeed, in januari 1620 terugkeerde naar Duitsland, moet de snelle reis van het schip vóór 1619 hebben plaats gevonden, waarschijnlijk in een van de voorgaande jaren. Ook al weten we van het schip lang zoveel niet als we zouden wensen, het is in ieder geval bemoedigend dat de naam van het schip dat Furttenbach beschrijft, gedragen werd door een schip van dezelfde grootte dat ook werd ingezet in de vaart op Italië en dat in een betrouwbare Amsterdamse bron wordt genoemd; er is alle reden Furttenbach te geloven dat hij niet een hypothetisch schip beschreef, maar een dat werkelijk bestaan heeft.

Schatting van het laadvermogen
Voor zover bekend, werd het aantal lasten dat een schip kon bevatten in Holland wel incidenteel maar niet algemeen met een formule aan de hand van de hoofdafmetingen bepaald, zoals bijvoorbeeld in Engeland het tonnage aan de hand van de 'Builders' Old Measure' werd berekend.[14] Van Bruggen gaf echter aan dat er wel een ruwe correlatie bestond tussen de hoofdafmetingen en het aantal lasten.[15] Hoving, die dit verder uitwerkte, stelde vast dat voor schepen uit de 17de eeuw een factor is te bepalen, die, vermenigvuldigd met het aantal lasten, binnen ruime grenzen overeenkomt met het produkt van de drie hoofdafmetingen van het schip. Omgekeerd kan men dat produkt delen door het aantal lasten en vaststellen of de factor die zo gevonden wordt, overeenkomt met het gamma van bekende waarden hiervoor, dat tussen 180 en 350 blijkt te liggen, met een gemiddelde van 274.
Dit geldt echter voor inhouden berekend in Amsterdamse voeten van 283 mm: de lengteverhouding tussen Amsterdamse voeten en Palmi moet dus worden vastgesteld. Betrouwbare gegevens daarvoor zijn te vinden in Cornelis van Yks *De Nederlandsche Scheeps-Bouw-Konst Open Gestelt* van 1697.[16] Het blijkt dat de "Italiaanse Voet maat, Palmo genoemt", van 246 mm, en de Amsterdamse voet zich in zeer goede benadering verhouden als 20:23. Furttenbach, die de hoofdafmetingen van het schip ongetwijfeld in Amsterdamse voeten opgegeven kreeg, zal deze lengteverhouding gebruikt hebben om de Amsterdamse afmetingen om te rekenen in Palmi; als leerling-koopman in een internationaal handelshuis was hij uiteraard vertrouwd met dit soort berekeningen.
De scheepsafmetingen waar Hoving het produkt van bepaalde, zijn: de lengte, die over de stevens werd gemeten, de wijdte of grootste breedte over de spanten binnen de scheepshuid, en de holte. In ons geval bedraagt de eerste van deze afmetingen van de "Nave" 105 tot 106 Palmi, de tweede is 28 Palmi, terwijl de holte in Furttenbachs Figuur N° 12 wordt aangegeven als 13 Palmi. Het produkt van deze drie is: 105,5 x 28 x 13 = 38.402 kubieke Palmi. Dit wordt omgerekend, door te vermenigvuldigen met 20/23, tot 25.250 kubieke Amsterdamse voeten. Deze 'blokinhoud', gedeeld door de gemiddelde, minimale en maximale waarden van Hovings factor, geeft een te verwachten waarde voor het laadvermogen van rond 92 last, liggende tussen 140 last maximaal en 72 last minimaal. Alleen het Amsterdamse schip van 100 last zou dus identiek kunnen zijn geweest met de "Nave".

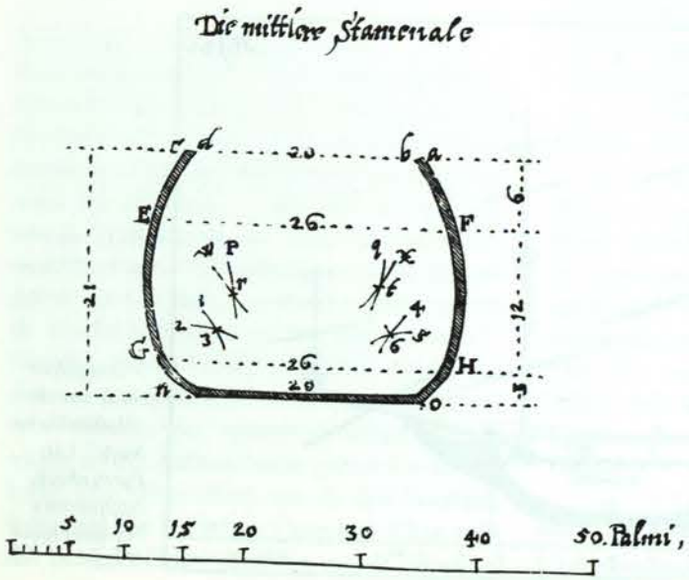
Het grootspant van de "Holländische Nave"
Het grootspant van een schip geeft de dwarsdoorsnede op de plaats waar het schip het breedst is. Oorspronkelijk, dat wil zeggen aan het eind van de 16de eeuw, lag deze plaats, die door Witsen de "hals" werd genoemd, op ongeveer een derde van de lengte van de kiel van voren.[17] Dit kwam uit op ongeveer de helft van de lengte over de stevens. Later, vroeg in de 17de eeuw, werd niet alleen de kiel relatief langer, maar legden de scheepsbouwmeesters bovendien de hals verder naar voren, op ongeveer een derde van de lengte over de stevens. Overigens waren ook bij de latere schepen in de 17de eeuw, de verschillen tussen de spanten op deze twee plaatsen meestal maar gering. Bij het schip dat Furttenbach beschreef, werd het grootspant op de helft van de lengte tussen de stevens aangenomen en het werd waarschijnlijk daarom door Furttenbach "die mittlere Stamenale" genoemd.
Ofschoon in de Engelse scheepsbouw geometrische constructies bij de vormgeving van de romp meer werden toegepast dan in Nederland, waar dit meestal meer op het oog gebeurde, werden voor de vormgeving van het grootspant ook in Nederland meetkundige constructies wel toegepast.[18] Deze gaven de vorm van de buitenzijde van het spant, dus voor dat de scheepshuid werd aangebracht. De vorm van het grootspant was een belangrijk element in de vormgeving van de romp, maar deze laatste werd natuurlijk ook door allerlei andere factoren bepaald. Furttenbachs beschrijving bevat helaas net niet voldoende gegevens dat de rompvorm van de "Nave" eenduidig is vast te stellen; hij geeft namelijk de vorm van de kiel, van de stevens, van het grootspant en van een spant in het achterschip, maar de beschrijving van de vorm van een goed gekozen spant in het voorschip ontbreekt. We zullen ons hier in hoofdzaak beperken tot het grootspant, "die mittlere Stamenale".

We beginnen met op te merken dat ons vermoeden dat de beschrijving van de geometrische constructie van het grootspant fouten moet bevatten op zich niets onwaarschijnlijks heeft. We wezen hiervoor al op de bizarre fout in de langsdoorsnede van de "Nave" (illustratie 3), waar de helmstok en de bezaansmast elkaar kruisen, dit ondanks de "Fleiß/ sovil als einem Menschen hierinnen zuthun müglich" en de "*diglienza* unnd auffmercken" waar Furttenbach zich op beroemt. We moeten aannemen dat deze fout is ontstaan toen Furttenbach de notities die hij in Genua had gemaakt, ongeveer tien jaar later



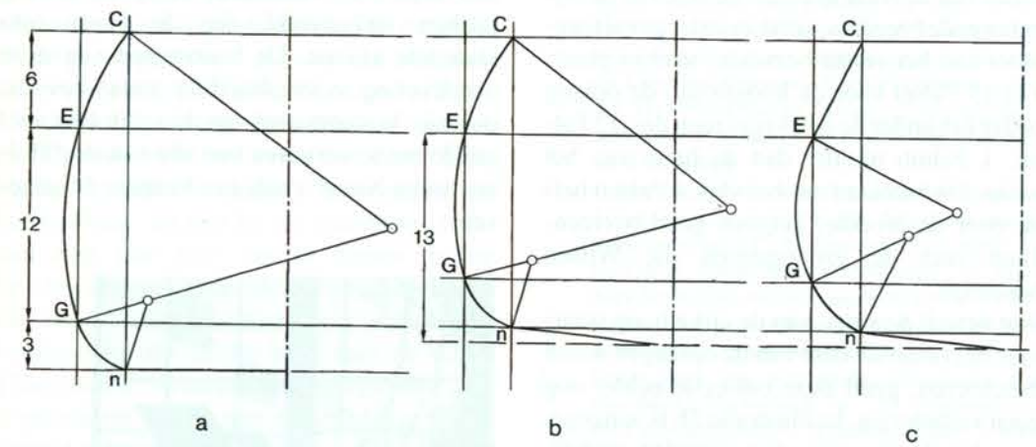
3. *Langsdoorsnede van de "Holländische Nave". Uit: Furttenbach,* Architectura Navalis *Figuur N° 12.*

uitwerkte voor het schrijven van zijn boek.
Hij geeft zijn beschrijving van de geometrische constructie van het grootspant aan de hand van een tekening, N° 11, waarvan het hier ter zake doende gedeelte is weergegeven in illustratie 4. De bedoeling was dat het beschreven spant op de kielbalk werd gezet, die echter niet is getekend. Wij geven hier een deel van Furttenbachs nogal technische beschrijving van de geometrische constructie van het grootspant in vertaling, beginnend met de opmerking dat de "Nave" daar het allerbreedst is, en bovenaan wijd 28 Palmi: "deze maat, uitgezet op de rechte lijn tussen .C. en .a. geeft precies de breedte van het bovenste dek. Daarna wordt 6 palmi lager een evenwijdige lijn getrokken met de punten .E. en .F., die het andere dek geeft, dat 26 Palmi breed behoort te zijn. Vervolgens wordt 12 Palmi lager nogmaals een evenwijdige lijn getrokken van .G. naar .H.; daar is het spant ook 26 Palmi breed. Tenslotte wordt 3 Palmi lager de derde evenwijdige lijn getrokken van .n. naar .o.; dat is het alleronderste dek dat 20 Palmi breed behoort te zijn. Zo wordt het spant in totaal 21 Palmi diep, of hoog. Wanneer nu ter rechterzijde de punten .C.E.G.n. en links a.F.H.o zijn verkregen [Furttenbach verwisselt links en rechts, verklaarbaar daar hij zelf deze figuur graveerde], wordt door deze op de volgende wijze een cirkelboog gelegd (...)."[19]
De beschrijving vervolgt dan met hoe een cirkelboog te trekken door de punten .C.E.G. met punt .t. als middelpunt, en een aansluitende door .G.n. met punt .3. als middelpunt voor de linkerzijde en overeenkomstige cirkels voor de rechterzijde; dit is echter voor ons uit het diagram voldoende duidelijk, en wordt daarom hier niet herhaald. Het zal duidelijk zijn dat Furttenbachs "alleronderste dek" eigenlijk het "vlak" is.
De voornaamste moeilijkheid is dat volgens deze beschrijving de afstand van het overloopdek (het andere dek) tot aan de onderzijde van het spant 15 Palmi bedraagt, hetgeen niet te verenigen is met de holte (de afstand tussen de onderzijde van het dek en de bovenzijde van de kiel) van 13 Palmi die Furttenbach geeft in zijn Figuur N° 12, hier illustratie 3; die afstand moet kleiner zijn dan de holte. Verder merken we op dat de vorm van het spant ons atypisch lijkt voor een Hollands schip van het begin van de 17de eeuw, zeker



4. *Deel van Furttenbachs Figuur N° 11, dat de geometrische constructie van de vorm van het grootspant illustreert. Uit: Furttenbach,* Architectura Navalis *Figuur N° 11.*

als het geen fluit was. De "Nave" was dat kennelijk niet, want een van de kenmerken van een fluit was het sterk gebolde achterschip en het ontbreken van een platte spiegel. De zijden van de "Nave" zullen dan niet zo sterk zijn gebold en naar binnen zijn gevallen boven het overloopdek. Een licht gebogen, of zelfs recht, profiel op die plaats was toen meer gewoon.
Een tweede moeilijkheid doet zich voor bij het gebruik van het onderste verticale deel van het grootspant, de oplang, als mal voor het tekenen van de concave onderste deel van het achterspant, de piek, door Furttenbach "Untersatz" of "Zocholo" genoemd. Het beschreven procédé is beter bekend van het in die tijd in Engeland toegepaste 'whole moulding', dat we hier verder niet bespreken.[20] Het gaat er om dat Furttenbach een deel van de oplang van het grootspant.
In illustratie 5a hebben we in de linkerhelft van de grootspantdoorsnede de geometrische constructie getekend die Furttenbach aangeeft. De straal van de cirkelboog door de punten .G.n. is 4½ Palmi; ook in Furttenbachs gravure (zie illustratie 4) is deze ongeveer 4 Palmi. Samen met een aansluitend stukje van de cirkelboog door de punten .G.E.C. ter lengte van 2 of 3 Palmi, waarvan de straal 10 ½Palmi bedraagt, vormt dit een samengesteld segment. Als men dit zou moeten benaderen door maar een enkel cirkelsegment, zou dit een straal van ongeveer 5 Palmi moeten bezitten; een cirkelboog met een straal van 7 Palmi, ook al is hij slechts benaderend, wijkt wel erg veel af.
We gaan nu de oplossingen bespreken die zich voor deze moeilijkheden aandienen. Het



5. *Geometrie van het grootspant. a: volgens de letterlijke tekst; b: volgens de tekst, zodanig gecorrigeerd dat ze overeenstemt met de opgegeven holte van 13 Palmi; c: met bovendien de aanname dat het bovendeel van het spant recht is; dit geeft de juiste kromming van het onderste deel van de oplangen. De hoogten zijn in Palmi aangegeven.*

benaderend alternatief biedt voor het gebruik van deze mal, door het trekken van één enkele cirkelboog: "Anderzijds kan men ook zonder het halve spant de "garbo", of vorm van de piek, op de volgende wijze bij benadering vinden. Men moet met de passer .7. Palmi nemen."[21] Vervolgens wordt dan beschreven hoe deze cirkelboog wordt getekend. Voor ons is echter het belangrijkste punt dat volgens Furttenbach een cirkelboog met een straal van 7 Palmi gebruikt kan worden als benadering voor de vorm van het onderste lijkt ons dat de eerste van deze, de slechte overeenstemming tussen de hoogte van de oplang onder dek en de holte, terug is te voeren op een fout die blijkbaar op één punt in de formulering van de tekst is gemaakt. Die valt

na de opgave voor de afstanden tussen de twee eerste horizontale lijnen die parallel met de bovenste rechte lijn tussen .C. en .A. worden getrokken; de lijn met de punten .E. en. F. wordt .6. Palmi lager getrokken, en .12. Palmi lager wordt nogmaals een evenwijdige lijn getrokken van .G. naar .H..

Voor de derde lijn echter zegt de Duitse tekst: "endtlich .3. Palmi hinab gesetzt/ und die dritte Parallela gezogen". Voor "hinab gesetzt" moet men echter naar ons inzicht "hinauf gesetzt" lezen. Een dergelijke fout kan door verkeerd lezen of schrijven gemakkelijk gemaakt zijn. In de oorspronkelijke beschrijving zouden dan eerst de lijnen zijn gegeven voor concrete zaken zoals het onderste dek en het vlak, en pas daarna een lijn voor de hoogte en breedte voor het punt waar de ene cirkelboog in de andere overgaat. Correctie van de tekst in deze zin, ook van de bijbehorende breedtes, komt in ieder geval tegemoet aan het eerste bezwaar, want in plaats van 15 Palmi voor de hoogte van de oplang onder het onderste dek krijgt men dan 12 Palmi, 1 Palmo minder dan de holte van het schip. Dit betekent dat het vlak 1 Palmo helde over de breedte, hetgeen goed overeenkomt met de grootspanten die Witsen beschrijft.

Wat betreft de straal van de cirkelboog waarmee het onderste deel van de oplangen wordt beschreven, geeft deze correctie echter nog geen verbetering. In illustratie 5b is aangegeven dat dan punten .G.n. worden gedefinieerd, die 3 Palmi hoger liggen dan de punten .G.n. in illustratie 5a; de cirkelboog die daar doorheen kan worden gelegd bezit een iets kleinere straal, 4 Palmi, dan die voor het aanbrengen van de correctie. Dit maakt dat de afwijking van de benadering met een cirkel met een straal van 7 Palmi nog iets toeneemt.

Als echter bovendien nog wordt aangenomen dat het lijnstuk door de punten .E.C. een rechte is die aansluit op de cirkelboog door .G.E., resulteert de spantvorm die in illustratie 5c is weergegeven. De straal van de cirkelboog door de punten .G.n. is dan 6,7 Palmi, en in dat geval is het onderste deel van de oplangen bijna perfect te benaderen door een cirkel met een straal van 7 Palmi. De resulterende spantvorm lijkt bovendien veel op die van sommige Hollandse schepen zoals die werden afgebeeld rond 1600. We geven een voorbeeld van zo'n afbeelding in illustratie 6: een schip dat is geportretteerd in een gebrandschilderd raam van de Sint Janskerk van de stad Gouda. Het raam dateert van 1595, en het schip is duidelijk ook uit die tijd, ofschoon de afgebeelde scène een gebeurtenis weergeeft uit de vierde Kruistocht. Volgens de overlevering zou toen een Nederlands schip de ketting hebben stukgezeild, die de haven van Damiette afsloot. De historiciteit van deze overlevering is twijfelachtig, maar hoe dat ook zij: de spantvorm van dit schip lijkt veel gelijkenis te vertonen met die van de "Holländische Nave" zoals in illustratie 5c gegeven.

6. *Schip in een gebrandschilderd raam van de hand van de Haarlemse glazenier Willem Thybaut (1596) in de St. Janskerk in Gouda, dat het beleg van Damiette (Damiate) tijdens de vierde Kruistocht (1219) weergeeft. Foto: Stichting Fonds Goudse Glazen.*

Samenvatting

De familieverwantschap van Joseph Furttenbach met Christoph Furtenbach, hoofd van een vooraanstaand Genuees handelshuis dat onder andere handelsbetrekkingen onderhield met Amsterdamse kooplieden, maakt duidelijk dat hij tijdens zijn leerjaren aldaar in de periode 1607-1620 ruimschoots de gelegenheid had niet alleen Mediterrane vaartuigen te bestuderen, maar ook Nederlandse koopvaardijschepen. Het snelvarende schip *De Lootsman* dat hij als voorbeeld van een "Holländische Nave" beschrijft in zijn *Architectura Navalis*, is waarschijnlijk identiek met een gelijknamig schip van dezelfde grootte dat in een Amsterdams bevrachtingscontract wordt genoemd, en dat in 1619 Genua aandeed. Om tot een intern consistente beschrijving van de geometrische vorm van het grootspant te komen, zijn enkele correcties op de tekst noodzakelijk. Het resultaat is een grootspantvorm die voor een Hollands schip van circa 1600 geheel acceptabel lijkt. Vermoedelijk waren Furttenbachs notities die hij vóór 1619 in Genua van deze "Holländische Nave" maakte, nauwkeurig en betrouwbaar, en zijn bij de uitwerking hiervan tien jaar later enkele fouten in de beschrijving geslopen. Deze zijn vrij evident; dit maakt dat ondanks deze fouten de beschrijving als unieke bron voor de vroeg 17de eeuwse Nederlandse scheepsbouw wel te gebruiken is, mits met de nodige voorzichtigheid gehanteerd.

Tenslotte danken wij de heer A.J. Hoving vriendelijk voor de vele discussies over de scheepsbouwhistorische aspecten van het werk van Joseph Furttenbach, en de heren F.G. Spits en Dr. H. Stettner voor hun nuttige aanwijzingen bij ons onderzoek en de medewerkers van het Gemeentearchief te Amsterdam voor hulp bij het onderzoek.

Noten

1. Joseph Furttenbach, *Architectura Navalis. Von dem Schiff Gebäw/ Auff dem Meer und Seekusten zugebrauchen* (Ulm 1629). Er zijn verscheidene moderne facsimilé uitgaven van dit boek verkrijgbaar. Voor deze publicatie werd gebruik gemaakt van een die in Lindau bij Antiqua Verlag verscheen (z.J.) en die bij vergelijking met een originele druk in de bibliotheek van het Nederlands Scheepvaartmuseum te Amsterdam zeer maatgetrouw bleek.
2. Nicolaes Witsen, *Aeloude En Hedendaegsche Scheeps-Bouw en Bestier* (Amsterdam 1671). Gebruik werd gemaakt van de recente (1994) facsimilé editie die in Franeker verscheen. Deze is gebaseerd op de meest betrouwbare variant van de originele editie van dit boek, volgens een bibliografische studie van D.J.G. Wildeman in A.J. Hoving, *Nicolaes Witsens Scheeps-Bouw-Konst Open Gestelt* (Franeker 1994) vide no. 10.
3. Margot Berthold, 'Josef Furttenbach von Leutkirch, Architekt und Ratsherr in Ulm (1591-1667)', in: *Ulm und Oberschwaben, Zeitschrift für Geschichte und Kunst. Mitteilungen des Vereins für Kunst und Altertum in Ulm und Oberschwaben* Bd. 33 (1953) 119-180. Gebaseerd op een dissertatie die in 1951 aan de universiteit van München werd verdedigd.
4. K. Heeringa, *Bronnen tot de geschiedenis van den Levantschen handel*. Rijks Geschiedkundige Publicatiën no. 9 ('s Gravenhage 1910) deel I en II; S. Hart, 'De Italië-vaart 1590-1620', in: *Jaarboek Vereniging Amstelodamum* 70 (1978) 42-60; Ludwig Beutin, *Der Deutsche Seehandel im Mittelmeergebiet* (Neumünster 1933)
5. Franz Josef von Furtenbach, *Geschichte des Geschlechts Furtenbach, 14. - 20. Jahrhundert - Eine Handelsfamilie* - (Limburg (Lahn) 1969). Een door de weduwe van F.J. von Furtenbach (1873-1950), Amalie von Furtenbach, verzorgde uitgave van dit familieboek dat hij in 1940 voltooide.
6. Furttenbach, *Architectura Navalis* 89-90
7. Berthold, *Josef Furttenbach* Anm. 3; *Algemeine Deutsche Biographie* Bd. 8 (Leipzig 1878) 250-251
8. Furttenbach, *Architectura Navalis* 91-92
9. 1 last mag in goede benadering gelijk worden gesteld aan 2 ton.
10. Hoving, *Nicolaes Witsens Scheeps-Bouw-Konst*
11. Gemeentearchief Amsterdam (GAA), Notariële Archieven (NA) 158/233, 18 September 1619.
12. Hart, *De Italië-vaart* vide no. 5, 56. Hierin wordt een tabel gegeven van de actiefste Italiëhandelaars in Amsterdam.

13. Fernand Braudel, *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II* (London 1976) 640
14. A. van Driel, *Tonnage Measurement. Historical and Critical Essay* (The Hague 1925)
15. B.E. van Bruggen, 'Beschouwing over het aangeven van de hoofdafmetingen van de Nederlandse zeeschepen en de daarbij gebruikte maateenheden (1600- 1800)', in: *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* maart 1970
16. Cornelis van Yk, *De Nederlandsche Scheeps-Bouw-konst Open Gestelt* (Amsterdam 1697) Facsimilé uitgave Delft 1981
17. Witsen, *Aeloude En Hedendaegsche Scheeps-Bouw* 71. Zie ook Hoving, *Nicolaes Witsens Scheeps-Bouw-Konst* 58-61
18. Witsen, *Aeloude En Hedendaegsche Scheeps-Bouw* 151
19. Furttenbach, *Architectura Navalis* 93. Oorspronkelijke tekst: "am allerbraitesten/ unnd allda oben .20. *Palmi* weit ist/ so werden dieselbige von C. gegen .a. auff ein grade Lini gesetzt/ das ist eben die Braite deß obersten Bodens/ alsdann .6. *Palmi* hinunter gewichen/ ein Parallela gezogen/ die ist von E. gegen .F. welches der ander Boden/ unnd .26. *Palmi* weit zu sein hat. Ferner .12. *Palmi* hinunter gewichen/ abermahlen ein Parallela von .G. in .H. gezogen/ allda ist die *Stamenale* auch .26. *Palmi* weit/ endtlich .3. *Palmi* hinab gesetzt/ unnd die dritte Parallela gezogen/ allda und von n. gegen .o. ift der gar unterste Boden so .20. *Palmi* brait zusein/ und wirdt die *Stamenale* in allem .21. Palmi tieff/ oder hoch gemacht. Wann nun zur rechten Seitten die Puncten .C.E.G.n. und zur Lincken .a.F.H.o. gestelt/ alsdann so soll uber dieselbige/ und auff Hernachfolgende Weiß die Proportion mit dem Zirckel gezogen werden/ von (...)".
20. Abraham Rees, *Naval Architecture* Pl. XIV. (1819-20). Reproduction London 1970.
21. Furttenbach, *Architectura Navalis* 95: "Zum Andern/ so kann man ohne die halbe *Stamenale* den *garbo*, oder Form deb Untersatzes/ auff volgende Manier auch nahent finden. Es sollen mit dem Zirckel .7. *Palmi* genommen/ (...)".

Dorst op de Deventer. Commandeur Gijsels' bezoek aan Cabo Frio in juli 1630.

Ben N. Teensma

Onderzoek in een archief levert vaak onverwachte vondsten. Deze korte bijdrage geeft een opmerkelijke bron weer, die bij toeval niet in het archief der West-Indische doch Oost-Indische Compagnie werd aangetroffen.

Omdat de opvarenden van de naar Batavia zeilende Oost-Indiëvaarder *Deventer* door scheurbuik en dorst geteisterd werden, liet Commandeur Gijsels in juli 1630 op de Braziliaanse kust nabij Cabo Frio vers water innemen. Terwijl de Hollanders daarmee bezig waren, werden zij door een onder Portugees commando staande groep Indianen overvallen, die erin slaagde ruim honderd schepelingen te doden. Enkele weken later verzond Gouverneur Martim Correia de Sá van Rio de Janeiro per snelle scheepsgelegenheid een ambtsbericht over dat incident naar Spanje. Maar helaas werd zijn jacht door uit de Oost terugkerende Nederlandse schepen veroverd, die het document aan hun superieuren overhandigden. Aldus kwam het Portugese verslag van dat bloedige voorval op de Braziliaanse kust per toeval in het archief der Verenigde Oost-Indische Compagnie terecht.

Commandeur Gijsels (circa 1593-1676) behoorde weliswaar niet tot de voornaamste Nederlandse vlootvoogden uit de zeventiende eeuw, hij was toch een betrouwbaar en bekwaam functionaris van zowel de VOC als de Staten Generaal, met een belangrijke staat van dienst in Oost-Indië en Europa. Zijn biografische gegevens staan beknopt vermeld in het Nieuw Nederlandsch Biografisch Woordenboek en een werk van W. Coolhaas.[1] Gijsels had het in 1618 al tot opperkoopman op Ambon gebracht. Hij trad diverse malen op als commandeur van retourvloten uit Oost-Indië. In 1628 werd hij benoemd tot Raad van Indië. In 1631 werd Gijsels Gouverneur van Ambon. In 1641 trad hij op als vice-admiraal van een Nederlands hulpeskader naar Portugal. In 1647 trad hij in Brandenburgse dienst om de overzeese koopvaardij van dat land te organiseren. Deze bijdrage beperkt zich tot een episode uit Gijsels' commandeurschap over de vloot van acht schepen die in december 1629 naar de Oost vertrok, waarbij hij als kapitein van de *Deventer* de overtocht meemaakte.

In juli 1630 was de *Deventer* ter hoogte van Brazilië, om aldaar vers water aan boord te nemen. De reeds genoemde aanval van Indianen kostte vele opvarenden het leven. Twee maanden nadien beschreef Gijsels het voorval uitvoerig, toen hij met zijn schip in de Tafelbaai bij Kaap de Goede Hoop voor anker lag. Dit verslag is bewaard in het VOC archief in Den Haag onder de titel *Originele missive van Artus Gijsels uyt het schip Deventer leggendeter rede in de Taeffelbaij aan bewinthebberen in dato 6 September 1630.*[2] Helaas is deze tekst als gevolg van inktrot onbruikbaar geworden. Gelukkig werd de zaak een half jaar later opnieuw, zij het sterk verkort, geboekstaafd in de Generale Missive die de autoriteiten te Batavia in maart 1631 naar Nederland verzonden. In het werk van Coolhaas vindt men de volgende samenvatting[3]:

"Schepen uit patria onder Commandeur Gijsels.
Door gebreck van water ende dagelijcxe toenemende scheurbuyck onder 't volck – principaelijck op 't schip Deventer – resolveerden mette gemelte schepen 't eylandt St. Anna[4] aen te doen omme te ververschen, doch alsoo daer benedenwindt voorbij liepen, sijn den 4n july in een baye onder Cabo Frio[5] – ter hoochte van omtrent 23 2/3 graden – ten ancker

gecomen, alwaer 't gelande volck den 7n ditto van de Brasiliaenen ofte inwoonderen van 't landt door quaede wacht ofte met gewelt overvallen ende tot 110 coppen, soo soldaten als varent volck, dootgeslaegen zijn, zulx dat gemelte schepen den 10en ditto, weynich ofte geen waeter becomen hebbende, wederom van daer zijn vertrocken."

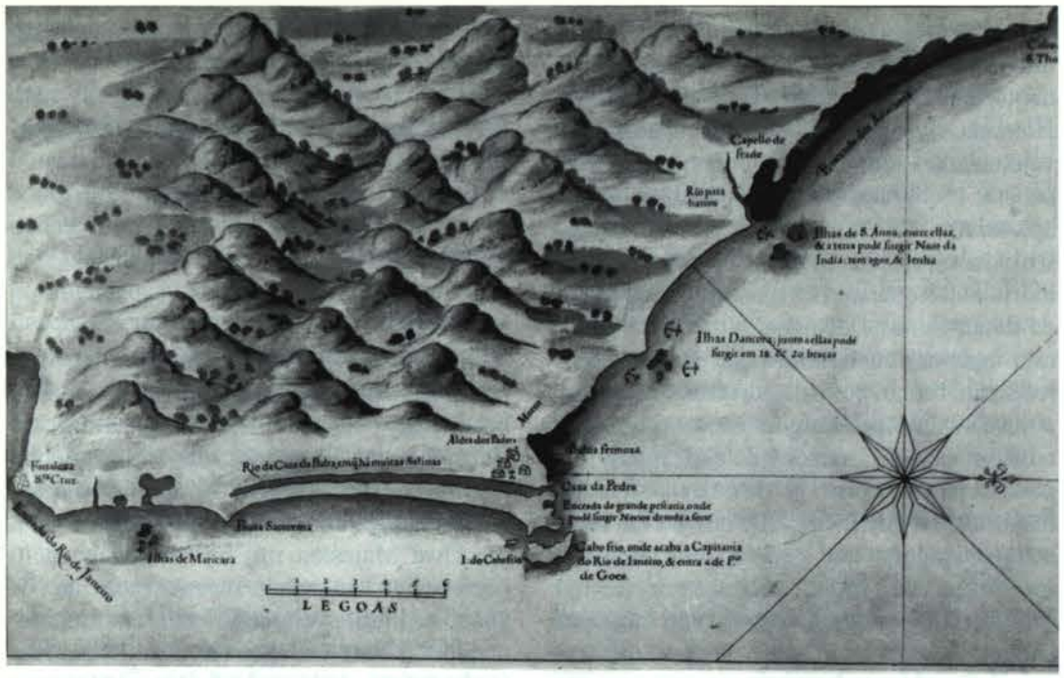
Cabo Frio, de plaats waar het incident in juli 1630 had plaatsgevonden, lag in het ressort van de Gouverneur van Rio de Janeiro, op circa 100 kilometer ten oosten van diens standplaats. In Brazilië werd in die dagen niet vriendelijk over de Nederlanders gedacht. Zij werden er gezien als ketters, opstandelingen, indringers en belligerenten. Wederrechtelijk hadden zij rond de Indische Oceaan het gezag van de Portugese *Estado da Índia* aangetast en in 1619 op Java het 'kapersnest' Batavia gesticht; in 1624 hadden zij geprobeerd Bahia in te nemen, en in februari 1630 hadden zij Pernambuco veroverd. Te vuur en te zwaard moesten zij dus vervolgd worden, en steeds was de grootste waakzaamheid geboden om nieuwe aanvallen af te slaan. Dat was zonder twijfel het denkpatroon van de Gouverneur van Rio de Janeiro, Martim Correia de Sá, die in 1630 honderd jaar oud was geworden. Ook hij zette zich in september 1630 achter zijn schrijftafel om zijn superieur in Europa, Koning Philips IV van Spanje en Portugal, over de brutale vijandelijke infiltratie in zijn ambtsgebied te berichten. Per snelle scheepsgelegenheid werd zijn brief naar Portugal verzonden, maar helaas werd het schip door Nederlandse Oostindiëvaarders onderschept en werden de aan boord aangetroffen documenten door hen mee naar huis genomen. Aldus belandde het ambtsbericht van Martim Correia de Sá, op 17 september 1630 te Rio de Janeiro opgesteld, na verloop van tijd in het VOC-archief in Den Haag.[6] Om zijn schilderachtigheid verdient die tekst het, om zowel in het Portugees als in het Nederlands afgedrukt te worden.

De Heren XVII der VOC zullen het document ongetwijfeld met intense belangstelling hebben gelezen, omdat het hun welkome gegevens verschafte over de zwakte van 's mans garnizoen, de gebrekkige lokale verbindingen en zijn beduchtheid voor een op handen zijnde inval van "een natie die onze Staat zo vurig begeert". Ze zullen het ook een tikje gnuivend hebben gelezen, omdat de hoogbejaarde Gouverneur vergeten was dat Ormus al sinds 1622 niet meer in Portugese handen was, alsmede met tevredenheid omdat de man zo'n hoge dunk van de Nederlandse militairen en hun scheepsartillerie had. Inmiddels was het hun zelf uiteraard bekend dat Gijsels' vloot helemaal geen schepen verloren had en dat het door de Portugees genoemde Nederlandse dodental sterk overdreven was, en dat haar effectiviteit en slagkracht vrijwel niet onder de reis geleden had.
Zeer zeker zullen de Heren XVII deze uit Brazilië ontvangen informatie aan hun collega's van de West-Indische Compagnie hebben doorgespeeld. Maar omdat deze hun handen ondertussen meer dan vol hadden aan de consolidatie van Pernambuco, waren ze niet in de verovering van Rio de Janeiro geïnteresseerd. Waardoor de oude Martim Correia de Sá in 1631 ongestoord in eigen bed, eigen stad en onder eigen vlag kon overlijden.

1. Originele tekst

Senhor[7]:

Em primeiro deste presente mês de Setembro [1630] foi Deus servido trazer a salvamento o navio de Bartolomeu Fernandes, em que veio o Capitão António Galho com os cem soldados de sua companhia, que Vossa Majestade houve por bem mandar-me nesta ocasião. Trouxe juntamente cinco peças de artilharia, armas, pólvora e munições, de que estava mui falto. Do que se me oferece sobre isto dizer a Vosse Majestade, escreverei mais particularmente em direitura nos navios que se estão aprestando, porque esta vai por via das Ilhas



Cabo Frio. Fol. 105 uit: Livro das Praças de Portugal com suas Fortificações, 1663. Bron: Biblioteca da Ajuda, Lissabon, 46-XIII-10.

à ventura pelo muito risco de viagem, parecendo-me que o devia fazer por avisar a Vossa Majestade do sucesso que aqui tive, que em conseqüência traz consigo diminuir parte do cuidado com que se podia estar pela armada dos rebeldes[8], que lá se devia saber partira para a Índia em Janeiro passado.
Depois que entrei no governo desta cidade, procurei com grande diligência a vigia e guarda do Cabo Frio, por ser parte que os inimigos[9] vêm demandar muitas vezes pela comodidade de suas viagens e aguada que têm na Ilha de Santana, que em algumas ocasiões lhe impedi, tendo com eles encontros com feliz sucesso[10]. Em 4 de Julho próximo-passado vieram perto do Cabo Frio da banda do sul, catorze léguas desta cidade, três naus grossas, que trataram logo de lançar gente em terra, como no dia seguinte lançaram. E sendo vistas das pessoas que por minha ordem têm a cargo aguela vigia, ajuntando-se com sete ou oito moradores e cinqüenta Índios da aldeia que ali existe a cargo dos Padres da Companhia, que Vossa Majestade ordenou se puzesse ali por informação minha, pondo-se em cilada, estando o inimigo fazendo água, deram nele e lhe mataram mais de duzentos homens[11], e tomaram onze vivos, sem nenhum morrer de nossa parte. Deixaram todas as armas com uma lancha, porque as outras em que saíram, ficando a gente em terra, se tinham recolhido às naus; as quais, passado o sucesso, sem intentarem de novo cousa alguma, se alevantaram, sem se saber mais a derrota que seguiram.
Pelas perguntas que fiz a alguns dos que se tomaram – de que envio a cópia a Vossa Majestade[12] -, se sabe como estas três naus – em que entrou a capitaina e almiranta – eram da conserva de oito que partiram dos portos de Holanda para a Índia em Janeiro passado, em que ia por General Arent Gijsels[13], com mais de dois mil homens de guerra afora gente do mar, e tão artilhadas que dizem que a de menos porte tinha trinta peças, muita parte de bronze. Passavam à banda da Sunda a qual do

nome de Holanda chamam Batavia, com intento de tomarem na viagem Ormus[14], e deixarem ali parte da gente. Partidos de Holanda, na altura das Canárias lhes sobreveio uma grande tormenta, com que duas das naus se soçobraram, e as seis que ficaram se apartaram, três das quais são as deste sucesso; e das outras três se não sabe nada. Era-lhe morta antes que aqui chegassem muita gente de doença e falta de água, a qual não puderam fazer na Ilha de Maio que para isso pretenderam tomar, por a discorrerem. O General leva sua mulher e algumas outras que vão também casadas; parece que com intento de povoarem, mas com a perda da gente que lhe matámos e a que lhe já faltava, vão em estado que entendo não poderão em nenhuma maneira passar à Índia, e assim já por este ano será Deus servido que nos não vão inquietar daquela banda, com que o negócio de Ormus[15] ficará mais fácil sem este socorro que deviam esperar. Os onze Holandeses que se tomaram ficam aqui; como se oferecerem embarcações em direitura, os irei enviando a Vossa Majestade para fazer deles o que houver por seu Real Serviço.

De 13 de Fevereiro[16] [1630], em que os rebeldes tomaram a Pernambuco, até o presente, nenhum aviso tive do Governador Geral[17] mais que a primeira carta em que me dizia por maior Pernambuco ser perdido, sem outra particularidade alguma; assim mando a Vossa Majestade que me tem esta tardança mui confuso. Porque costumando antes termos aqui embarcações e novas da Bahia por terra e por mar muito freqüentes, faltarem-nos agora quando eram mais necessárias, me dá grande cuidado, e assim estou com elle ordinariamente com as armas na mão pelo que se deve recear de gente que tanto apetece este Estado; e conforme o pouco provimento com que aqui me achava, veio mui a tempo este que Vossa Majestade me fêz m'enviar. Quererá Deus que o sucesso referido seja para que na boa e Real Fortuna de Vossa Majestade, vindo cá o inimigo, torne castigado de seu atrevimento.

Deus guarde a Católica Pessoa de Vossa Majestade.

Rio de Janeiro, 17 de Setembro, 1630. Martim de Sá.

2. Vertaling

Mijn Heer:

Op de eerste van de huidige maand september [1630] behaagde het God het schip van Bartholomeus Fernandes hier veilig te doen aankomen, met aan boord Kapitein Antonio Galho en zijn compagnie van honderd man, die Uwe Majesteit mij bij die gelegenheid heeft willen toezenden. Tevens bracht het vijf stuks artillerie, wapens, kruit en munitie, waarom ik zeer verlegen zat. Wat ik daarover te berichten heb, zal ik Uwe Majesteit omstandiger schrijven met de directe schepen die nu voorbereid worden, want deze brief gaat op goed geluk via de Kaapverdische Eilanden onderweg, ondanks het verhoogde risico, omdat ik van mening ben zulks te moeten doen om Uwe Majesteit over de gebeurtenis die zich hier heeft voorgedaan te berichten, die tot gevolg heeft dat de dreiging van de rebellenvloot, waarvan men aldaar geweten moet hebben dat hij in januari jongstleden vertrokken is, aanzienlijk is verkleind.

Sinds ik het gezag over deze stad aanvaardde, heb ik met grote voortvarendheid de bewaking en beveiliging van Cabo Frio ter hand genomen, omdat dat een gebied is dat de vijandelijke schepen geregeld aandoen vanwege de drinkwatervoorziening op het eiland Santana, die ik hun herhaaldelijk in succesvolle gevechten heb belet. Op 4 juli jongstleden arriveerden drie grote schepen voor de Zuidkust van Cabo Frio, op 14 mijlen van deze stad, die meteen mensen aan land probeerden te zetten, en op de volgende dag ook deden. Zodra zij werden opgemerkt door de personen die dat kustgebied in mijn opdracht bewaken, riepen zij de hulp in van zeven of acht kolonisten en vijftig Indianen uit het door Jezuietenpaters geleide dorp dat Uwe Majesteit op mijn instigatie daar heeft laten bouwen. Zij legden zich in hinderlaag, en zodra de vijand begonnen was water in te nemen, overvielen zij hen, doodden zij meer dan tweehonderd man, en maakten zij elf gevangenen, zonder dat er aan onze kant verliezen te betreuren vielen. Ook werden al hun wapens en een sloep buitgemaakt, omdat de andere [sloepen] waarmee zij aan land gezet waren, naar de schepen waren teruggekeerd. Na die gebeurtenis hebben de schepen, zonder verder nog iets te ondernemen, de ankers gelicht, en zijn zij met onbekende bestemming vertrokken.

Uit het verhoor van sommige gevangenen – waarvan ik Uwe Majesteit het afschrift doe toekomen – is gebleken dat die drie schepen – waaronder zich het kapiteins- en het admiraalsschip bevonden – deel uitmaakten van de vloot van acht die jongstleden januari onder bevel van Generaal Arent Gijsels uit de Nederlandse havens naar Indië is vertrokken met ruim tweeduizend militairen aan boord – het scheepsvolk buiten beschouwing gelaten – en zo goed van artillerie voorzien dat het lichtstbewapende volgens hen over dertig kanonnen beschikt, waaronder veel van brons. Zij waren naar dat deel van Sunda onderweg dat de Hollanders Batavia noemen, met het voornemen onderweg Ormus[18] aan te doen en daar een deel der opvarenden aan land te zetten. Na hun vertrek uit Nederland werden zij bij de Kanarische Eilanden door een zware storm overvallen, waarin twee schepen zijn vergaan en de zes andere uit elkaar raakten. De drie schepen uit bovenvermelde gebeurtenis horen tot die groep; van de overige drie is niets bekend. Voor ze hier aankwamen waren er veel opvarenden gestorven aan ziekte en gebrek aan water, omdat ze het Kaapverdische Eiland Maio waren misgelopen, dat ze met dat doel hadden willen aandoen. De Generaal heeft zijn vrouw en een aantal gehuwde dames aan boord, met de kennelijke bedoeling een volksplanting te beginnen, maar met het verlies der door ons gedode manschappen en der al eerder overleden mensen zijn zij zo verzwakt, dat zij Indië volgens mij nooit zullen kunnen bereiken. En daarom zal het God behagen dat ze ons dit jaar daar niet zullen komen lastig vallen, en dat de kwestie Ormus[19] zonder de door hen verwachte hulp hanteerbaarder zal zijn. De twaalf gevangen genomen Hollanders blijven voorlopig hier; zodra er schepen via de directe route vertrekken, zal ik ze Uwe Majesteit toezenden om naar Koninklijke Goeddunken met hen te handelen.

Sinds medio februari [1630], toen de Nederlanders Pernambuco innamen, tot heden, heb ik van de Gouverneur-Generaal [in Salvador da Bahia] geen ander nieuws ontvangen dan de eerste brief waarin hij mij kort en zonder nadere details meldde dat Pernambuco verloren was gegaan; ik laat Uwe Majesteit dan ook weten dat het uitblijven van nadere berichten mij hoogst onzeker maakt. Want waar wij vroeger zowel over land als over zee heel vaak berichten uit Bahia kregen, maakt hun afwezigheid op het moment dat zij het meest urgent zijn mij buitengewoon ongerust, en daarom leef ik nu vrijwel permanent in de hoogste staat van paraatheid, uit angst voor een natie die onze Staat zo vurig begeert. En gezien de schaarse middelen waarover ik hier beschikte, kwam de hulp die Uwe Majesteit mij zojuist heeft doen toekomen, zeer goed van pas. Moge het God behagen dat het vermelde incident er in het belang van Uwer Majesteits Vorstelijke Voorspoed toe bijdraagt dat de vijand bij een mogelijke aanval voor zijn overmoed wordt gestraft en verjaagd.

God bescherme de Katholieke Persoon van Uwe Majesteit.

Rio de Janeiro, 17 september 1630. Martim de Sá.

Noten

1. P.C. Molhuysen en P.J. Blok, *Nieuw Nederlandsch Biografisch Woordenboek* (Leiden 1911) deel 1, 1010/1; W.Ph. Coolhaas, *Generale Missiven van Gouverneurs-Generaal en Raden aan Heren XVII der VOC* ('s-Gravenhage 1960) deel 1, 279
2. Algemeen Rijksarchief (ARA) 's-Gravenhage, Overgekomen brieven en papieren uit Indië aan de Heren XVII en de Kamer Amsterdam, inv.nr. 1101, 1631 RR Derde boek, pagina's 513-524.
3. Coolhaas, *Generale Missiven*, 279
4. Ofwel Ilha de Santana; een eilandje voor de kust van de staat Rio de Janeiro, circa 60 kilometer ten noordoosten van Cabo Frio.
5. Een Kaap in de staat Rio de Janeiro, circa 100 kilometer ten oosten van de gelijknamige stad.
6. ARA, afzonderlijk gehouden stukken, h. Verhouding tot Europese mogendheden, Spanje en Portugal, inv.nr. 11131 Portugese missiven uit Rio de Janeiro, die door de VOC zijn onderschept, 1630.
7. Daarmee wordt Koning Philips IV van Spanje aangesproken, tot december 1640 tevens Koning van Portugal.
8. Zijnde de Nederlanders.
9. Idem.
10. "Encontros com feliz sucesso": zo had de schrijver van deze brief in 1617 voor het eveneens nabij Rio de Janeiro liggende eiland Ilha Grande het schip van Dierick Ruiters laten veroveren. Zie: Doeke Roos, *Zeeuwen en de Westindische Compagnie* (Hulst 1992) 13-14
11. Volgens Nederlandse bronnen waren het er 110.
12. Dit document werd niet in het ARA aangetroffen.
13. In het manuscript: 'Arecumagenje'.
14. De vloot van Gijsels had geen opdracht om Ormus, dat in 1622 door de Engelsen op de Portugezen was veroverd, aan te doen. De naam Ormus is hier uiteraard een foutieve interpretatie van Ambon.
15. Idem.
16. De Nederlanders openden pas op 15 februari 1630 hun aanval op Recife.
17. Met Salvador da Bahia als standplaats.
18. Zie noot 14.
19. Idem.

Saxenburg, een spookeiland met Bloemendaalse relaties 1670-1833[1]

Jan Parmentier

Inleiding

Op 27 februari 1678 bemerkte Jan Leendertsz. Lindeman, stuurman op de Deense Oostindiëvaarder *Voogel Phoenix*, veel zwarte meeuwen en dacht nabij het eiland te zeilen dat "int jaar 1670 hier omtrent hebbe gezien met het schip *Saxenborg* waer wij het de naam na gaven, daer voor die tijt niet van gehoort was". Zo noteerde stuurman Lindeman deze passage in het scheepsjournaal.[2]

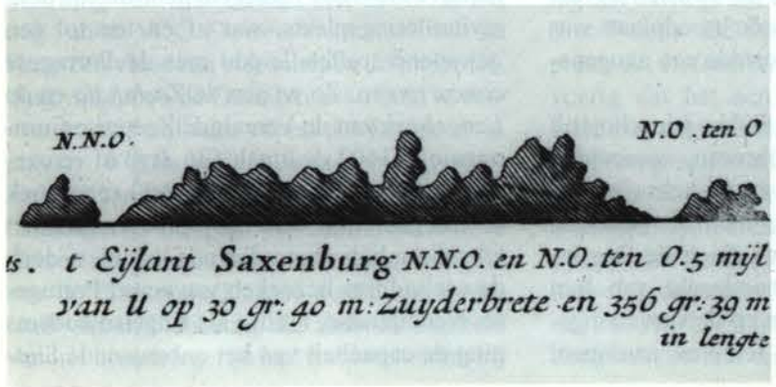
Sinds het begin van de Europese expansiegeschiedenis tijdens de late vijftiende eeuw, en de daarbij aansluitende cartografische ontwikkelingen, lieten kaartenmakers niet na om onbekende, vaak mythische eilanden af te beelden in nauwelijks verkende zeeën en oceanen. Namen als 'Antillia', 'Brasil' en 'Sint-Brandaan' sierden regelmatig zestiende-eeuwse wereldkaarten.[3] Ook voorname cartografen uit de Lage Landen zoals Gerard Mercator en Willem Jansz. Blaeu volgden deze traditie.[4] Dit fenomeen verdween geleidelijk vanaf de tweede helft van de zeventiende eeuw. Desondanks telde men in negentiende-eeuwse maritieme atlassen nog meer dan honderd onbestaande eilanden.[5]

De fantomen die in Europese wateren en de Atlantische Oceaan rondzwierven verschenen meestal reeds in de vijftiende eeuw op kaart. Merkwaardig was dat in de periode 1660-1670 ook enkele nieuwe eilanden opdoken in het zuidelijk deel van de Atlantische Oceaan. Drie daarvan, **Saxenburg**, **Dina** en **Maerseveen**, werden waargenomen vanaf schepen van de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC).

De ontdekking van deze eilanden en hun cartografische geschiedenis vormen het onderwerp van deze bijdrage. Verder wordt de verspreiding toegelicht van Saxenburg op kaarten van Franse, Duitse en Angelsaksische makelij. Tenslotte wordt gepoogd de naamgeving van het eiland te achterhalen waarbij we langs Amsterdamse grachten en in de Bloemendaalse duinen belanden. Maar eerst wordt gezocht naar een verklaring waarom Atlantische steunpunten zo belangrijk bleken tijdens de zeventiende eeuw.

Atlantische verkenningen

Het is niet verwonderlijk dat juist tijdens de tweede helft van de zeventiende eeuw enkele eilanden zijn gesignaleerd in de Atlantische Oceaan door Nederlandse schippers en stuurlui. Immers, sinds de stichting van een nederzetting aan Kaap de Goede Hoop wensten verscheidene VOC-bestuurders een netwerk van steunpunten op te bouwen, dat de ravi-



1. Kustprofiel van het eiland Saxenburg (1709). De Nieuwe Groote Ligtende Zee-Fakkel van Johannes van Keulen was de enige zeemansgids met een afbeelding van deze wolkenformatie. Bron: Nederlands Scheepvaartmuseum, Amsterdam.

taillering van de Oostindiëvaarders kon verzekeren. Aanvankelijk dachten de Heren XVII dat de Kaapse vestiging als enig permanent Nederlands verversingsstation voldoende zou zijn om de scheepvaart van en naar de Oost vlot te laten verlopen. Sinds 1656 werd Compagnie-schepen zelfs aangeraden de Kaap als vaste stopplaats te gebruiken.[6] Nochtans bleek de zuidpunt van Afrika geen ideale en veilige ankerplaats. Het gebeurde regelmatig dat schepen de Kaap misten door de sterke stromingen en westenwinden – de 'Westerlies' – ten zuiden van het Afrikaanse continent. En soms werden er Oostindiëvaarders, door de harde zuidoostelijke landwinden terug in zee geblazen.[7] Niet voor niets gaven de Portugezen deze kaap de bijnaam 'Stormenkaap', want tijdens de wintermaanden bood de Tafelbaai allesbehalve bescherming aan de voor anker liggende schepen. Pas in 1742, na het verlies van acht bodems tijdens één storm, vaardigde het VOC-bestuur instructies uit om tussen mei en augustus de veiliger Baai Falso als aanlegplaats te verkiezen.[8]

Op de terugreis hadden de Oostindiëvaarders, na de passage van Kaap de Goede Hoop, nog drie mogelijkheden om te ravitailleren: Ascension, de Azoren en Sint-Helena. Het eiland Ascension (7° 57ZB; 14° 22WL), te bereiken door enkele dagen een noordwestelijke koers te volgen vanuit Sint-Helena, werd vaak vermeld in de scheepsjournalen maar bood qua bevoorrading weinig soelaas. Zeelui vonden er geen drinkbaar water en amper eetbare planten.[9] Alleen de vaststelling dat Ascension een geliefkoosde broedplaats was voor zeeschildpadden, vormde een aangename verrassing.

De Azoren, die uitvoerig in Van Linschoten's *Itinerario* werden beschreven, situeerden zich eerder ten oosten van de gebruikelijke zeeweg. Soms bemerkte men de buitenste eilanden Corvo en Flores, doch de Oostindiëvaarders werden genoodzaakt van hun route af te wijken wilden zij de verversingshavens van Faial en Terceira aanlopen. Slechts bij nood kozen Nederlandse schepen voor deze oplossing. Bovendien mochten zij vóór de Vrede van Munster een grimmig onthaal verwachten van de Portugezen.

Sinds het begin van de handel op Azië werd het eiland Sint-Helena (15° 57ZB, 5° 42WL) geregeld bezocht. Jan Huygen van Linschoten beschreef het als een klein paradijs en zag het als het ideale bevoorradingsstation voor de toekomst.[10] De Portugezen ontdekten dit eiland in 1502, doch bouwden het niet uit als één van hun bolwerken, ondanks het feit dat Sint-Helena uitstekend gesitueerd was halfweg op de route tussen Mozambique en Lissabon. Een verklaring voor deze schijnbare desinteresse van het Portugese hof lag bij de moeilijke bereikbaarheid van het eiland vanuit Europa.[11] Daarom scheen het niet opportuun om Sint-Helena te bevolken en er een plantage-economie, naar analogie met Madeira, te ontwikkelen. In de loop van de zestiende eeuw zorgden de Portugezen wel voor de aanplant van citrusbomen en gaf men daar geiten, zwijnen en pluimvee de vrijheid. Bij koninklijk besluit was het verboden om zich te vestigen op het eiland, maar de kraken die hier aanmeerden hadden de gewoonte om er zieken achter te laten. Volgens Van Linschoten konden zij zonder problemen overleven door de overvloed aan vis, wild vee en vruchten. Zij vertoefden er vaak een jaar tot het moment dat andere thuisvarende schepen hen oppikten.

De goed geïnformeerde Nederlanders maakten tijdens de periode van de voorcompagnieën (1595-1602) geregeld gebruik van deze ravitailleringsplaats, wat af en toe tot een gewapend treffen leidde met de Portugese concurrenten. Zo wisten de *Zeelandia* en de *Langebark* van de Verenigde Zeeuwse Compagnie in 1602 de kraak *São Jago* te veroveren bij Sint-Helena.[12] Vóór 1650 zetten ook de terugkerende VOC-vloten koers naar het eiland om hun voorraden aan te vullen, doch de veelvuldige bezoeken van zowel Portugese, Nederlandse, Franse als Engelse bodems ging de capaciteit van het onbewoonde Sint-Helena als verversingsstation te boven.[13] Een meer gestructureerd beleid ten aanzien van het eiland drong zich op, wilde men het niet herscheppen tot een woestenij.

Een eerste individueel initiatief kwam van de oud-Gouverneur-Generaal Jacques Specx. Op weg naar patria verkende hij in 1633 Sint-Helena. Hij nam het in bezit in naam van de Staten-Generaal waarvan hij zelfs een akte achterliet op het eiland.[14] Het betekende echter niet dat de Republiek of de VOC, in navolging van de éénmansactie van Specx, nu kolonisten naar Sint-Helena stuurde of er enige nederzetting liet bouwen. Dit steunpunt in de Atlantische Oceaan bleef niemandsland tot 1659, toen de Engelsen het op bevel van Oliver Cromwell inpalmden.[15] Onder leiding van John Dutton, een oud-gediende van de VOC, maar toen in Engelse dienst, werden er twee forten opgetrokken en een klein garnizoen gestationeerd. De Heren XVII adviseerden vanaf dat moment zijn kapiteins Sint-Helena te mijden omdat de politieke verhoudingen tussen beide landen erg broos waren. Niettemin bleven Nederlandse schepen welkom aan het eiland, maar werden verplicht forse vergoedingen te betalen om enig drinkwater en vers voedsel te verkrijgen.[16] In wezen een gelijkaardige behandeling als welke de Engelsen kregen aan de Kaapkolonie, doch in de Kaapse correspondentie viel een sluimerend ongenoegen te bespeuren over deze Engelse inbezitname. De situatie escaleerde met het uitbreken van de Derde Engelse Oorlog. In dit conflict betekende de Britse bezetting van Sint-Helena een doorn in het oog van de VOC. Daarom rustte men aan de Kaap een vloot van vier schepen uit onder leiding van Jacob de Geus om het eiland te veroveren. Die militaire expeditie slaagde er in januari 1673 in de Engelsen te verdrijven.

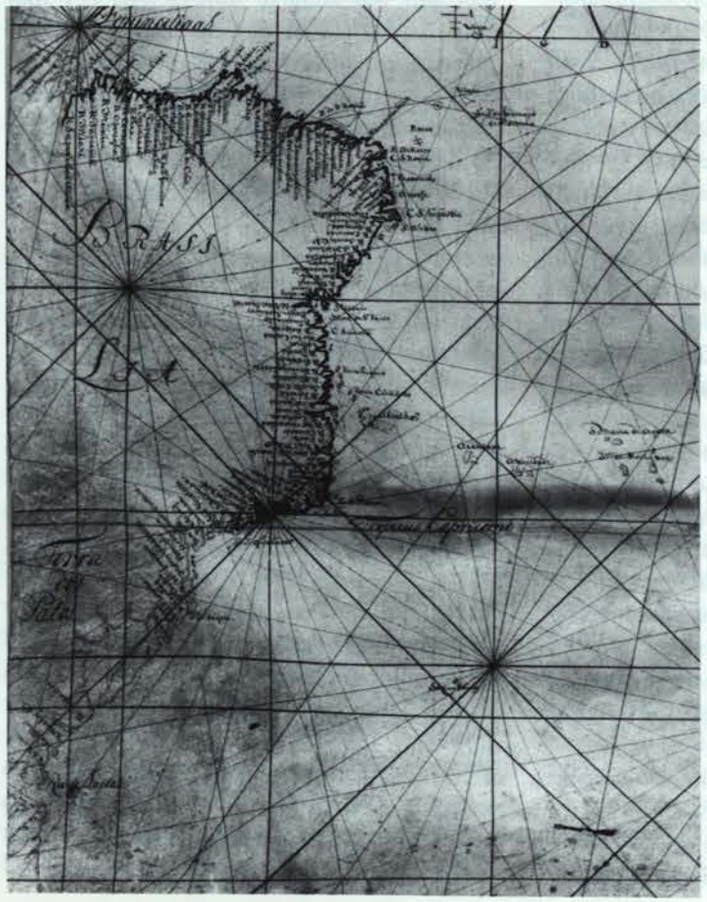
Enige maanden later ontwikkelden de Nederlanders zelfs het plan om Sint-Helena in te richten als een landbouwkolonie, gespiegeld aan de florissante Kaapse vestiging. Koenraad van Breitenbach, die zich als kapitein van het invasielegertje had onderscheiden bij de inname van Sint-Helena, werd aangesteld als toekomstig opperhoofd. Dit project werd aan de Kaap goed voorbereid; Breitenbach kreeg een vat vol koolplanten, tarwe, rogge, gerst en rijst mee om te cultiveren. Ook werd een aantal schapen ingescheept en ontving hij instructies om met de nog aanwezige 'Engelse' runderen een veestapel op te bouwen. Verder moest hij zich toeleggen op het kweken van "patatten en boontjes, als beide goede en voedzame spijze en voor het garnizoen zeer dienstig zijnde". Tenslotte had hij ook een partij wijngaardloten bij. Breitenbach werd tevens opgedragen de drie of vier Friese boeren, die blijkbaar onder het Engelse bewind op Sint-Helena tuinders waren, te overhalen zich als vrijlieden terug op het eiland te vestigen.[17] Al deze inspanningen bleken tevergeefs, want op het moment dat Breitenbach voet aan wal zette te Sint-Helena (21 mei 1673) hadden de Engelsen "manu armata" opnieuw, en ditmaal definitief, het eiland in bezit genomen. Na de oorlogsperikelen werden de betrekkingen tussen beide naties snel genormaliseerd, waardoor Nederlandse bodems opnieuw in Sint-Helena assistentie mochten vragen.

Reeds voor dat er wrijvingen ontstonden met de Engelsen toonde de VOC veel belangstelling voor de verwerving van nieuwe Atlantische steunpunten. In 1652 ontvingen de Heren XVII een verslag van de Delftse scheepstimmerman Lodewijk Claesz., die als gevangene van de Portugezen tweemaal had geravitailleerd aan een onbekend eiland, dat hij een halve graad zuidelijker situeerde dan Sint-Helena. De Portugezen noemden deze plaats *St. Helena Nova*. Claesz. vertelde uitvoerig dat het een zeer vruchtbaar eiland leek, met een overvloed aan vruchten en vee. De Portugezen brachten het nu verder in cultivatie en bouwden er een groot fort. In tegenstelling tot Sint-Helena was het "een laegh en effen landt sonder bergen ofte hoogte ende hetwelck enen niet boven 3 ofte 4 mijlen in see kon sien".[18] Vijf jaar later werd vanuit de Kaapkolonie een eerste poging ondernomen

om St. Helena Nova te ontdekken; het kleine jacht *Maria*, dat samen met de *Hasselt* voor de Angolese kust ging kruisen om Portugese slavenhalers te praaien, kreeg als bijkomende opdracht "empassandt in 't herwaerts keeren over te steecken na St. Helena Nova, om dat eens te besichtigen" en indien mogelijk in kaart te brengen.[19] Anderhalve maand nadien arriveerde de *Maria* aan de Kaap zonder enig tastbaar resultaat. Het jachtje had wel veertien dagen lang naar dit mysterieuze eiland gezocht.

Na de inname van Sint-Helena door de Engelsen in 1659 wensten de Nederlanders in eerste instantie dit eiland als pleisterplaats te vermijden. Hierdoor kwam het alternatief St. Helena Nova weer in de belangstelling. In mei 1660 werd daarom het fluitschip *Loenen* uitgerust, doch ook deze zoektocht leverde niets op. Het VOC-bestuur begon vervolgens te twijfelen aan de echtheid van Lodewijk Claesz' verklaring. In de Generale Missiven schreef men: "soude het wel connen wesen, dat het een gefingeert eylandt off wel op een verkeerde breete geleyt is".[20] Desondanks werden vanuit de Kaapkolonie tot in 1677 nog verscheidene schepen uitgereed om St. Helena Nova te vinden. Men liet niets aan het toeval over en contacteerde in 1676 zelfs een Nederlandse agent te Lissabon om uit te vissen waar dit eiland zou kunnen liggen. Na enige maanden bevestigde deze het vermoeden dat volgens de Portugezen "so daniger eylant in de werelt niet te wesen".[21]

Dit onbestaande eiland had echter al snel zijn intrede gedaan in de Nederlandse cartografie. We troffen St. Helena Nova al aan op de wereldkaart van Arnold Colom uit 1655. Ook de Amsterdamse cartograaf Frederick de Wit publiceerde in de *Zee-Atlas ofte Water-Wereld* van Hendrick Doncker (1660) een wereldkaart waarop beide Sint-Helena's zijn opgetekend. De twee eilanden liggen bij De Wit op dezelfde breedtegraad ter hoogte van Cabo Negro – de grens tussen Namibië en Angola – waar de Rio Cunene in de Atlantische Oceaan uitmondt.[22] Het is opmerkelijk dat het jachtje *Maria* in 1657 vanaf Cabo Negro een westelijke koers volgde in de zoektocht naar



2. Detail van een manuscriptkaart van de Zuid-Atlantische Oceaan, waarop 'Saxenbourg' werd aangegeven (eind 17de eeuw). Deze zeekaart werd ontworpen in opdracht van de VOC. Bron: Algemeen Rijksarchief, Den Haag.

St. Helena Nova. De Wit situeerde Nova dichter bij de Afrikaanse kust dan het bestaande Sint-Helena. Op zijn later gegraveerde kaarten bleef hij ook dit mysterieuze eiland afbeelden.[23] Andere voorname Nederlandse cartografen die dit fictieve eiland eveneens opnamen waren chronologisch Jan van Loon (1666), Johannes van Keulen (1682), Joachim Bormeester (1685), Hendrick Doncker en Jacob Robijn (1687).[24] Omstreeks 1705 verdween St. Helena Nova geleidelijk uit de atlassen en van de maritieme kaarten.

Gedurende de tweede helft van de zeventiende eeuw lieten de bestuurders aan de Kaap alle door de Portugezen bekende eilanden in de Zuid-Atlantische Oceaan grondig verkennen. Als mogelijk bijkomend steunpunt op de heenreizen naar Azië kwam de Braziliaanse Martin Vaz-archipel (20° 30ZB; 28° 51WL) in aanmerking, samen met het naburige Trindade (20° 31ZB; 29° 19WL). Toevallig had het schip *Maarseveen* op 24 december 1662 het oostelijkste eiland van Martin Vaz omzeild en zelfs in kaart gebracht. Dit vormde de aanleiding om in 1665 de hoeker *Pimpel* met een missie te belasten om deze archipel te bezichtigen. De *Pimpel* vond geen goede ankergrond en haar kapitein kon enkel melden dat de eilanden onherbergzaam leken.[25] Meer sukses kende in 1669 de hoeker *Grundel*, die speciaal vanuit Nederland werd uitgerust om zowel de Martin Vaz-archipel als Tristan da Cunha en Diego Alvarez – tegenwoordig Gough-eiland – te visiteren. De bemanning zag kans om één van de eilanden van de Martin Vaz-archipel te betreden. Ze troffen er enkel een dor en rotsig landschap aan, en vonden er een uitgedroogde rivierbedding. Door het gebrek aan drinkwater en enig voedsel werd vervolgens de Martin Vaz-archipel afgeschreven als potentiële wijkplaats voor VOC-schepen.[26]

Een eerste contact met Tristan da Cunha onthulde dat deze eilandengroep meer mogelijkheden bood als steunpunt dan Martin Vaz. In september 1601 belandde schipper Willem van Westzanen met de *Enkhuizen*, ook genaamd *Bruin-Vis*, in de buurt van Tristan da Cunha. Hij beschreef het grootste eiland van deze archipel als rond en bergachtig. De top van de vulkaan was bedekt met sneeuw. Jammer genoeg vond de *Enkhuizen* geen degelijke ankergrond.[27]

Het aantal signaleringen van Tristan da Cunha nam toe na 1617 toen de Heren XVII voor de heenreizen de zuidelijke route door de Atlantische Oceaan verkozen boven deze langs de Golf van Guinea.[28] Doch de archipel kwam pas goed in de belangstelling op het moment dat het fluitschip *Heemstede* er in december 1642 aanmeerde. Het was daar volop zomer en de zeelui verbleven op het grootste van de drie eilanden acht dagen om te ravitailleren. Zij brachten enkel positieve verhalen mee over dit maagdelijke gebied. Op het strand wisten ze zonder moeite zeeleeuwen, pinguins en grote meeuwen te verschalken. Vis en zoet water was er in overvloed, en ook haalden zij een 'partij groente'.[29] Ondanks dit optimistisch rapport duurde het nog meer dan tien jaar vooraleer er door de VOC een georganiseerde verkenning van Tristan da Cunha op touw werd gezet, omdat de meningen over de toegankelijkheid van de archipel verdeeld waren. De gouverneur van de Kaapkolonie, Jan van Riebeeck, merkte in april 1655 terecht op dat deze eilanden een belangrijk steunpunt voor de Compagnie konden betekenen, omdat ze tussen december en februari gunstig in de route lagen van de schepen die naar de Indische Oceaan voeren, en dat men tijd zou winnen als men Tristan da Cunha aandeed in plaats van de Kaap. Hij raadde echter af daar te landen tijdens de overige negen maanden wegens de mist en de overvloedige regen.

Om enig uitsluitsel te krijgen over de faciliteiten die Tristan da Cunha kon bieden werd in november 1655 schipper Jan Jacobsz. met het galjoot *'t Nagtglas* daarheen gezonden. Schipper Jacobsz. en stuurman Jacob Gommersbach hielden elk nauwgezet een journaal bij die de bevindingen uit 1642 bevestigden.[30] Wel beklemtoonden zij dat door de

sterke branding en het vaak stormachtig of nevelig weer het permanent gevaarlijk was nabij deze eilanden te ankeren.[31]

De twijfel bleef bestaan over de rendabiliteit van een verversingsstation op Tristan da Cunha. Daarom maakte in 1696 een uitgebreide verkenning en cartering van de archipel deel uit van de groots opgezette ontdekkingsreis onder leiding van Willem de Vlamingh naar het Zuidland (Australië). Doch deze expeditie bereikte in het winterseizoen (augustus) Tristan da Cunha, waardoor men niet aan wal kon gaan. Wel leverde de tocht een aantal mooie en vrij accurate kaartjes op.[32] Hierna lieten het VOC-bestuur en de Kaapse residenten het plan varen om ooit Tristan da Cunha in te richten als verversingspunt.

De omzwervingen van de VOC-vloot tijdens de tweede helft van de zeventiende eeuw leverden ook enkele onverwachte resultaten op. Schipper Barend Lam ontdekte met de *Maarseveen* op 4 februari 1663, enige dagen na het verlaten van Kaap de Goede Hoop, twee eilanden op 41° 13ZB, ongeveer 100 zeemijlen ten zuidoosten van Tafelbaai. Hij noemde ze **Dina** en **Maerseveen**.[33] Aan deze ontdekking werd ogenschijnlijk geen vervolg gegeven door de Heren XVII; nochtans bleken Dina en Maerseveen alras geen onbekende stippen in de maritieme en cartografische wereld. Arent Roggeveen vermeldde in zijn introductie op het octrooi om de Stille Oceaan te bezeilen uit 1676 dat deze eilanden vijf á zes jaren geleden waren gevonden.[34]

Echter, reeds drie jaar na de ontdekking van Dina en Maerseveen verschenen ze ongeveer gelijktijdig op wereldkaarten van Joannes van Loon (1666) en Pieter Goos (1666).[35] Andere kaartenmakers zoals Joannes (II) Blaeu (1672), Johannes van Keulen (1680), Jacob Allard (1685), Joachim Bormeester (1685), Gerald Valck (1689) en het duo De Wit-Mortier (1690) namen deze gegevens relatief snel over.[36] Zelfs Edmund Halley noteerde Dina en Maerseveen op zijn isogonen-wereldkaart uit 1702.[37]

Het duurde tot maart 1699 vooraleer men in de Kaapkolonie een initiatief nam om deze twee eilanden beter te leren kennen. Het galjoot *'t Wesel*, met als schipper Philip Verkuys, kreeg de instructies om circa 100 mijlen zuidwaarts van Kaap de Goede Hoop, op "ongeveer 41 a 42 gr. bezuiden de linie", Dina en Maerseveen op te sporen. Aan de Kaap wist men dat reeds diverse schippers deze eilanden waren gepasseerd. Zij hadden daar veel hoge bomen gezien, zodat men er vermoedelijk een rijke flora en fauna mocht verwachten. Het voornaamste motief om juist in 1699 deze expeditie uit te rusten was dat men aan de Kaap "om timmerhout zeer verlegen was".[38] Het galjoot *'t Wesel* verliet op 31 maart 1699 de Tafelbaai en kruiste midden april op de breedte van 41 graden, echter zonder een silhouet van een eiland op te merken. Verkuys noteerde in zijn journaal dat Dina en Maerseveen "in de com. caert niet op haar breete lagen of moesten ze sekerlyck gesien hebben". In de marge schreef hij dat de eilanden op de ronde paskaart op 41°ZB getekend waren en op de platte kaart op 41° 20ZB.[39] De compagniekaart die de schipper vermeldde zal waarschijnlijk een paskaart van Joannes (II) Blaeu zijn geweest, de toenmalige cartograaf in dienst van de VOC.[40]

Door deze mislukte onderneming stokte ook het verdere onderzoek naar Dina en Maerseveen. Het had tevens zijn repercussies op het Nederlandse kaartenbedrijf, waar deze eilanden niet meer voorkwamen in achttiende-eeuwse publicaties.

Dina en Maerseveen werden in januari 1772 herontdekt door een Franse Stille Zuidzee-expeditie, onder leiding van Marc-Joseph Marion du Fresne. Het zuidelijkste eiland kreeg de naam **Terre d'Espérance** – en heet tegenwoordig Marion – en het tweede eiland werd **l'Ile de Caverne** gedoopt, nu Prince Edward Island.[41] In 1772 werd ook een vrij correcte positionering gegeven, circa 47°ZB, wat het falen van schipper Philip Verkuys verklaarde.

Saxenburg aan de horizon

In dit kader van intensieve speurtochten naar nieuwe steunpunten binnen de Atlantische ruimte, mag de plotse ontdekking van een onbekend eiland door Jan Leendertsz. Lindeman geen verwondering wekken. Aan boord van de VOC-fluit *Saxenburg* verliet Lindeman op 17 mei 1670 de rede van Texel met bestemming Batavia.[42] Hij was aangemonsterd als derde waak. Tot daar onze karige informatie over zijn loopbaan in de Nederlandse Oost-Indiëvaart.

Jan Leendertsz. zag het levenslicht in Monnickendam. Hij werd gedoopt bij de Evangelisch-Lutherse kerkgenootschap op 13 januari 1644.[43] In 1677 trad Lindeman in dienst van de Deense Oost-Indische Compagnie als opperstuurman van het fregat *Voogel Phoenix*.[44] De overstap naar Kopenhagen was in deze periode niet uitzonderlijk. Heel wat Amsterdamse handelaars hadden aandelen gekocht van deze bescheiden VOC-concurrent. De Nederlandse participatie bracht met zich mee dat de Denen in de Republiek ervaren zeelui kwamen ronselen. Zo werden tijdens het laatste kwart van de zeventiende eeuw vaak Deense Oostindiëvaarders met Hollandse officieren bemand.[45]

Tijdens de reis met de *Voogel Phoenix* naar Tranquebar en Bantam ondervonden de Deense Hollanders heel wat tegenkantingen van hun vorige werkgever. Immers, in 1677 had de Staten-Generaal een 'placcaat' uitgevaardigd die oudgedienden van de Compagnie verbood voor een concurrent te werken. Toen het Deense schip op 11 april 1678 in de Tafelbaai voor anker ging om te ravitailleren, poogden de Kaapse residenten Jan Leendertsz. Lindeman, zijn kapitein, de Rotterdammer Anthonie van Dooren, en de tweede stuurman Hendrick Thijssen aan wal te lokken. Zij slaagden maar gedeeltelijk in hun opzet, want enkel de kapitein werd aangehouden. Lindeman en Thijssen vreesden hetzelfde lot te ondergaan en bleven wijselijk aan boord.[46] De broodnodige verversingen verkregen zij wel, maar enkel tegen exuberante prijzen.

Na dit incident koos de scheepsraad Lindeman tot kapitein. Hij vervulde zijn nieuwe taak op

3. Paskaart die als overzeiler werd gebruikt om de route van de Jan en Cornelis aan te duiden, vervaardigd circa 1789. Op deze manuscriptkaart tekende schipper Jacob Duyff ook 'Sacsenburg'. Bron: Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam.

een uitstekende wijze, wat na zijn terugkeer in Denemarken resulteerde in een promotie tot kapitein. Jan Leendertsz. kreeg in 1680 de leiding over de Oost-Indiëvaarder *Dansborg*. Tijdens het najaar verliet dit schip de Sont met bestemming Tranquebar. De strenge winter van 1680 werd de *Dansborg* fataal en enige dagen na het vertrek verging het schip, met man en muis, nabij de Faroër. De Deense Compagnie rustte in april 1680 nog een snauw uit om de gestrande *Dansborg* op te sporen, doch deze hulpactie bleek nutteloos.[47]

Ondanks de vaststelling dat Lindeman reeds op vrij jonge leeftijd het zeemansgraf zag, bleef hij geen nobele onbekende binnen de cartografie. Volgens de beschrijving van Johannes van Keulen observeerde Jan Leendertsz. het eiland Saxenburg op een afstand van vijf mijlen in het noordnoordoosten en "tegen den Zonnen ondergangh". Lindeman situeerde het eiland op 30° 40ZB en 356° 39WL (volgens de nulmeridiaan van Tenerife).[48] Bijzonder vreemd is dat deze informatie nergens terug te vinden is in de archieven van de VOC. Jammer genoeg is het scheepsjournaal van de *Saxenburg* uit 1670 niet bewaard gebleven, maar Lindemans' opmerking tijdens de reis van de *Voogel Phoenix* laat er geen twijfel over bestaan dat hij op 23 augustus 1670 zeker iets waargenomen heeft. Afgaand op zijn positionering zou het eiland aan het Bromley Plateau in de Atlantische Oceaan moeten liggen, doch in die buurt is er nooit een melding genoteerd van een eiland. Wat de geloofwaardigheid van Lindeman nog verder aantast, is het feit dat hij Saxenburg op de vaak bezeilde Zuid-Atlantische route tussen Martin Vaz en Tristan da Cunha plaatste. In de veronderstelling dat het eiland zou bestaan hebben, was de kans minimaal dat enkel het fluitschip *Saxenburg* daar een eiland in het vizier kreeg.

Toch bestaan er verslagen van drie andere waarnemingen. De Amerikaanse kapitein Morrell, een fantast van twijfelachtig allooi, ging in 1828 met de *Antarctic* op zoek naar Saxenburg. Hij vond het eiland op 23 augustus 1828, exact dezelfde dag als Lindeman (zoveel jaren eerder)! Ook Morrell situeerde Saxenburg op een breedte van 30° 40ZB. Later bleek dat kapitein Morrell niet aan zijn proefstuk toe was om onbekende eilanden op te sporen en er af en toe nieuwe bij te creëren.[49] Meer geloof mogen we hechten aan de observatie van kapitein Galloway in 1804. Hij voer met de Amerikaanse schoener *Fanny* naar Kanton. Galloway ontwaarde een eiland op tien mijlen afstand, op de breedte van 30° 43ZB. Gelijkaardige notities werden opgetekend door kapitein J.O. Head van de Calcuttavaarder *True Briton*. Dit Engelse schip zeilde op een breedte van 30° 42ZB en een lengte van 21° 40W wanneer, op 9 maart 1816, Saxenburg aan de kim verscheen. Kapitein Head kon het eiland vier uur lang observeren tot het moment dat het weer slechter werd (veel wind en regen), en ze het uit het oog verloren.[50]

Uit het verslag van kapitein Head kunnen we voor een deel al opmaken dat Saxenburg eigenlijk een weerkundig fenomeen is. Het is bewezen dat in dit gedeelte van de Atlantische Oceaan soms grote stapelwolken onbewegelijk aan de horizon blijven gedurende een aantal uren, onder invloed van een hoge drukgebied.

Echter, die bevindingen verklaren nog niet waarom de ontdekking van Saxenburg, in de veronderstelling dat het een eiland was, bitter weinig aandacht kreeg van de VOC. Toen de fluit *Saxenburg* in september 1670 aan de Kaap verversingen innam, meldde het lokale bestuur enkel aan de Heren XVII en, in een aparte missive, aan de Kamer Amsterdam dat "de Saxenburg met gesont volck en sonder een man op de reijs te hebben verlooren, dat in lange niet gebeurt is".[51] In de dagregisters van de Kaapse vestiging werd in 1670 geen gewag gemaakt van enige geografische ontdekking. Trouwens gedurende de volgende decennia, de hoogtijdagen van de Atlantische verkenningen, werd nooit een expeditie georganiseerd om Saxenburg te lokaliseren, niettegenstaande Johannes van Keulen het in 1683 had opgenomen in zijn *Zee-Fakkel*. Saxenburg genoot daar dezelfde status als Ascension, Sint-Helena en Tristan da Cunha. Dina en Maerseveen daarentegen kregen nooit een plaatsje in deze beroemde zeemansgids. Een plausible uitleg voor deze merkwaardige toestand kan zijn dat bij de observatie van Saxenburg in 1670 niet de gehele scheepsstaf er van overtuigd was een eiland waar te nemen. Ook was het niet de kapitein van het fluitschip die als ontdekker werd vermeld, maar slechts derde stuurman Lindeman. Waarschijnlijk zal Jan Leendertsz., na zijn thuiskomst op 2 september 1671, te Amsterdam contact hebben opgenomen met een kaartenmaker – vermoedelijk van de firma Van Keulen – en hem zijn bevindingen hebben verteld. Misschien had Lindeman zelfs een schets van Saxenburg gemaakt (zie illustratie 1).

Saxenburg cartografisch bekeken

Wie de primeur had om als eerste Saxenburg op een maritieme of wereldkaart te graveren is niet geheel duidelijk. Johannes van Keulen publiceerde in de Engelse editie van zijn *Groote Nieuwe Vermeerderde Zee-Atlas ofte Waterwerelt* uit 1682, een door Claes Jansz. Vooght ontworpen wereldkaart volgens de Mercatorprojectie, die de naam meekreeg *Wassende Graade Kaart Van alle bekende Zeekusten op den geheelen Aardbodem*. Deze kaart bevat naast Saxenburg ook Dina, Maerseveen en St. Helena Nova.[52] Slechts enkele zeventiende-eeuwse uitgaven van de *Zee-Atlas* bevatten deze *Wassende Graade Kaart*.[53] Ook rond 1680 maakte Frederick de Wit een kleine wandkaart van de wereld *Nova totius terrarum orbis tabula*, gedrukt bij Reinier en Josua Ottens (circa 1725-1750). De Wit vermeldt hierop 'Saxemburg'. Jan Werner schrijft dat het exemplaar bewaard in de Universiteitsbibliotheek van Amsterdam het

4. Fragment van een Engelse globe uit 1765 met het eiland 'Saxambourg', ontworpen door G. Adams te Londen. Bron: Nederlands Scheepvaartmuseum, Amsterdam.

enige bekende is met het impressum van Reinier en Josua Ottens.[54] Recent is een tweede exemplaar teruggevonden in de Gentse Universiteitsbibliotheek.[55]

Naast De Wit en Van Keulen is het tevens mogelijk dat de VOC zelf omstreeks 1680 paskaarten liet graveren met Saxenburg. Twee niet gedateerde kaarten komen hiervoor in aanmerking. Beide zijn manuscriptkaarten op perkament van de Atlantische Oceaan, met het zogenaamde 'wagenspoor' ingetekend (zie illustratie 2). Ze zijn niet van de hand van Isaac de Graaf, die in 1705 het ambt van officiële kaartenmaker van de Kamer Amsterdam overnam van Joannes (II) Blaeu. Deze twee VOC-kaarten zijn ouder en dus vermoedelijk ontworpen door Blaeu. Het enige verschil tussen beide exemplaren is dat de kaart van de Universiteitsbibliotheek Amsterdam het embleem draagt van de Kamer Zeeland. Opmerkelijk is dat hier niet het Nederlandse 'Saxenburg' is weergegeven maar wel het Franse 'Saxenbourg'.[56]

Dit brengt ons bij een laatste vroege vogel. Volgens R.W. Shirley zou de Franse cartograaf Avuray de Garel omstreeks 1680 *La Mappe-Monde* hebben uitgegeven met de vermelding 'Saxembourg', doch deze datering is slechts een schatting.[57] Het jaar 1680 betekende in tegenstelling tot de verwachtingen nog geen doorbraak voor Saxenburg in de Nederlandse cartografie. Veel tijdgenoten, zoals Gerrit van Schagen, Jacob Allard, Justus Danckerts en Gerard Valck, tot het einde van de zeventiende eeuw, bleven bestaande kaarten – vooral wereldkaarten – copiëren. Voor de verspreiding van Saxenburg in de Amsterdamse kaartenwereld bleken Van Keulen en De Wit de gangmakers.

Tijdens de achttiende eeuw dook het onbestaande eiland zeer regelmatig op in de Hollandse atlassen en dit gebeurde vaak onder Franse invloed. Pieter Mortier, die kaarten overnam van Sanson en Jaillot – *Le Neptune Français* – is daar een goed voorbeeld van.[58] In 1744 publiceerde de Utrechtse cartograaf Isaac Tirion de *Nieuwe Hand-Atlas*.

5. De linkerhelft van de Mappe-Monde, gegraveerd door Guillaume de L'Isle, met de vermelding "Isle de Saxembourg decouverte en 1670 par Lindeman Holl.". Deze wereldkaart werd gepubliceerd bij Jan Covens en Cornelis Mortier te Amsterdam omstreeks 1740. Bron: Universiteitsbibliotheek Gent.

Hij werkte eigenlijk meer als boekverkoper dan als geograaf en kaartenmaker. Zijn Franse inspirator was Guillaume De l'Isle. Tirions' kaarten van Afrika en Amerika maakten melding van "I. Saxemburg ontdekt 1670".[59] Bij de VOC verdween het eiland met de komst van Isaac de Graaf, hoewel op de overzeiler van het fluitschip *Jan en Cornelis* uit 1787, dat naar Batavia zeilde, 'Saxenbourg' wel weer werd opgetekend.[60]

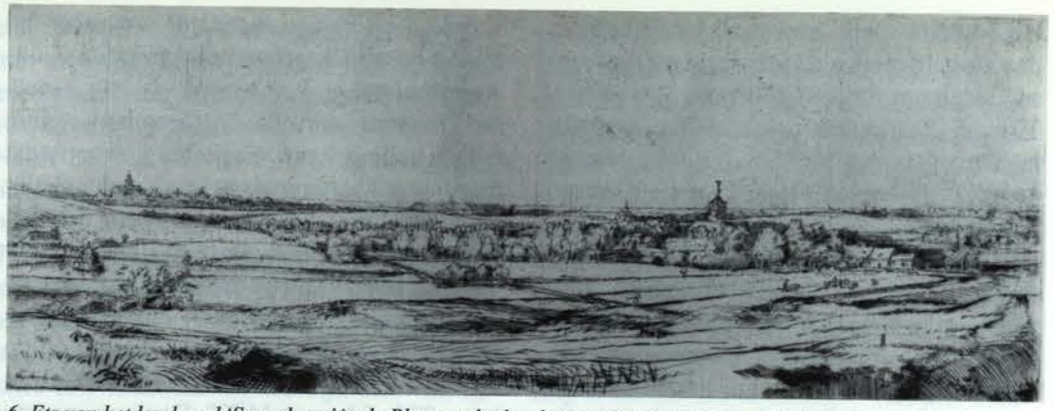
De Franse cartografische school genoot tijdens de achttiende eeuw Europese faam. Dit werd weerspiegeld in de kaartenproductie van de buurlanden. Naast De l'Isle (1675-1721) kende ook Nicolas de Fer (1646-1720) veel navolgers.[61] De Parijzenaar De Fer blonk uit in de fabricage van rijkversierde uitgaven. In 1700 bracht hij, in samenwerking met Hendrik van Loon, de *Mappe-Monde ou Carte Générale De La Terre* op de markt. Hierop treffen we de bijzondere informatie aan: "Saxembourg decouv. par Guille Schellinger l'an 1669". Is Lindeman dan niet de ontdekker van Saxenburg? We vermoeden dat deze Schellinger een Nederlander was. Door het ontbreken van monsterrollen hebben we geen idee of er zich een Guille Schellinger aan boord van een VOC-schip bevond omstreeks 1669. Een naamgenoot Gerrit Albertsz. Schellinger diende als kapitein in 1675 op de Bataviavaarder *Huis Te Kleef*.[62] De vraag blijft onbeantwoord wat Schellinger met Saxenburg te maken had. Dit gegeven van Nicolas de Fer werd echter niet overgenomen door collega's, die er de gewoonte van maakten om onder Saxembourg de naam Lindeman en het jaartal 1670 te graveren.

De Franse vermeldingen van Saxenburg verminderden sterk in aantal tijdens het laatste kwart van de achttiende eeuw. Jean Baptiste Bourguignon d'Anville en de gebroeders de Vaugondy behielden evenwel het onbestaande eiland op hun kaarten. De opvolger van Robert de Vaugondy, François Delamarche publiceerde nog in 1825 een *Mappe-Monde ou Carte Générale du Globe Terrestre* met de aanwezigheid van 'I. Saxemburg'. Wel graveerde deze Parijse ingenieur niet meer het eiland op zijn kaarten van Afrika en Zuid-Amerika.[63]

De Engelse cartografen toonden weinig belangstelling voor Saxenburg. Voorname maritieme kaartenmakers zoals John Seller en John Thornton kenden blijkbaar niet het bestaan van dit cartografische curiosum.[64] Thomas Jefferys bleek de enige bekende cartograaf die aandacht schonk aan Saxenburg. In zijn *American Atlas* uit 1776 staat op de kaart van Zuid-Amerika getekend "Saxenburg, 23d of August 1670". Doch we moeten er wel bij vertellen dat deze bewuste kaart gebaseerd was op een origineel van d'Anville.[65]

Tijdens de eerste decennia van de negentiende eeuw was Saxenburg terug te vinden op zeekaarten van de Royal Navy. J.W. Norie ontwierp in 1815 *A new general Chart of the South Atlantic Ocean*, een overzeiler met de routes van de Oostindiëvaarders *The Canton* en *The Taunton Castle*. Norie graveerde naast 'Saxemburg' het woord 'Doubtful'. Deze Londense hydrograaf publiceerde op 23 april 1833 een gelijkaardige maritieme kaart met tevens de vermelding 'Doubtful'.[66]

De inbreng van de Duitse school met betrekking tot de verspreiding van het spookeiland bleef beperkt tot Adam Friedrich Zürner (circa 1710), Mathias Seutter (1744) en Mathias Albert Lotter (1782). De Saksische geograaf Zürner publiceerde omstreeks 1710 een zeer gedetailleerde wereldkaart, die dicht aanleunde bij het cartografisch werk van Guillaume de L'Isle.[67] De Augsburgse drukker/kaartenmaker Seutter, die de belangrijkste concurrent was van de familie Homann op de Duitse markt, begon zijn *Atlas Minor* met een prachtig geïllustreerde wereldkaart met ook veel Franse franje.[68] Lotter, die tevens Augsburg als thuishaven had, behoorde reeds tot een volgende generatie graveurs. Hij verzorgde in 1782 een op het eerste gezicht zeer eigentijdse wereldkaart, met de aanwezigheid van de reizen van Furneaux (1774) en Cook (1775), doch hij behield ook Dina,



6. Ets van het landgoed 'Saxenburg' in de Bloemendaalse duinen. Op de achtergrond is Haarlem, met het imposante silhouet van de Sint-Bavokerk, duidelijk herkenbaar. Dit werk is door Rembrandt gemaakt in 1651. Bron: Museum Boymans – van Beuningen, Rotterdam. Foto Tom Haartsen.

Maerseveen en Saxenburg.[69]
Tot slot van deze cartografische odyssee moeten we nog aanstippen dat G. Adams uit Londen een globe vervaardigde met 'Saxambourg' erop (illustratie 4). Bij Nederlandse aardglobes, zoals die van Gerard Valck (1705) in het Nederlands Scheepsvaartmuseum te Amsterdam, schittert het eiland door afwezigheid.

Een herenhuis, een landgoed en een Rembrandt

In tegenstelling tot wat men zou vermoeden verwijst de scheepsnaam *Saxenburg* niet naar de Duitse landstreek. Sinds de oprichting van de VOC kreeg een respectabel aantal bewindhebbers en participanten van de Compagnie de gelegenheid een Oost-Indiëvaarder een naam te geven, die relateerde naar hun onroerende bezittingen. Officieel bepaalde men tijdens de vergaderingen van de Heren XVII de naamkeuze van nieuwe schepen. Hiervoor hanteerden de bestuurders een beurtrol zodat elke Kamer op tijd en stond aan bod kwam.[70]
Bij het overlopen van lijsten met VOC-schepen konden we vaststellen dat er relatief veel namen tussenzaten waarvan de band met de maritieme wereld totaal ontbrak. Zo is het frappant dat heel wat Zeeuwse bodems opvallende namen hadden, die verwezen naar lokale buitenplaatsen. *Schellagh*, *Hof niet altijd Zomer*, *Slot ter Hoge* en *Popkensburg* zijn maar enkele voorbeelden. Ook in het Amsterdamse milieu bleek dit een gangbare praktijk.[71]
Het fluitschip *Saxenburg*, dat in 1669 van stapel liep aan Oostenburg, kreeg de naam van een herenhuis aan de Keizersgracht – nu nummer 224 – te Amsterdam.[72] Het pand behoorde sinds 1634 toe aan Christoffel Thijssen. Hij stamde uit een aanzienlijke Antwerpse familie, die haar fortuin had opgebouwd met diamanthandel. Na de val van de Scheldestad in 1585 emigreerden zijn grootvader en vader, via een tijdelijk verblijf in Danzig, naar Amsterdam. Zijn neef Anthonie kocht in 1633 het huis Saxenburg, maar overleed kort nadien op 25 januari 1634. Christoffel nam deze herenwoning over voor het aanzienlijke bedrag van 14.000 gulden.[73]
Behorend tot de gegoede burgerij belegde hij ook een deel van zijn kapitaal in risicovolle ondernemingen zoals de VOC. In 1670 stond hij vermeld als beëdigd hoofdparticipant en maakte hij een goede kans om opgenomen te worden in het college der bewindhebbers van de Amsterdamse Kamer. Politieke tegenstellingen binnen het bestuur verhinderden echter zijn nominatie.[74] Verder had Christoffel Thijssen nog familiebanden met de invloedrijke bewindhebber Cornelis Backer. Deze laatste bezat de buitenplaats 'Nuyssenburgh' nabij Overveen.[75] Die hofstede leende in 1665 tevens haar naam aan een pinas uitgerust door de Kamer Amsterdam. Als hoofdparticipant en bijzonder goed bekend bij de bestuurders van de Compagnie, zal Christoffel Thijssen ook het privilege verkregen hebben om zijn 'Saxenburg' op de spiegel van een VOC-schip te laten verschijnen.
Als gefortuneerd koopman kon Christoffel Thijssen het zich tevens permitteren om een uitgebreid landgoed aan te schaffen. In 1638 was hij met 23.500 gulden de hoogste bieder bij de openbare verkoop van een hofstede in Bloemendaal. Deze behoorde toe aan de gefailleerde Haarlemse brouwer Joost Vergraft. Thijssen gaf ook aan zijn buitenplaats de naam Saxenburg.[76]
Christoffel kunnen we tevens als een kunstminnende ziel beschouwen. Hij onderhield goede relaties met Rembrandt. De meester kocht op 5 januari 1639 een huis in de Breestraat – tegenwoordig het Rembrandthuis – van Thijssen en zijn zwager Jan Belten voor 13.000 gulden. Rembrandt was echter niet zo bemiddeld, maar Belten en Thijssen stemde toe dat de betaling van de herenwoning mocht gespreid worden over vijf of zes jaar. Met de loopbaan van Rembrandt evolueerde het tijdens de volgende twee decennia van kwaad naar erger. Hij kreeg minder opdrachten en moest een beroep doen op vrienden zoals Thijssen om de geldzorgen te verlichten. Zo vertoefde Rembrandt in 1651 op het landgoed Saxenburg. Vermoedelijk als geschenk en om bijkomende financiële steun los te peuteren maakte Rembrandt een ets van Thijssens zomerverblijf.[77] Van het landschap gesitueerd vanaf het hoge duin achter Saxenburg bestaat er tevens een schilderij, dat lange tijd werd toegeschreven aan Rembrandt. Tegenwoordig wordt Anthonie van Borssom, een leerling van Rembrandt, gezien als de maker.[78] Het mecenaat van Christoffel Thijssen kende wel grenzen. In 1653 was Rembrandt hem ongeveer 8.500 gulden schuldig, waardoor het bankroet van de schilder drie jaar later onvermijdelijk werd.
Meer dan veertig jaar bewoonde Christoffel Thijssen zijn Bloemendaalse residentie. Hij verbouwde het van een hofstede tot een luxueuse buitenplaats. Tegenwoordig rest van het lusthof Saxenburg enkel nog een toegangspoort, gebouwd in 1762.[79]

Slot

De geschiedenis van het onbestaande eiland Saxenburg is slechts een anekdote, een randverschijnsel in het verhaal van de Nederlandse ontdekkingstochten. Ondanks haar marginaliteit past deze historie uitstekend in de tijdsgeest van de zeventiende eeuw, waarin de VOC een pioniersrol vervulde bij de ontsluiting van nieuwe gebieden en oceanen. Het verhaal van Saxenburg is een voorbeeld van de Atlantische verkenningen. Zonder de groeiende belangstelling voor nieuwe ravitailleringsplaatsen op de zeeweg tussen Nederland en Oost-Indië, was Jan Leendertsz. Lindeman er misschien niet toe gekomen op die plaats aan de kim een eiland te ontwaren. Des te merkwaadiger bleek vervolgens de apathische houding van de Compagnie en van haar Kaapse residenten. Aan Kaap de Goede Hoop had men net voor de aankomst van het fluitschip *Saxenburg* een missie uitgezonden om de Oostkust van Afrika te verkennen, maar enige interesse voor een gunstig gelegen eiland tussen Brazilië en Zuid-Afrika ontbrak kennelijk.[80]
Op cartografisch vlak bleef Saxenburg ongeveer 150 jaar hardnekkig aanwezig op wereld- en paskaarten van zeer diverse pluimage. De maritieme wereld hield wel degelijk rekening met het mogelijke bestaan van het eiland. De aandacht die het kreeg in Van Keulens' *Zee-Fakkel* is daar het mooiste bewijs van. Opmerkelijk zijn de talrijke vermeldingen bij het uitgebreide gamma wereldkaarten, die verschenen tussen 1690 en 1815. Zelfs het gerenommeerde Londense huis Laurie & Whittle, dat tijdens de eerste decennia van de negentiende eeuw de meest geavanceerde kaarten publiceerde, verzorgde in 1808 een uitgave van *A New Map of the*

World, waarop men Saxenburg nog kon terugvinden.[81] Pas toen de Engelse marine, omstreeks 1820, alle verdachte signaleringen systematisch terplaatse ging toetsen aan de werkelijkheid, werd Saxenburg afgeschreven als een verzinsel.

We kunnen ons troosten met de wetenschap dat Saxenburg waarschijnlijk de enige wolkenformatie is geweest die ooit naam en faam heeft verworven.

Noten

1. Mijn oprechte dank aan Roelof van Gelder, Diederick Wildeman en Jan Werner voor de nuttige tips die in dit onderzoek zijn verwerkt.
2. Jan Parmentier, 'Voogel Phoenix's rejse til Bantam 1677-1679', in: *Handels-og Søfartsmuseets Årbog* 1985 (Helsingør) 124
3. Jay A. Levenson (ed.), *Circa 1492. Art in the Age of Exploration* (New Haven/London 1991) 83-87; Rodney W. Shirley, *The Mapping of the World. Early Printed World Maps 1472-1700* (London 1987)
4. Leon Voet, 'Gerard Mercator (1512-1594). De grondlegger van de moderne cartografie', in: *Gerard Mercator en de Geografie in de Zuidelijke Nederlanden (16de eeuw)* (Antwerpen 1994) 15-41; Marijke Donkersloot-de Vrij, *Drie Generaties Blaeu. Amsterdamse cartografie en boekdrukkunst in de zeventiende eeuw* (Zutphen 1992) 16
5. Henry Stommel, *Lost Islands. The story of islands that have vanished from nautical charts* (Vancouver 1984) XV
6. F.C. Godée Molsbergen, *De stichter van Hollands Zuid-Afrika Jan van Riebeeck, 1618-1677* (Amsterdam 1912) 49-73
7. George M. Theal, *History of South Africa under the administration of the Dutch East India Company (1652 to 1795)* (New York 1969) vol. I, 107
8. J.R. Bruijn, F.S. Gaastra en I. Schöffer, *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th centuries* RGP 165-167 ('s Gravenhage 1987) vol. I, 69-70
9. De bemanning van de Zuid-Nederlandse Malabarvaarder *Sint-Pieter* vond op Ascension grote hoeveelheden wilde postelein. Universiteitsbibliotheek Gent, Hs. 929, journaal van de *Sint-Pieter* (1721-1722).
10. H. Kern, 'Itinerario. Voyage ofte schipvaert van Jan Huyghen van Linschoten naer Oost ofte Portuguels Indien, 1579-1592', in: *Werken van de Linschoten Vereeniging* II('s-Gravenhage 1910) 158-162
11. Viterino Magelhães Godinho, 'The Portuguese and the "Carreira da India" 1497-1810', in: J.R. Bruijn en F.S. Gaastra (eds.), *Ships, Sailors and Spices. East India Companies and their Shipping in the 16th, 17th and 18th Centuries* (Amsterdam 1993) 30-31
12. W.S. Unger, 'De Oudste Reizen van de Zeeuwen naar Oost-Indië, 1598-1604', in: *Werken van de Linschoten-Vereniging* LI ('s-Gravenhage 1948) 142-144
13. Af en toe werd Sint-Helena ook geplunderd in opdracht van de Kaapse kolonisten. Zo bracht in 1657 het jachtje *Maria* 900 stuks lemoen- en appelboompjes van dit eiland naar Zuid-Afrika. D.B. Bosman en H.B. Thoen (red.), *Daghregister gehouden bij den oppercoopman Jan Anthonisz van Riebeeck* (Kaapstad 1975) dl. II (1656-1658) 235
14. Blijkbaar gunde Jacques Specx het eiland niet aan zijn voormalige werkgever. J.E. Heeres (red.), *Corpus Diplomaticum Neerlando-Indicum* (Den Haag 1970) dl. I (1596-1650) 256-257
15. Theal, *History of South Africa* vol. I, 107
16. W.Ph. Coolhaas (red.), *Generale Missiven van Gouverneurs-Generaal en Raden aan Heren XVII der Verenigde Oostindische Compagnie* RGP 125 ('s-Gravenhage 1968) dl. III (1655-1674) 447
17. J. de Hullu, 'De Oost-Indische Compagnie en St.-Helena in de 17e eeuw', in: *De Indische Gids* (1913) jg. 35, 884-900
18. Coolhaas, *Generale Missiven* dl. III, 375
19. Bosman en Thom, *Daghregister* dl. II, 159
20. Coolhaas, *Generale Missiven* dl. III, 347
21. P. van Dam, *Beschrijvinge van de Oostindische Compagnie* RGP 68 (Den Haag 1977) 1ste boek, deel III, 27
22. Shirley, *The Mapping* 418-419 en 442-443
23. Jan Werner, *Inde Witte Pascaert. Kaarten en atlassen van Frederick de Wit, uitgever te Amsterdam (ca. 1630-1706)* (Amsterdam 1994)
24. Shirley, *The Mapping* 458-532
25. Algemeen Rijksarchief (ARA), Archieven van de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC), inv.nr. 4000, Dagregister Kaap de Goede Hoop, f° 687.
26. Van Dam, *Beschrijvinge* RGP 63 (Den Haag 1977) 1ste boek, deel I, 668-670
27. Het jacht *Enkhuizen* behoorde tot de vloot van Jacob van Heemskerk en Wolfert Harmanszoon (1601-1603). H. Soeteboom, *Derde voornaemste Zee-getogt na de Oost-Indien gedaan met de Achinsche en Moluksche Vloten... In den Jaere 1601, 1602, 1603* (Amsterdam 1648) 5
28. Jan Brander, *Tristan da Cunha, 1506-1950. Geschiedenis van een volksplanting* (Hoorn 1952) 16
29. Van Dam, *Beschrijvinge* deel I, 617
30. G.G. Schilder, 'De ontdekkingsreis van Willem Hesselsz de Vlamingh in de jaren 1696-1697', in: *Werken van de Linschoten-Vereeniging LXXVIII* ('s-Gravenhage 1976) 29-36
31. Bosman en Thoen, *Daghregister* dl. II, 7
32. Schilder, *De ontdekkingsreis* 101-105
33. P.A. Leupe, 'De eilanden Dina en Maerseveen in den Zuider Atlantischen Oceaan', in: *Het Tijdschrift voor het Zeewezen* (1868) 242-253
34. F.E. Baron Mulert, 'De reis van Mr. Jacob Roggeveen ter ontdekking van het Zuidland (1721-1722)', in: *Werken van de Linschoten-Vereeniging* IV ('s-Gravenhage 1911) 15
35. De 'Orbis Terarum Nova et Accuratissima Tabula' van Joannes van Loon en de 'Nieuwe Werelt-Kaart' van Pieter Goos. Shirley, *The Mapping* 456-458
36. Shirley, *The Mapping* 476-527; *Een Wereldreiziger op Papier. De atlas van Laurens van der Hem (1621-1678)* (Amsterdam 1992) 74; E.O. van Keulen, W.F.J. Mörzer Bruyns en E.K. Spits (red.), *In de Gekroonde Lootsman. Het kaarten-, boekuitgevers en instrumentenmakershuis Van Keulen te Amsterdam 1680-1885* (Utrecht 1989) 65
37. Jan Parmentier, *Thee van overzee. Maritieme handelsrelaties tussen Vlaanderen en China tijdens de 18de eeuw* (Gent 1996) 40-41
38. ARA, VOC, inv.nr. 4041, Instructies voor galjoot *'t Wesel*, f° 966-969.
39. ARA, VOC, inv.nr. 5089, Journaal van het galjoot *'t Wesel* (1699); ARA, VOC, inv.nr. 4044, Dagregister van Kaap de Goede Hoop, 31 maart 1699.
40. G.G. Schilder, 'Het cartografisch bedrijf van de VOC', in: *De VOC in de kaart gekeken. Cartografie en navigatie van de Verenigde Oostindische Compagnie* ('s-Gravenhage/Enkhuizen 1988) 20
41. John Dunmore, *French Explorers in the Pacific I: The Eighteenth Century* (Oxford 1965) 172-173
42. Bruijn, Gaastra en Schöffer, *Dutch-Asiatic Shipping* vol. I, 168-169
43. Streekarchief Waterland/Monnickendam, Evangelisch-Luthers doopboek, 13/1/1644.
44. Jan Parmentier, 'Voogel Phoenix' 115-116
45. Anthonie van Dooren, Anthonie Frantzen en Herman Bouckenhaut waren voormalige VOC-dienaren, die door de Denen als kapitein werden aangeworven. Rigsarkivet København, As. Komp., inv.nr. 206b.
46. Aan de Kaap deserteerde ook drie Amsterdamse matrozen en een kuiper uit Utrecht van het Deense fregat. Jan Parmentier, 'Voogel Phoenix' 127
47. Rigsarkivet København, Danske Kancelli C.22, Oostindiske sager 1668-1699.
48. Johannes van Keulen, *De Nieuwe Groote Lichtende Zee-Fakkel* Deel V (Amsterdam 1685) f° 20. Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam.
49. In 1832 publiceerde kapitein Benjamin Morrell zijn avonturen onder de titel *A narrative of Four Voyages to the South Sea, 1822-31*. Deze kapitein ondernam effectief vier reizen doch zonder enig opmerkelijk resultaat op het vlak van ontdekkingen en cartografie. Echter in zijn verhaal beweerde hij een aantal (onbestaande) eilanden ontdekt te hebben zoals Morrell en Biyers ten westen van de Hawaï-archipel. Stommel, *Lost Islands* 16-22
50. Henry Stommel, *Lost Islands* 23-24
51. ARA, VOC, inv.nr. 1284, f° 79 (16 december 1670); VOC, inv.nr. 4006, f° 11 (22 februari 1671).
52. C. Koeman vermeldt deze uitgave niet, die zich in het Nationaal Maritime Museum te Greenwich bevindt. C. Koeman, *Atlantes Neerlandici* (Amsterdam 1970) vol. IV, 282-287; Shirley, *The Mapping* 514-515
53. Het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' te Rotterdam bezit een *Zee-Atlas* uit 1694 waarin deze kaart is opgenomen.
54. Jan Werner, *Inde Witte Pascaert* 55-56
55. Universiteitsbibliotheek Gent, kaart 936.
56. Het tweede exemplaar vond ik in het Algemeen Rijksarchief te Den Haag.
57. Shirley, *The Mapping* 506
58. Koeman, *Atlantes Neerlandici* vol. III, 4-9
59. Ibid., vol. III, 126-127
60. Deze kaart bevindt zich in het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' te Rotterdam.
61. R.V. Tooley, *Maps and Map-Makers* (London 1978) 41-42
62. Shirley, *The Mapping* 594-595; Bruijn, Gaastra en Schöffer, *Dutch-Asiatic Shipping* vol. II, 186-187
63. Universiteit Gent, Collectie seminariebibliotheek, vakgroep Nieuwe Geschiedenis, *Atlas Delamarche*.
64. John Thornton, *The English Pilot, The Third Book* (London 1675)
65. Thomas Jefferys, *The American Atlas* (London 1776)
66. Beide overzeilers behoren tot de collectie van het Algemeen Rijksarchief te Den Haag.
67. Peter Whitfield, *The Image of the World. 20 Centuries of World Maps* (London 1994) 106-107
68. Universiteit Gent, Collectie seminariebibliotheek, vakgroep Nieuwe Geschiedenis, *Atlas Minor* (1744).
69. Universiteitsbibliotheek Gent, kaart 863.
70. Bruijn, Gaastra en Schöffer, *Dutch-Asiatic Shipping* vol. I, 54-55
71. Doeke Roos, *Zeeuwen en de VOC* (Middelburg 1987) 100-101
72. Dit herenhuis uit de zeventiende eeuw heeft tegenwoordig een natuurstenen gevel, opgetrokken omstreeks 1765. De naam van het huis, Saxenburg, staat vermeld op een nog zeventiende-eeuws poortje aan de rechterzijde. Gerrit Vermeer, Ben Rebel (red.), *d'Ailly's historische gids van Amsterdam* (Amsterdam 1992) 291
73. A.M.G. Nierhoff, *De hofstede Saxenburg in Ael-*

bertsberg of Bloemendaal (Haarlem 1971) 14-19
74. Femme Gaastra, *Bewind en Beleid bij de VOC. De financiële en commerciële politiek van de bewindhebbers, 1672-1702* (Zutphen 1989) 36-37
75. J.E. Elias, *De vroedschap van Amsterdam 1578-1795* (Haarlem 1903-1905) dl. I, 588
76. Nierhoff, *De hofstede Saxenburg* 13-15
77. Rembrandts' ets van het landschap nabij Bloemendaal met het landgoed Saxenburg bevindt zich in het Museum Boymans-van Beuningen te Rotterdam. Cynthia P. Schneider, *Rembrandt's Landscapes. Drawings and Prints* (Washington 1990) 258
78. Dit schilderij behoort nu tot een Duitse private verzameling. Cynthia P. Schneider, *Rembrandt's Landscapes* (New Haven/London 1990) 215-218
79. Nierhoff, *De hofstede Saxenburg* 55-81
80. De hoeker *Grundel* kreeg in september 1670 de opdracht de Oost-Afrikaanse kust te verkennen. Aan boord was voor die gelegenheid cartograaf Siewert Boon. ARA, VOC, inv.nr. 4006, f° 2.
81. Norman J.W. Thrower, 'Longitude in the Context of Cartography', in: William J.H. Andrewes (ed.), *The Quest for Longitude* (Cambridge (Mas.) 1996) 61

Navigatieopleidingen aan de Fundaties van Renswoude 1756-1795

Annet Verbout – Wamsteeker

Inleiding

Op 26 april 1754 stierf te Utrecht op de leeftijd van 92 jaar Maria Duyst van Voorhout. Zij was sinds 1738 weduwe van Frederik Adriaan Baron van Reede, vrijheer van Renswoude en Emmikhuizen. Ze was miljonaire en kinderloos; haar enige dochtertje werd slechts één jaar oud. Maria had vijf jaar vóór haar overlijden, ze was toen reeds 87 jaar oud, een testament gemaakt. Hierin benoemde zij drie weeshuizen uit steden waarmee zij een band had tot haar universele erfgenamen: het betrof het Stads Ambachtskinderhuis te Utrecht, het Weeshuis der Gereformeerden binnen Delft en het Burgerweeshuis te 's-Gravenhage. Na de afwikkeling van het testament resteerde voor ieder van de drie weeshuizen een vermogen van 500.000 gulden. Elk weeshuis moest dat kapitaal onderbrengen in een stichting, om "(...) eenige van de verstandigste, schranderste en bekwaamste jongens, niet jonger dan vijftien jaren, maar wel daerboven in derzelver huyzen af te sonderen en aan te zetten, hetzij in de Mathesis, teekenen of schilderkonst, Beeldhouwer of Beeldsnijder, oeffeningen in sware Dijkagien tot behoudinge van ons Landt tegens sware overstromingen van 't water, of dergelyke Libere Consten, en dat de onkosten van buyten de voorsz. huyzen in andere steden te wonen uyt de voorschreeve revenuen zullen moeten worden gesupporteerd en betaalt."[1] Deze stichtingen, Fundaties van Renswoude genoemd, behoorden tot de eerste instellingen voor hoger beroepsonderwijs in Nederland. Het was een zeer vooruitstrevende gedachte van de vrijvrouwe om aan arme, verweesde kansloze kinderen die tot de onderste laag van de bevolking behoorden, een opleiding te bieden die tot dan toe alleen was voorbehouden aan de beter gesitueerden van de maatschappij.

1. Maria Duyst van Voorhout (1662-1754). Foto Iconografisch Bureau, 's-Gravenhage.

Op 17 april 1756 werd in onderling overleg een voor alle drie de Fundaties geldend reglement vastgesteld. Hierin werd gedefinieerd wat onder 'libere consten' verstaan moest worden: "Het scheepstimmeren, het maken van molens, sluizen en dijkagien, de architectuur, soo civiel als militair, de navigatie en de stuurmanskunst, het maken van mechanische en astronomische instrumenten en orlogien, de chirurgie en zoodanige andere als de Heeren Regenten van de Godshuysen met de Heere Executeurs in het vervolg zullen oordelen daartoe meede te behooren (...)".[2] De eerste Haagse kwekelingen begonnen reeds op 1 januari 1756 met hun lessen, aangezien voor hen de catechisatiekamer van het Burgerweeshuis voor het onderwijs in orde was gemaakt. In Delft namen in augustus

1756 de eerste leerlingen voorlopig hun intrek in een door de Fundatie gehuurd pand, vóór tot nieuwbouw overgegaan werd. Bij de Utrechtse Fundatie, waar men wel meteen tot het bouwen van een fundatiehuis overging, begonnen pas in oktober 1761 de 'élèves', zoals ze in Utrecht genoemd werden, met hun opleiding.[3]

Van de circa 170 leerlingen die tussen 1756 en 1795 de drie Fundaties bevolkten vertrokken achttien stuurmansleerlingen met de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC) naar Oost-Indië (bijlage 1). In dit artikel zal de opleiding in de navigatie belicht worden, zoals die in de achttiende eeuw aan de drie Fundaties onderwezen werd.

Voorbereidend onderwijs tot aan de beroepskeuze

Tot hun uiteindelijke beroepskeuze, kregen de kwekelingen van de Fundaties een vooropleiding van één tot drie jaar, afhankelijk van hun leeftijd en vorderingen bij hun overgang van het weeshuis naar de Fundatie. Het basale onderwijs, dat bestond uit lezen, schrijven, cijferen, aardrijkskunde, geschiedenis, brieven en opstellen schrijven, werd gegeven door de binnenvader van de Fundatie. Voor wiskunde en tekenen, belangrijke vakken als voorbereiding voor diverse beroepen zoals scheepstimmeren, landmeten en navigatie, werden gerenommeerde vakleerkrachten aangetrokken. Zo werd bij de Utrechtse Fundatie in 1761 op aanbeveling van burgemeester Gerard Aarnout Hasselaer van Amsterdam de mathematicus Laurens Praalder uit Rotterdam benoemd, eerst als binnenvader, later alleen voor het onderwijs in de wiskunde, natuurkunde en sterrenkunde. Praalder was sinds 1751 aangesteld bij het Rotterdams Zeemanscollege als leraar in de mathematische vakken en was examinator der zeeofficieren bij de admiraliteit van de Maze. Hij bleef tot zijn pensioen in 1792 bij de Utrechtse Fundatie in dienst.[4]

Als tekenmeester werd de kunstenaar H. van Veldhoven aangesteld, in 1770 opgevolgd door J. Maurer. Onder diens leiding zijn door enkele Utrechtse élèves portretten van hun medeleerlingen getekend, vaak met attributen die verwijzen naar hun opleiding. Deze portretten prijken heden ten dage nog in de portrettenkamer van het Utrechtse fundatiehuis.

2. Laurens Praalder (1711-1793). Foto Iconografisch Bureau, 's-Gravenhage.

In Delft werd in 1756 de mathematicus Johannes van der Wall aangesteld. Hij was toen tweeëntwintig jaar oud en had gestudeerd in Leiden, onder andere bij de wis- en natuurkundige Petrus Musschenbroek. Vóór zijn intrek in het fundatiehuis was hij gepromoveerd op een proefschrift over de zeevaartkunde en had twee maal sollicitanten naar de post van examinateur bij de admiraliteit van de Maze geëxamineerd. Naast zijn betrekking bij de Fundatie was hij vanaf 1764 examinator van de VOC.[5] Van zijn hand zijn vele rapporten over de Delftse kwekelingen bewaard gebleven. Na zijn dood in 1787 werd hij door de begaafde fundatieleerling Abraham van Bemmelen opgevolgd. Als 'tweede instructeur', zoals in Delft de tekenmeester werd genoemd, werd Jan Hendrik Riedel aangesteld met als leeropdracht civiele en militaire architectuur. Pas in 1810 werd hij op de leeftijd van ruim negentig jaar wegens bezuinigingen gepensioneerd.[6]

Bij de Haagse Fundatie werd als leraar in de wiskunde, werktuigkunde en natuurkunde Jacob Baart de la Faille aangesteld, meester in de vrije kunsten en filosofie. Na zijn plotselinge dood eind 1777 werd Jan Jacob Blassière als diens opvolger benoemd. Deze had verscheidene wiskundige publikaties op zijn naam staan, was eredoctor in de filosofie aan de universiteit van Franeker en sinds 1764 lid van de Hollandsche Maatschappij der Wetenschappen te Haarlem. Als tekenmeester werd de kunstenaar Aart Schouman aangesteld. Hij was portret- en vogelschilder, regent van de tekenacademie en deken van de Haagse schildersconfrérie 'Pictura'.[7]

Totdat ze hun uiteindelijke beroepskeuze hadden bepaald volgden alle kwekelingen lessen in de grondbeginselen van de tekenkunde. Ze leerden werken met passer en liniaal, moesten wiskundige figuren kunnen tekenen, kaarten en tekeningen natekenen en uit de hand leren schetsen. De tekeninstructeur nam de leerlingen ook mee naar buiten om te leren landmeten en de gegevens in kaart te brengen. De Utrechtse élèves hebben zo in 1776 onder leiding van Praalder en tekenmeester Maurer een plattegrond van de stad Utrecht gemaakt, opgedragen aan de regenten van de stichting en "vertoonende alle gragten, straaten, steegen, markten en plaatsen der openbare gebouwen". Deze kaart is in 1778 uitgegeven bij J. van Schoonhooven en Comp. te Utrecht.[8] Na de beroepskeuze werden de tekenlessen meer toegespitst op het gekozen vak.

De mathematicus had het leeuwedeel in het voorbereidend onderwijs. In Delft kregen de jongens zes dagen per week gedurende twee uur les in rekenkunde, arithmetica, algebra, meetkunde, natuurkunde en de beginselen van de aardrijkskunde, sterrenkunde en biologie. Ze moesten niet alleen de regels uit het hoofd leren, wat gebruikelijk was in die tijd, maar ook inzicht in die regels zien te krijgen. Het leerprogramma was door Van der Wall in 1756 precies vastgelegd in het "Kort ontwerp der ordre welke men in 't onderwijs der wiskunde in de op te regtene fundatie zoude kunnen waarnemen". Na zijn dood in 1787 werd dit herzien in het "Generaal plan van instructie voor de instructeur in de Mathematische wetenschappen".[9] Al met al kregen de fundatieleerlingen door hun vooropleiding een gedegen ondergrond voor hun verdere scholing.

De keuze van een beroepsopleiding

In het testament van de vrijvrouwe en het gezamenlijk opgestelde reglement van de drie Fundaties stond precies het brede scala van beroepen omschreven uit welke de kwekelingen een keuze konden maken. De meeste jongens maakten na drie maanden tot twee jaar basisonderricht op de leeftijd van dertien tot zestien jaar hun beroepskeuze. Meestal deden ze dat in overleg met de mathematicus. Als een jongen bepaald had welke beroepsopleiding hij wilde volgen maakte hij dat kenbaar ten overstaan van de regenten tijdens de maandelijkse vergadering. In de meeste gevallen werd hiermee ingestemd; om verschillende redenen kon een keuze echter in nader beraad gehouden worden of worden afgewezen. Toen de Delftse Johannes de Kort aangaf te willen varen, probeerden de regenten hem hiervan af te brengen, waarom is niet bekend. Aangezien Johannes die "van jongs af aan zijn zinnen op de zee had gestelt" (zijn vader voer op een schip van de VOC) niet tot andere gedachten was te brengen, werd uiteindelijk met de keuze ingestemd en werd voor hem een grondige opleiding uitgestippeld.[10] Wanneer het beroep dat de leerling koos niet in overeenstemming werd geacht

met de bedoelingen van de vrijvrouwe, werd de keuze in de regel afgewezen.
Als de beroepskeuze van de kwekeling was goedgekeurd deden de regenten er alles aan om een goede opleiding voor hem te verzorgen. Er werd een geschikte leermeester voor praktijklessen voor de leerling gezocht, hetgeen door de uitgebreide kring van relaties waarover de regenten en de mathematici beschikten meestal geen problemen opleverde. Zo mogelijk werd de kwekeling uitbesteed bij een meester in de nabijheid van de Fundatie. Hij kon dan in het internaat blijven wonen en de lessen volgen. Lukte dat niet, dan werd een betrouwbaar kosthuis voor hem gezocht. Met de leermeester werd een contract opgesteld, meestal voor een jaar, waarin precies werd vastgelegd wat de kwekeling moest leren. Ook werd niet geschroomd een leerling naar het buitenland te sturen om zijn opleiding te vervolmaken. Zo vertrok Jan Willem Koedijk uit Utrecht voor vier jaar naar Parijs om in de leer te gaan bij Mr. Sabattier, chirurgijn-majoor in l'Hôpital des Invalides, waar hij particuliere colleges zou ontvangen in steensnijden, vroedkunde etc. Ondanks deze uitstekende opleiding en de prachtige getuigschriften lukte het hem na terugkomst niet een geschikte chirurgijnswinkel te krijgen, volgens Koedijk wegens jaloezie en tegenstand van zijn gildegenoten. Hij besloot daarom zijn fortuin in Oost-Indië te gaan zoeken en werd na een voorafgaand examen, de 'zeeproef', als oppermeester in dienst van de VOC aangenomen. De Amsterdamse bewindhebber Van Beaumont bracht aan de regenten het compliment over "van dankzegging van een zo kundig sujet aan de compagnie gefourneerd te hebben", met de wens in het vervolg meer van "zulke voorwerpen uit deze stichting te ontvangen".[11]
Christiaan de Groot uit Delft verbleef twee jaar in Engeland om daar de scheepsbouw te bestuderen. Daarvandaan schreef hij vele brieven naar Van der Wall om hem op de hoogte te brengen van zijn vorderingen. Het viel hem echter niet mee iemand te vinden die hem les wilde geven. Uiteindelijk kreeg hij onderricht van een oude baas van de Koningswerf, maar "N.N... verzogt mij vriendelijk dat ik van hem teegen niemand omtrent 't teekenen of modelleeren van branders of springschepen zoude spreeken en behalve dit verzogt hij mij vriendelijk dat ik niet al te digt bij zijn huijs zoude woonen, maar omtrent 3 mijlen daarvandaan en hij dan bij mij zoude komen, om reede dat hij daar zelfs niet van weete wil, dat hij een Hollander zulk zoude onderwijzen".[12]
De leerlingen veranderden hun gemaakte keuze nog wel eens. Slechts enkelen van de stuurmans- of chirurgijnsleerlingen hadden van het begin af aan hun zinnen erop gezet deze opleiding te willen volgen. Als de regenten een verzoek kregen van de kwekeling om van opleiding te mogen veranderen werd in de regel eerst overleg gepleegd met zijn leermeester en de mathematicus van de Fundatie alvorens met de verandering in te stemmen. Meestal werd een bedenktijd van enige maanden in acht genomen. De Utrechtse Anthony Kuyper verklaarde na twee jaar opleiding in schilderen en graveren over te willen stappen op de navigatie. Hij moest echter eerst nog enige tijd op de tekenschool van Mr. Hardenberg blijven alvorens hij toestemming kreeg van opleiding te veranderen.[13] Jan van Royen, die een half jaar vestingbouw en 'ingenieurie' had gestudeerd, kreeg op zijn verzoek toestemming navigatie te leren.[14]
Ten behoeve van het onderwijs werd door de regenten niet beknibbeld op de aanschaf van studiemateriaal. In de loop der jaren werden talloze instrumenten aangekocht. De collectie instrumenten van de Utrechtse fundatie is heden ten dage nog te bezichtigen in het Universiteitsmuseum in die plaats. De verzameling instrumenten van de Haagse Fundatie was de grootste van de drie Fundaties. Sinds 1761 werd daar een kwekeling aangesteld tot opzichter van de instrumentenkamer. Hij had de taak een catalogus van de instrumenten samen te stellen, ze te nummeren en te onder-

3. Anthony Kuyper (1762-1784) met globe, kaart, kompas, jakobsstaf en doorkijkje met een schip. Foto Centraal Laboratorium voor onderzoek van voorwerpen van kunst en wetenschap, Amsterdam.

houden. In 1778 is door mathematicus Blassière een catalogus van de instrumenten aangelegd die in 1802 in druk is verschenen.[15] In bijlage 2 zijn de hierop voorkomende instrumenten voor sterrenkunde, aardrijkskunde en navigatie terug te vinden. In 1829 werd de Haagse verzameling instrumenten, met uitzondering van de landmeetkundige, verkocht aan het Rijksmuseum voor Kunsten en Volksvlijt te Brussel.[16]
Iedere Fundatie had ook een uitgebreide bibliotheek met studieboeken ter beschikking.[17] Leerlingen kregen ook wel een boek ten geschenke bij goede prestaties, of als aanmoediging. Zo kreeg Eduard van Herwijnen van de Delftse Fundatie als beloning voor zijn grote ijver de *Korte verhandeling van den Nederlandschen scheepsbouw* van Willem Udemans en een jaar later de vier boeken van *'t Vergulde licht der zeevaart, ofte Konst der stuerlieden* van Gietermaker.[18] Johannes de Kort kreeg voor zijn vertrek naar de Middellandse Zee, als vierde stuurman met het schip *Zwieten* van de admiraliteit van Amsterdam, verschillende kaarten ten geschenke: "van de Zuiderzee, de Noordzee, het Kanaal, de Middellandse Zee en een platte en wassende kaart van de Spaanse Zee". Tevens kreeg hij de studieboeken *Werkdadige Meetkonst* van Joannes Morgenster, *Portulan der Middellandse Zee* van Baron van Wassenaar en Douwes' *Verklaaring der Zeetafelen*.[19] De Utrechtse Bernardus de Vorst kreeg na een succesvol examen als premie de *Astronomie* van Pybo Steenstra.[20]

Opleiding in de stuurmanskunst

Gedurende de eerste veertig jaar van het bestaan van de drie Fundaties van Renswoude zijn in totaal achttien kwekelingen tot stuurman opgeleid: van de Utrechtse Fundatie zeven, van de Delftse vijf en van de Haagse zes. Met de VOC vertrokken ook nog vier jongens als chirurgijn, één als scheepsbouwer en één als landmeter/kaartenmaker. Twee Delftse kwekelingen bleven in Nederland werkzaam als scheepsbouwer. Acht jongens werden, zonder daarvoor opgeleid te zijn, voor straf aan boord van een VOC-schip naar Oost-Indië gestuurd.
Zoals we al eerder zagen waren met name de

mathematici Praalder en Van der Wall van de Fundaties van Utrecht en Delft geen onbekenden in de wereld van de zeevaart. Evenals hun Haagse collega Baart de la Faille konden zij het theoretisch navigatieonderwijs aan de Fundatie volledig verzorgen. Na een basisopleiding, die over het algemeen twee jaar duurde en voor een belangrijk deel uit wis- en natuurkunde bestond, begon het eigenlijke onderwijs in de stuurmanskunst. Van der Wall heeft dat in zijn "Korte optelling der weetenschappen, in welke de jongelingen na hunne verscheide keuze dienen onderweezen te worden" nauwkeurig vastgelegd (zie bijlage 3).[21]

Van der Wall hield rapporten bij over de inzet en vorderingen van de Delftse pupillen. Over Christoffel Cras meldde hij in het begin: "Cras heeft een middelmatig verstand, zomtijds schijnt hij zeer bot, en dan weder bevat hij zaken tot verwondering, zoo dat ik naauwlijks weet wat van hem te zeggen. Zijn begrip zoude ik echter wel hoope op te scherpen als hij maar 't vermogen had van zich wel uit te kunnen drukken, dog dit ontbreekt hem zeer. Zijn geheugen is ook niet te roemen, doch hij is vrij neerstig". Nadat Cras een reis gemaakt had met kapitein Pieter Pauw naar de Middellandse Zee was Van der Wall echter zeer over hem te spreken, omdat hij "in de navigatie en al hetgeen daartoe uit de wiskunde behoort zoo kundig is, dat ik dezelve kan zeggen, dat geen zeeman daar omtrent iets meer noodig heeft, dan 't geen hij verstaat (...)".[22]

Tijdens de navigatielessen leerden de jongens het bepalen van nieuwe en volle maan en de maansloop, het berekenen van de middagsbreedte en watergetijden, het toepassen van de sferische driehoeksmeting en het berekenen van de lengte. Ze kregen onderricht in het gebruik van het kompas, de diverse peilingen, correcties daarop en het werken met de miswijzingen van het kompas. Ze leerden over de zeilen en tuigage, bestudeerden het gebruik van globes, kaarten en vaarroutes en leerden werken met de op de Fundatie aanwezige verrekijkers, telescopen en microscopen. Dit alles nam een à twee jaar in beslag.[23]

In de Delftse Fundatie werden de eerste twee stuurmansleerlingen Eduard van Herwijnen en Christoffel Cras als voorbereiding op hun opleiding eerst een paar jaar "op scheepstimmeren gezet" bij scheepsbouwmeester Jan Knotter in Delfshaven. Van der Wall was van mening dat het essentieel was te weten hoe een schip in elkaar zat om het later goed te kunnen besturen. Als je wist hoe een schip was gebouwd kon je pas weten hoe het zich zou gedragen.

De leerlingen werden jaarlijks in het bijzijn van de regenten geëxamineerd over hun vorderingen. De Delftse kwekelingen moesten bovendien 'werkstukken' maken. Zo kreeg Eduard van Herwijnen de opdracht voor het jaarlijks examen een 'scheepje in zijn spanten' te maken, het jaar daarop een buitenjacht.[24]

De praktijkopleiding aan boord

De praktijkopleiding verschilde nogal per Fundatie. In Utrecht werd Dirk van Kooten na zijn theoretische opleiding meteen als jong matroos aan boord van een VOC-schip geplaatst.[25] Ook de volgende stuurmansleerlingen Jan Weteling, Jan van Royen en Bernardus de Vorst gingen meteen in zee met de VOC, maar nu als constabelsmaat.[26]

Bij de Delftse Fundatie was het echter de gewoonte dat stuurmansleerlingen na hun 'stage' bij scheepsbouwmeester Knotter, eerst andere reizen maakten vóór ze bij de VOC aanmonsterden. Zo maakte Eduard van Herwijnen drie reizen met koopvaardijschepen naar Portugal en de Middellandse Zee en een reis met een Groenlandvaarder vóór men hem voldoende voorbereid achtte om een reis naar Oost-Indië te maken.[27] Ook Christoffel Cras en Johannes de Kort maakten een "togje" naar de Middellandse Zee met dezelfde schipper als waarmee Van Herwijnen vertrok. Deze schipper, Pieter Pauw, liet de jongens bij zich in de kajuit eten en zorgde voor een apart kamertje waar ze konden slapen en studeren. Aan boord leerde hij hun volgens

4. Jan Weteling (ca. 1748-?) met astrolabium. Foto Gemeentelijke Fotodienst Utrecht.

5. Bernardus de Vorst (1755-1777) met jakobsstaf. Foto Centraal Laboratorium voor onderzoek van voorwerpen van kunst en wetenschap, Amsterdam.

opdracht van de regenten al het "matrooswerk". Cras had na één reis met Pieter Pauw volgens Van der Wal voldoende praktijkervaring opgedaan om aan te monsteren (als matroos) op een VOC-schip.[28] Johannes de Kort echter maakte eerst als vierde stuurman twee reizen met een oorlogsschip van de admiraliteit van Amsterdam vóór hij als derde waak aan boord ging van de Oostindiëvaarder *Willem de Vijfde*.[29]

De stuurmansleerlingen van de Haagse Fundatie maakten, met uitzondering van één, allen eerst enkele "tochten ten oorlog" voor ze met de VOC gingen varen. Eén van hen, Hendrik Adolf Bogaart kreeg tevens gedurende zijn eerste vier theoriejaren les in scheepstimmeren.[30] Mattheus Flok kwam tijdens zijn tweede 'oefenreis' met de rest van de bemanning van het gloednieuwe oorlogsschip *De Unie* onder kapitein Graaf van Welderen in oktober 1782 om het leven, toen het schip in een zware herfststorm tijdens een kruistocht op de Noordzee ten onder ging.[31]

Zoals hiervoor blijkt was een positie aan boord van een schip van de Oostindische Compagnie het uiteindelijke doel van de navigatieopleiding. De regenten verkozen voor hun pupillen een baan bij de VOC boven een baan bij de marine. De reden hiervan wordt niet expliciet genoemd. Maar de gages bij de VOC waren hoger dan die bij de marine. Bovendien bood de VOC een langlopende betrekking, terwijl bij de marine de bemanning na één reis werd afgedankt. Wellicht was de marine daarom financieel minder aantrekkelijk voor het weeshuis of de Fundatie, die een gedeelte van de verdiensten van de pupillen opstreken. Alle stuurmansleerlingen (op de Haagse Mattheus Flok na) kwamen dan ook uiteindelijk bij de VOC terecht.

Om voor hun pupillen een plaats te zoeken aan boord van de VOC-schepen zochten de regenten van de Fundatie meestal persoonlijk

of door middel van een brief contact met de bewindhebbers. Aangezien de navigatieopleiding aan de Fundaties hoog aangeschreven stond was het meestal geen probleem een plaats voor de leerlingen te krijgen. Voor de Delftse regenten verliep het contact met de bewindhebbers vrij eenvoudig, aangezien sommige bewindhebbers van de kamer Delft van de VOC tevens regent van het Weeshuis of de Fundatie waren. Zo kreeg Eduard van Herwijnen zijn aanstelling als derde waak op een VOC-schip via bemiddeling van bewindhebber Van der Dussen.[32]
Toen Christoffel Cras in 1767 moeite had een derde waaksplaats te krijgen in verband met ongeregeldheden onder de officieren, die buiten zijn medeweten waren voorgevallen op de terugreis van zijn eerste reis, werd een uitgebreide brief gestuurd naar bewindhebber Hope om de zaak uit te leggen. Op zijn voorspraak werd Cras gerehabiliteerd. Hij kreeg alsnog een plaats als derde waak.[33]
Bij de Utrechtse regenten verliep het contact met de kamer Amsterdam via bewindhebber burgemeester Hasselaer. In 1764 droegen zij Laurens Praalder op persoonlijk naar Amsterdam te reizen om daar met Hasselaer contact te zoeken en zijn bemiddeling te vragen bij de plaatsing van Dirk van Kooten aan boord van één van de Amsterdamse schepen.[34] Ook de Utrechtse élève Jan Weteling kreeg in 1765 op die manier een plaats als constabelsmaat. Drie jaar later werd Jan van Royen met een aanbevelingsbrief voor de bewindhebbers naar Amsterdam gestuurd en ontving daarmee zijn aanstelling.[35] Na het overlijden van burgemeester Hasselaer in 1766 verliep het contact van de Utrechtse regenten met de bewindhebbers van de kamer Amsterdam via bewindhebber Van Beaumont. Of de Haagse regenten op deze manier ook contact hadden met de bewindhebbers is niet bekend.
De fundatieleerlingen hadden een bevoorrechte positie aan boord. Dirk van Kooten werd zelfs op de betaalrol van het schip *Amerongen* tijdens zijn eerste reis "het knegje van burgemeester Hasselaer" genoemd.[36] De leerlingen werden geplaatst op het achterschip bij de officieren en aten mee aan de kajuitstafel van de kapitein. Er werd zo veel mogelijk geprobeerd hen af te zonderen van het andere scheepsvolk om geen slechte invloeden op te doen. De kapitein hield bij ziekte zijn pupil extra in de gaten, zoals ook het geval was bij Eduard van Herwijnen: "(...) eij heeft mij in mijn ziekte groot plaisier gedaan en ik ben meer dan andere bij hem gezien, alzoo hij mij belooft heeft met hem thuijs te vaaren".[37] Ook de kwekelingen die voor straf met een VOC-schip naar Oost-Indië werden gestuurd kregen deze speciale behandeling, mits ze zich goed gedroegen.

Contact van de kwekelingen met de Fundaties tijdens de reizen

Tijdens hun reizen naar de Oost hielden de kwekelingen per brief contact met de regenten. De brieven van de Delftse fundatieleerlingen zijn allemaal bewaard gebleven, van de Utrechtse élèves werden de brieven na ontvangst altijd vermeld in de notulen en soms geciteerd. We krijgen zo een goed beeld van de omstandigheden aan boord. De brieven werden meegegeven met een schip dat op de terugweg was. Verscheidene malen kwam een brief pas aan als de afzender al overleden was, zoals gebeurde met Cornelis Beddeling en Frederik Sebel uit Utrecht en Johannes Cornelis Waaldijk uit Delft. Bij aankomst aan Kaap de Goede Hoop schreven de fundatieleerlingen meestal hun eerste brief, met een verslag van de reis, of er ziekte aan boord had geheerst en hoe hun gezondheidstoestand was. Eduard van Herwijnen was op reis naar de Kaap al ziek geworden: "De castijdende hand Gods heeft mij mede bezog, alzo het van een korte tijd geweest is en ik mij nu in een redelijke welstand bevinde, dog nog wat zwakkelijk; de ziekte bestaat in heete en eijlende koorsen en daar zij er negen op de reijs gestorven en twee verongeluk".[38] Ook aan boord van het schip waarmee Christoffel Cras naar Batavia voer had veel ziekte

geheerst: "(...) wij hebben van de reis 58 doode gehad en hebben 79 sieke op de Caap gelaaten en zijn met 97 sieke op Batavia gekoomen. Op 12 à 14 man na zijn wij alle ziek geweest. Ik ben de gansche reijs fris en gezond geweest".[39] Johannes Cornelis Waaldijk meldde een rampzalige reis van de hele vloot. Ze waren "(...) op de Reede van Cabo de Goede Hoop ten anker gekoomen, hebbende op de rijs (zooals de compangnemeester gezegt heeft) 1500 doode gehad en 1200 zieke aan de wall gebracht".[40]
Niet altijd passeerden de brieven de 'censuur' van de regenten. Een brief uit Batavia van Frederik Sebel en Cornelis Josi aan hun "confraters in het fundatiehuis" in Utrecht werd wegens "daarin voorkomende indecente uitdrukkingen" niet aan de élèves voorgelezen. De volgende brief van Cornelis Josi, waarin hij het overlijden meldt van Frederik Sebel, bevatte "zulke indecente en libertijnse passagien (...), dat ze de losbandige principes van den schrijver (...) aan den dag leiden", zodat ook deze brief werd achtergehouden.[41]
In de brieven klinkt vaak de grote dankbaarheid door van de kwekelingen voor de hun bewezen weldaden. Johannes de Kort, die uit dankbaarheid voor de Delftse regenten uit China een theeservies, gedecoreerd met het wapen van de Vrijvrouwe meebracht, wenste "(...) Gods dierbaren zeegen over UWEd. en familie, dat UWEd. nog lange in gezondheid spaaren, opdat UWEd. moogt zien de moeijten en zorge, de goede vermaningen en lessen aan mij en anderen mijner medebroeders, die door UWEd. geduurende ijever tot den trap van bequaamheid zijn gesteegen niet ten onnutte is besteed (...)".[42]

De loopbaan van de fundatieleerlingen en hun lotgevallen op zee en in de Oost

Verschillende stuurmansleerlingen keerden niet terug van hun eerste reis. Vier van de Utrechtse élèves overleden reeds vóór ze de

6. Cornelis Josi (1760-1802) met jakobsstaf en globe. Foto Centraal Laboratorium voor onderzoek van voorwerpen van kunst en wetenschap, Amsterdam.

7. Frederik Sebel (1760-1783) met windroos. Foto Centraal Laboratorium voor onderzoek van voorwerpen van kunst en wetenschap, Amsterdam.

thuisreis konden aanvaarden. Van de Haagse stuurmansleerlingen stierven er drie kort na aankomst in Batavia of op de terugreis aan boord. Iedereen die aanmonsterde voor een reis naar Oost-Indië, dus ook een fundatieleerling, stond nu eenmaal bloot aan allerlei ziektes en gevaren. Duurde een reis extra lang, bijvoorbeeld door periodes met weinig wind of slecht weer of in oorlogstijd, dan was er het gevaar van scheurbuik, zoals de oorzaak was van de massale sterfte op de vloot van acht schepen waarover Johannes Cornelis Waaldijk schreef. Besmettelijke ziektes, zoals bijvoorbeeld vlektyphus welke gepaard ging met hevige koortsen, eisten ook veelvuldig hun tol. Dan was er nog het gevaar van schipbreuk. Twee leerlingen, Johannes de Kort en Mattheus Flok, kwamen daarbij om het leven. Was men behouden aangekomen in Batavia, dan zorgde het ongezonde klimaat aldaar voor ziekte en sterfte. Christoffel Cras schreef hierover naar Van der Wall: "(...) weegens de groote ongezondheijd welke tegenwoordig hier is, want de gezondste mensen krijgen zoo maar een koorts en daar gaanse met na de eeuwigheijd, gelijk Kuijper uijt de Haagse Fundatie een koorts gehad heeft van 2 daagen en zoo overleeden is".[43] Recent onderzoek heeft uitgewezen dat malaria de meest waarschijnlijke oorzaak is van de ongezondheid van Batavia.[44]

Eén Utrechtse élève, Jan Weteling, keerde na zijn eerste reis naar Oost-Indië niet meer terug naar zee. Hij was "(...) in het begin van sijn reijs met een swaare krankheijd (...) besogt, soo dat eer door de pade des doods scheen te wandelen dan wederom in den lande der levendigen te verscheijnen". Hij was daarvan zo verzwakt dat hij de regenten verzocht een ander vak te mogen leren. De regenten stemden hierin toe, waarna hij een opleiding volgde in landmeten en wiskunde. Hij vestigde zich later in Veenendaal als koster, voorzanger en schoolmeester.[45] Een andere élève, Cornelis Josi, had geen geduld om te wachten op een geschikte plaats als constabelsmaat en vertrok in 1779 als jong matroos naar Oost-Indië. Na zijn behouden aankomst in Batavia zocht hij tot ongenoegen van de regenten een aanstelling bij het leger. Dat lukte hem en hij doorliep in Oost-Indië een carrière bij de artillerie en bracht het tot majoor. In Batavia trad hij in het huwelijk. Hij heeft het langst van alle Utrechtse élèves in Oost-Indië geleefd en stierf in 1802 als opperkoopman in Batavia.[46]

De stuurmansleerlingen die behouden van hun eerste reis terugkeerden namen meestal voorlopig weer hun intrek in de Fundatie tot ze aangemonsterd hadden voor een volgende reis. Soms werden de theorielessen voortgezet. Ze mochten zelf hun verdiende gage innen, maar moesten daar wel een gedeelte van afgeven. De Utrechtse regenten hielden driekwart van de verdiensten in bewaring en gaven dit bij ontslag uit de Fundatie (meestal op de leeftijd van vijfentwintig jaar) aan de kwekeling. Dirk van Kooten, een van de twee Utrechtse fundatieleerlingen die behouden thuis kwam, mocht van het bedrag een paar zilveren schoengespen kopen en kreeg van het restant nog een zilveren zakhorloge ter waarde van ongeveer veertig gulden.[47]

De meeste stuurmansleerlingen werden op hun tweede reis bevorderd. Om daarvoor in aanmerking te komen moest eerst een examen afgelegd worden. Dirk van Kooten, op zijn eerste reis aangemonsterd als jong matroos, werd op zijn tweede reis aangesteld als derde waak.[48] Zacharias Dijkmans en Gerrit Hermanus Kuiper uit Den Haag, die hun eerste reis als derde waak gemaakt hadden, monsterden voor hun tweede reis naar Oost-Indië aan als onderstuurman. Beiden stierven korte tijd na aankomst in Batavia.[49]

De Delftenaren hebben het langer uitgehouden dan de Utrechtse en Haagse kwekelingen. Zij maakten twee tot drie reizen voor ze in Oost-Indië of aan boord overleden. Eduard van Herwijnen, die na zijn tweede reis in Delft in het huwelijk was getreden, overleed twee jaar later, na een reis als onderstuurman op de *Vrouwe Anthonette Coenrardina* een dag na aankomst in Delft. Zijn weduwe nam tien dagen later zijn verdiensten van *f* 970-10-5 in ontvangst bij de Compagnie.[50] De succesvolste stuurmansleerling was Johannes de Kort. Zoals we hiervoor reeds zagen kwam hij, na diverse reizen met de admiraliteit van Amsterdam gemaakt te hebben, op zijn eerste reis met de VOC als derde waak aan boord. Vóór zijn tweede reis legde hij bij Pybo Steenstra zijn examen af voor onderstuurman. Steenstra was zeer met hem ingenomen en beval hem aan als een "zeer bekwaam subject voor tweeden stuurman". De Kort werd niet lang daarna in die rang aangesteld op het schip *Schoonzicht*. Na zeer vele sterfgevallen tijdens de reis aan boord van de *Schoonzicht* moest hij (eigenlijk tegen zijn zin, omdat hij dan later thuis zou komen) de plaats innemen van zijn opperstuurman, die het commando van de overleden kapitein moest overnemen. Hierna maakte De Kort nog een reis als opperstuurman en kreeg in oktober 1777 op de leeftijd van negenentwintig jaar het gezag over het schip *Mentor*. Helaas liep dit schip tijdens de terugreis in januari 1780 in een zware storm op een rif bij Kaap Agulhas en verging met man en muis.[51] Met de overige fundatieleerlingen, die hetzij als scheepstimmerman of chirurgijn, hetzij voor straf met de VOC uitvoeren, liep het net zo af als met de stuurmansleerlingen; allen overleden binnen enkele jaren in Batavia of aan boord.

Keuze voor de zeevaart na 1795

In 1793 vertrokken de laatste twee Fundatieleerlingen met de VOC naar Oost-Indië. Met de ondergang van de VOC enkele jaren hierna, was deze weg om een carrière op zee op te bouwen afgesloten. Na het uitroepen van de Bataafse Republiek in 1795 braken voor de drie Fundaties moeilijke tijden aan met ernstige financiële problemen. Er werd een gedwongen staatslening van 6% op het vermogen uitgeschreven, om het aan Frankrijk verschuldigde bedrag van 100 miljoen francs wegens oorlogskosten te kunnen betalen. Voor de Delftse Fundatie, die het grootste vermogen had van de drie Fundaties, betekende dat een bedrag van 20.000 gulden, een klap die men maar met moeite te boven kwam. Gedurende de Franse tijd werden de problemen alleen maar erger. Vanaf 1808 werd de rente op de staatsleningen niet meer betaald en de tiërcering van die rente betekende bijna het einde van de drie Fundaties. Het noopte de besturen tot grote bezuinigingen. Alle salarissen van het personeel en de uitzetten en het zakgeld van de kwekelingen werden met één derde teruggebracht. Er werden geen nieuwe mathematici meer aangesteld. In Delft werden geen kwekelingen meer aangenomen en enkele jongens werden zelfs voorlopig teruggestuurd naar het weeshuis.[52]

Aan de kwekelingen die voor de zeevaart kozen werd geen volledige opleiding in de theorie van de navigatie meer gegeven. Zij kregen de mogelijkheid hun opleiding te vervolgen aan de in 1784 opgerichte Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam. Vier Fundatieleerlingen hebben daar hun scholing voor stuurman bij de marine gehad. Twee leerlingen zijn op het in 1828 opgerichte Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM) te Medemblik opgeleid. Jongens die te oud waren voor de Kweekschool of het KIM hebben hun opleiding direct aan boord van marineschepen gekregen. Tussen 1795 en 1850 zijn in totaal dertien fundatieleerlingen naar zee gegaan; de meesten bij de marine, enkelen bij de koopvaardij. Dit was echter nog geen 10% van het totale aantal leerlingen. De overlevingsduur van deze leerlingen was wel aanzienlijk langer dan degenen die met de VOC waren uitgevaren. Allen hebben een goede positie bereikt. Zeker drie van hen hebben het tot kapitein gebracht.[53]

Conclusie

Het navigatieonderwijs aan de Fundaties van Renswoude in Utrecht, Delft en Den Haag was bij gerenommeerde geleerden als Laurens Praalder, Johannes van der Wal en Jacob Baart de la Faille in goede handen. Bovendien

hadden zij de beschikking over uitstekende vakliteratuur en vele instrumenten voor navigatie en astronomie. Van 1756 tot 1795 stond de opleiding van de stuurmansleerlingen dan ook zeer hoog aangeschreven. De meeste leerlingen legden prima examens af. De theorie van de navigatie werd op alle drie de Fundaties op dezelfde manier gegeven. De praktijkopleiding verschilde echter per Fundatie. In Delft gingen enkele leerlingen een paar jaar in de leer bij een scheepsbouwer. Bij de Haagse Fundatie was dat het geval bij één kwekeling. De Haagse kwekelingen maakten allen eerst enkele reizen met de marine, terwijl de Delftse kwekelingen reizen maakten met een koopvaardijschip, Groenlandvaarder of met de marine. Het uiteindelijke doel van de opleiding was echter een carrière bij de VOC, waaraan de regenten van de Fundaties de voorkeur gaven. De Utrechtse élèves monsterden na hun theoretische opleiding meteen aan bij de VOC.

Aan boord van de schepen genoten de fundatieleerlingen een bevoorrechte positie. Ondanks dat hebben alle investeringen in dure opleidingen door de Fundaties bij de leerlingen die naar Oost-Indië gingen weinig opgebracht. Slecht weinig kwekelingen hebben een lange carrière bij de VOC opgebouwd en daar een succesvolle positie bereikt. Door de vele ziektes aan boord en het risico onderweg overleden de meeste van de kwekelingen. Ook het ongezonde klimaat in Batavia eiste zijn tol. Slechts één kwekeling overleefde het lang genoeg en bracht het tot de rang van kapitein.

Na 1795 werden geen navigatieopleidingen meer aan de Fundaties gegeven. De leerlingen die voor een carrière op zee kozen hadden nu de mogelijkheid hun opleiding te volgen aan de Kweekschool voor de Zeevaart in Amsterdam en later aan het KIM in Medemblik. De leerlingen die nu voor de zeevaart kozen waren in bijna alle gevallen beter af dan hun voorgangers in de tijd van de VOC. Bij de marine en koopvaardij bestonden voor de fundatieleerlingen in de negentiende eeuw goede toekomstmogelijkheden. De meesten hebben dan ook een goede positie bereikt.

Noten

1. C.G.C. van Hengst, *Aanteekeningen betreffende de Fundatie der Douarière Baronesse van Reede, vrijvrouwe van Renswoude te Utrecht* (Utrecht 1890) 3-4
2. Ibid., 10
3. H. Hardenberg, *Het Burgerweeshuis te 's-Gravenhage 1564-1964* ('s-Gravenhage 1964) 163; E.P. de Booy en J. Engel, *Van erfenis tot studiebeurs. De Delftse fundatie van Renswoude* Hollandse Studiën 15 (Delft 1985) 29; Van Hengst, *Aanteekeningen* 20
4. A. Graafhuis, 'De mathematici Laurens en Gerbrand Praalder', in: *Jaarboek Oud-Utrecht* (1961) 79-99, aldaar 80
5. C.A. Davids, *Zeewezen en wetenschap. De wetenschap en de ontwikkeling van de navigatietechniek in Nederland tussen 1585 en 1815* (Amsterdam/Dieren 1986) 327; De Booy en Engel, *Van erfenis tot studiebeurs* 58-61
6. De Booy en Engel, *Van erfenis tot studiebeurs* 58-61
7. Hardenberg, *Het Burgerweeshuis* 162-165 en 177
8. Marijke Donkersloot–de Vrij, *Kaarten van Utrecht. Topografische en thematische kartografie van de stad in vijf eeuwen* (Utrecht 1989) 63-64
9. Gemeentearchief Delft (GAD), Fundatie van Renswoude (FvR), inv.nr. 56, stukken betreffende onderwijs der leerlingen en inv.nr. 59, stukken betreffende onderwijs en toekomst der leerlingen.
10. Ibid., inv.nr. 69, stukken betreffende leerlingen afzonderlijk, dossier 15.
11. Gemeente Archief Utrecht (GAU), FvR, inv.nr. 11, notulen 7 en 8 juni 1774.
12. GAD, FvR, inv.nr. 46, ingekomen brieven 1754-1780 en inv.nr. 29, bijlagen der notulen 1754-1780, o.a. brief uit Rotherhill 28 april 1772.
13. GAU, FvR, inv.nr. 11, notulen 21 februari en 21 maart 1781.
14. Ibid., inv.nr. 9, notulen 24 juli, 24 augustus en 5 oktober 1768.
15. Hardenberg, *Het Burgerweeshuis* 174
16. Ibid., 220
17. De Booy en Engel hebben in hun studie over de Delftse Fundatie een boekenlijst gereconstrueerd van alle boeken die daar in de loop der jaren gebruikt zijn. Hieronder zijn vele bekende werken over scheepsbouw, navigatie, astronomie en geografie, zie *Van erfenis tot studiebeurs* 276-281
18. GAD, FvR, inv.nr. 1, notulen 20 juli 1757 en 25 mei 1758.
19. Ibid., inv.nr. 31, bijlagen der notulen 1756-1845.
20. GAU, FvR, inv.nr. 10, notulen 29 maart 1773.
21. GAD, FvR, inv.nr. 56, stukken betreffende onderwijs der leerlingen.
22. Ibid., inv.nr. 60, rapport 20 oktober 1759; inv.nr. 32, brieven van Van der Wall van 20 en 30 juli 1764.
23. Carin Gaemers, *...Eenige van de verstandigste, schranderste en bequaamste jongens. Beroepsopleidingen binnen de fundatie van Renswoude 1761-1795* (Doctoraalscriptie Erasmusuniversiteit Rotterdam 1992) 215-216
24. GAD, FvR, inv.nr. 1, notulen 25 mei 1758.
25. Algemeen Rijksarchief (ARA), 1.04.02, archief VOC inv.nr. 6446, scheepssoldijboek schip *Amerongen* 1764-1765, fol. 152.
26. Ibid., inv.nr. 6466, scheepssoldijboek schip *Jonge Lieve* 1765-1766, fol. 16; inv.nr. 6508, scheepssoldijboek schip *Huis te Bijweg* 1768-1769, fol. 14; inv.nr. 6607, scheepssoldijboek schip *Aschat* 1774-1775, fol. 14.
27. GAD, FvR, inv.nr. 69, dossier 1, attestaties van de schippers Maarten de Wit (3 augustus 1761), Pieter Pauw (5 januari 1762) en commandeur Leendert van Groenevelt (5 augustus 1762).
28. Ibid., inv.nr. 32, bijlagen bij de notulen 1764-1791, hierin een aanbevelingsbrief van Pieter Pauw en brieven van der Wall gedateerd 20 en 30 juli 1764.
29. ARA, VOC, inv.nr. 6522, scheepssoldijboek schip *Willem de Vijfde*, 1769-1771, fol. 10.
30. Gemeentearchief Den Haag (GADH), archief Renswoude, inv.nr. 587, register van namen van kwekelingen 1756-heden.
31. ARA, 1.01.46, archief Admiraliteits Colleges (Adm. Coll), inv.nr. 2140, betaalrol schip *Unie*, fol. 335. Voorin een brief van kapitein Andries Hartsingh aan de admiraliteit van Amsterdam met een ooggetuigeverslag van deze ramp.
32. GAD, FvR, inv.nr. 1, notulen 29 januari 1763.
33. Ibid., inv.nr. 1, notulen 31 juli 1767 en inv.nr. 69, dossier 11.
34. GAU, FvR, inv.nr. 8, notulen 18 april 1764.
35. Ibid., inv.nr. 9, notulen 24 juli 1768.
36. ARA, VOC, inv.nr. 5266, betaalrol schip *Amerongen* 1764, fol. 152.
37. GAD, FvR, inv.nr. 29, ongedateerde brief van Eduard van Herwijnen vanaf schip *Ritthem*, voor anker in de Tafelbaai, waarschijnlijk 1768.
38. Ibid.
39. GAD, FvR, inv.nr. 46, brief vanuit Batavia 30 december 1768.
40. Ibid., inv.nr. 32, brief vanuit Kaap de Goede Hoop 18 december 1782. In werkelijkheid zijn het 'slechts' circa 1000 doden geweest, zoals in J.R. Bruijn, F.S. Gaastra en I. Schöffer, *Dutch Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries* II, Rijksgeschiedkundige Publicatiën 166 ('s-Gravenhage 1987) te lezen is (reizen no. 4392 tot en met 4399). Een andere Delftse kwekeling, Jan Balans, die voor straf naar de VOC is gestuurd, meldt dit getal ook in zijn brief van 24 augustus 1783 (GAD, FvR, inv.nr. 32).

41. GAU, FvR, inv.nr. 12, notulen 30 juni en 29 december 1784.
42. GAD, FvR, inv.nr. 46, brief vanuit Kaap de Goede Hoop 29 april 1772; het servies bevindt zich nu nog in het Museum Paul Tetar van Elven te Delft.
43. Ibid., inv.nr. 46, brief 12 december 1772.
44. P.H. van der Brug, *Malaria en malaise. De VOC in Batavia in de achttiende eeuw* (Amsterdam 1994)
45. GAU, FvR, inv.nr. 10, notulen 4 april 1770.
46. ARA, VOC, inv.nr. 6683, scheepssoldijboek schip *De jonge Hellingman* 1779-1780, fol. 123; Centraal Bureau voor Genealogie (CBG), collectie Blois van Treslong Prins: microfiches betreffende Europese inwoners in Nederlands-Indië.
47. Van Hengst, *Aanteekeningen* 27
48. GAU, FvR, inv.nr. 9, notulen 19 juli 1767.
49. GADH, archief Renswoude, inv.nr. 587.
50. ARA, VOC, inv.nr. 14040, scheepssoldijboek schip *Vrouwe Anthonetta Coenrardina*, 1772-1773, fol. 6.
51. Ibid., inv.nr. 6654, scheepssoldijboek schip *Mentor*, 1777-1778, fol. 1; J.R. Bruijn, F.S. Gaastra en I. Schöffer, *Dutch Asiatic Shipping* deel III ('s-Gravenhage 1987), reis no. 8045
52. Hardenberg, *Het Burgerweeshuis* 203; A.J.S. van Lier, *De fundatie van de vrijvrouwe van Renswoude binnen de stad Utrecht* (Utrecht 1954) 105; De Booy en Engel, *Van erfenis tot studiebeurs* 31-34
53. Voor de opleiding en carrières van de kwekelingen na 1795 zie: A.A.B. Verbout – Wamsteeker, *Zij hadden hun zinnen op de zee gezet. Kwekelingen van de Fundaties van Renswoude en weesjongens naar zee 1756-1850* (Doctoraalscriptie Geschiedenis Rijksuniversiteit Leiden 1995)

Bijlage 1. Stuurmansleerlingen van de Fundaties van Renswoude.

Utrecht

1. **Dirk van Kooten**, geboren Utrecht 13 oktober 1743
- 1764 jong matroos op schip *Amerongen*, Kamer Amsterdam (A); retour januari 1766 schip *Lapienenburg*
- 1767 derde waak op schip *Woestduin* (A), van Batavia naar China; retour met hetzelfde schip voor kamer Zeeland (Z) 1769
- augustus 1769 naar Amsterdam om uit te varen, sindsdien spoorloos

2. **Jan Weteling**, geboren ca. 1748
- 1765 constabelsmaat op schip *De Jonge Lieve* (A); 1767 gerepatrieerd op hetzelfde schip (A)
- wil niet meer naar zee; opleiding in landmeten en wiskunde; wordt schoolmeester in Veenendaal

3. **Jan van Royen**, geboren Utrecht 11 mei 1749
- 1768 constabelsmaat op schip *Huis te Bijweg* (A); februari 1770 overleden tijdens terugreis aan boord van schip *Mossel*

4. **Bernardus de Vorst**, geboren Utrecht 28 augustus 1755
- 1774 constabelsmaat op schip *Aschat* (A); juli 1777 overleden op weg naar Japan op schip *Rodenrijs*

5. **Frederik Sebel**, geboren Utrecht 13 april 1760
- 1779 botteliersmaat op schip *'t Loo* (A); december 1783 overleden aan boord van de bark *Maria* in Oost-Indië

6. **Cornelis Josi**, geboren in Utrecht 27 augustus 1760
- 1779 jong matroos op schip *De jonge Hellingman* (A); vanaf 1780 in Batavia
- 1780 tot 1792 opgeklommen van extra-ordinair vuurwerker bij de artillerie tot majoor bij de artillerie
- 1785 gehuwd
- begraven Batavia november 1802

7. **Anthony Kuyper**, geboren Utrecht 29 augustus 1762
- 1783 constabelsmaat op schip *Brederode* (A); april 1784 na aankomst in Batavia overleden in hospitaal

Delft

1. **Eduard van Herwijnen**, geboren Delft 29 mei 1737
- 1760 twee reizen naar Portugal (schipper Maarten de Wit)
- 1761 tocht naar de Middellandse Zee op schip *De Vigilantie* (schipper Pieter Pauw)
- 1762 reis naar Groenland op schip *De Juffrouw Klara en Maria* (commandeur Leendert van Groenevelt)
- 1763 derde waak op VOC-schip *De Erfprins*, kamer Delft (D); gerepatrieerd juli 1765
- 1768 derde waak op schip *Ritthem* (D); 1772 gerepatrieerd met schip *Hoolwerf* (D)
- juni 1772 gehuwd te Delft
- september 1772 onderstuurman op schip *Vrouwe Anthonetta Coenrardina* (D)
- 1774 gerepatrieerd op schip *Juno*, een dag later te Delft overleden

2. **Christoffel Cras**, geboren Delft 1 november 1744
- 1763-1764 reis naar de Middellandse Zee met schip *Vigilantie* (schipper Pieter Pauw)
- 1764 matroos op VOC-schip *Bleiswijk* (D)
- 1765 met hetzelfde schip van Batavia naar Ceylon en Bengalen
- 1766 gerepatrieerd
- 1767 derde waaksexamen bij Pybo Steenstra, daarna derde waak op schip *Bovenkerkerpolder* (A)
- 1771 gerepatrieerd op schip *Kronenburg*
- 1771 onderstuurman op schip *Leiderdorp*

(A)
- oktober 1774 overleden in hospitaal te Batavia

3. **Johannes de Kort**, geboren 24 oktober 1748
- 1765 reis naar Middellandse Zee aan boord van *Vigilantie* (schipper Pieter Pauw)
- 1767 vierde stuurman op schip *Zwieten* (admiraliteit van Amsterdam) op kruistocht naar de Middellandse Zee en reis naar Lissabon
- 1769 derde waak op schip *Willem de Vijfde* (A), van Batavia naar China
- 1771 als tweede stuurman gerepatrieerd met het zelfde schip voor kamer Zeeland
- 1771 na examen bij Pybo Steenstra onderstuurman op schip *Schoonzicht*; wegens sterfte aan boord van de vloot vanaf de Kaap opperstuurman
- 1774 gerepatrieerd
- 1774-1776 opperstuurman op schip *Huis ter Spijk*
- 1777 kapitein op schip *Mentor*; 5 januari 1780 tijdens terugreis op rif gelopen en vergaan met man en muis

4. **Johannes Cornelis Waaldijk**, geboren 11 augustus 1761
- 1779 als matroos op schip *Batavia* (D)
- 1781 tijdens terugreis met schip *Hoogkarspel* Engels krijgsgevangen
- tot maart 1783 aan de Kaap; terugreis met oorlogsfregat *Jason* via Suriname
- juni 1784 aankomst Nederland
- 1785 na stuurmansexamen sous-luitenant op schip *Schoonderloo* (D)
- juni 1787 overleden in hospitaal Batavia; onechte zoon geboren Delft september 1785

5. **Johannes Frederik Wittemer**, geboren 3 augustus 1774
- 1790 cadet de marine op schip *Rusthof* (D)
- 1792 gerepatrieerd met schip *Hoornweg* voor kamer Rotterdam
- 1793 na stuurmansexamen sous-luitenant op schip *Constantia* (D)
- overleden Batavia april 1797

Den Haag

1. **Thomas Bloks**, geboren Den Haag 31 augustus 1738
- 1764 constabelsmaat op schip *Compagnies Welvaren* (A)
- overleden in hospitaal Batavia juni 1765

2. **Zacharias Dijkmans**, geboren Den Haag 20 december 1741
- 1759, 1761 en 1762 reizen met de admiraliteit van Amsterdam
- 1764 derde waak op schip *Noord-Beveland* (A)
- 1766 retour met schip *Velzen* (A)
- 1767 onderstuurman op schip *Damzicht* (A)
- juni 1768 na aankomst in Batavia overleden in hospitaal

3. **Gerrit Hermanus Kuiper**, geboren Den Haag 10 november 1748
- 1766, 1768, 1769 vier reizen als matroos met de admiraliteit van Amsterdam
- 1769 derde waak op schip *Scholtenburg* (A)
- 1771 gerepatrieerd met schip *Geinwens*
- 1771 onderstuurman op schip *Prinses van Oranje* (A)
- testament Batavia 30 september 1772
- 1 oktober 1772 overleden aan boord van schip *Groenendaal* tijdens thuisreis

4. **Johannes George Rode**, geboren Den Haag 4 juli 1754
- 1770-1772 reizen met de admiraliteit van Amsterdam
- 1775 derde waak op schip *Holland* (A)
- 1776 tijdens thuisreis op schip *Voorberg* voor kamer Zeeland overleden

5. **Hendrik Adolf Bogaart**, geboren Den Haag juli 1757
- 1776 matroos op schip *Mars* van admiraliteit van Amsterdam
- 1779 vierde stuurman op oorlogsfregat *Jason*

- 1780 derde waak op schip *Trompenburg* (A)
- 1783 in Oost-Indië overleden aan boord van schip *Wakkerheid*

6. **Mattheus Flok**, geboren Den Haag 3 juli 1763
- 1781 matroos op oorlogsschip *De Erfprins*
- 1782 op oorlogsschip *De Unie*; met schip ten onder 18 oktober 1782

Bijlage 2. Instrumenten van de Haagse Fundatie.

Werktuigen voor de sterren-, aardrijks- en zeevaartkunde

No. 1. Een *Hemel-Globe* en eene *Aard-Globe*, beide van 18 duimen middellyn, staande op nootenboomhouten stoelen; gemaakt door *Johan Senex*.

2. Een eikenhoute *Quadrant*, of *vierde Ronds*, van 14 1/2 duimen straal, met koper beslagen, verdeeld in graaden en ieder graad in 6 gelyke deelen, met zyn Wyzer en Visieren.

3. Een koper *Muur-Quadrant*, van 5 voeten 9 duimen straal, ieder graad verdeeld in 60 minuten, met deszelfs zogenoemde *Umbra recta* en *Umbra versa* [...].

4. Een houte *Quadrant* van 14 duimen, bestaande uit twee verschillende boogen met derzelver Visieren en dienende om op Zee hoogten te meeten [...].

5. Een *Spiegel-Octant* van *Hadley*, geheel van koper, zeer fraai gemaakt door *Heath* en *Wing*, van 17 duimen; in een eikenhoute kistje.

6. Een ander van hout van 24 duimen, met verscheidene waterpasjes voorzien en van een byzonder maakzel, door *Sisson*.

7. Een *Scheeps-Kompas*, in een vierkante houte Doos.

8. Een *Artificieele Horizon*, of *Kunst-Kim*, bestaande in een zwaare cirkelvormige platte metaale spiegel, die zuiver gepolyst en in koper gevat is, hebbende van onder een tap, waarop dezelve, geduurende een zeer langen tyd, kan ronddraaien, in een metaal pannetje, geplaatst in den bodem van een vierkant houte bakje, hetwelk met een glazen dak gedekt kan worden; waarby een koper tuig en handvat, om den spiegel in beweeging te brengen; alles besloten in een eikenhouten kistje.

9. Een *Oorlogschip*, met al deszelfs staande en loopend Wand en verder toebehooren, voorzien met 66 stukken Kanon.

10. Een *Staande Horologie*, in een nooteboomen houte Kast, zynde een fraai slingerwerk, loopende één maand en wyzende uuren, minuten en secunden; gemaakt door *Jac. van der Cloese*.

11. Een zogenoemd *Orrery*, of *Planetarium*, dienende om den loop der Zon en Dwaalsterren, met haare Omloopers, en de verschynzelen, uit derzelver verschillende standen voortspruitende, te verklaaren: ten welken einde men op hetzelve geplaatst vindt, in het middenpunt de Zon, vervolgens Mercurius, Venus, de Aardkloot met de Maan, Mars, Jupiter met zyn vier en eindelyk Saturnus met zynen Ring en vyf Satellieten; zynde alle beweeglyk op hunne assen, behalve de Satellieten, en verder omtrokken met de voornaamste Hemel-Cirkelen, alle van koper. Dit Kunsttuig staat op een achtkantigen mahonyhoute Voet en kan met diergelyken Kap, waaraan twee kopere handvatzels zyn, gedekt worden. In deezen voet bevindt zich eene laade, waarin liggen:
Eene kopere Ring.
Een yvoire Aardglobe in een doosje.
Twee yvoire Bolletjes, kunnende de eene dienen voor de Aarde en de andere voor de maan; in een palmhouten doosje.
Een Werktuigje, staande op twee voetjes, waaraan een stiftje met een koperen halven Cirkel en koperen haak.
Een groote kopere Bol, hebbende aan de eene zyde een bol glas en waarin hangt een koper Lampje: om deeze Bol, die de Zon verbeeld, te kunnen stellen, is 'er een koper voetje en aan den Bol zyn twee buizen, waarvan e wydste voorzien is met een schroef. Nog ligt in deeze laade de Kruk, waarmede al het beweegbaare in werking wordt gebragt. Dit fraaie Kunsttuig is gemaakt door *E. Wrigt* te London, en het Uurwerk, waardoor hetzelve loopt, door *J.A. van Baarda*, een Kweekeling uit deeze Stichting.

12. De afbeelding van het *Planetarium*, in een zwart houten lyst.

13. Le vrai *Calendrier* perpetuel et general par *François Cordamon*, met deszelfs beschryving.

14. Een ander en grooter, zeer goed nagemaakt, door *Frederik Willem Mury*, een Kweekeling deezer Stichting.

15. [er bij geschreven] Een Platte Hemelkaart met zijn beweegbaren Meridiaan op Bordpapier geplakt, in een zwarte Kas met een glas daarvoor.

Bron: GADH, FvR, inv.nr. 103, naamlijst van wis- en natuurkundige werktuigen, 1802

Bijlage 3. Studieprogramma voor navigatie bij de Delftse Fundatie.

'Korte optelling der Weetenschappen, in welke de jongelingen na hunne verscheide keuze dienen onderwezen te worden.'

'Behalve de Reekenkunde en de fundamenten der Theoretische Meetkunst, daarin alle degeene behooren kundig te zijn, welke zig willen toeleggen op kunsten, die eenige betrekking op de Mathesis hebben, schijnen deze volgende dingen mij in 't bijzonder zeer noodzaakelijk

1

Voor Zeevarenden

De Landmeetkunst om dus in staat te zijn om alle afstanden af te meeten, havens, baajen naauwkeurig in kaart te brengen, waarbij ook komt de lighaammeeting, om allerleij vaten en kassen te kunnen roojen en meeten, 't welk ook bij de bereekening der scheepsgroote en lading ten hoogste te passe komt.

De Mechanica of Werktuigkunde om de kragten, werking, deugden en gebreeken der werktuigen, welke van verscheide zoort in een schip zijn, te kennen en verstaan.

De theorie der Scheepsbouwkunde, van de naamen der deelen van een schip, haare maaten en proportie jegens elkander te weeten, de groote en last der scheepen te bereekenen.

De Navigatie of stuurmanstkonst waarin 't gebruik der zee instrumenten, 't bereekenen der coersen en al wat daartoe eenigzints behoort, verhandelt word.

De Algebra om veele meer buitengewoone voorstellen, die echter niet zelden tot veel nut strekken, te kunnen ontbinden.

De Astronomie, omdat op deeze alle de reegelen der scheepvaard steunen en het buiten kennis van deeze onmogelijk is, eenige verbeeteringen in de zeevaard in trein te brengen.

De Geographie om de gelegendheid van alle landen te kennen.

Het Italiaansch en Scheepsboekhouden, dewijl dit niet zelden een zeeofficier te passe koomen.

De deelen der Natuurkunde, die op 't vuur, lucht en water betrekking hebben, om dus de barometers, thermometers, pompen en dergelijke natuurkundige werktuigen, die geen gering nut in de zeevaard hebben, te verstaan.

Een weinig van de Artillerie, zoo veel die aan boord vereist word.

't Is ook aanprijsselijk, dat deze een weinig geoeffent worden in het *handteekenen* om de landkenningen, havenzigten etc. te kunnen ontwerpen, 't geen voor een zeeman ten hoogsten noodzaakelijk is.

2

voor Landmeeters en Fabrijken etc.

Bron: GAD, FvR, inv.nr. 56, stukken betreffende onderwijs der leerlingen.

MEDEDELINGEN

Over de auteurs

Jan Parmentier (1956) is assistent-hoogleraar aan de Universiteit van Gent, vakgroep Nieuwe Geschiedenis. Hij publiceerde verschillende boeken en artikelen over maritiem-historische onderwerpen en over reisverhalen. In 1996 verzorgde hij de uitgave *Thee van overzee. Maritieme en handelsrelaties tussen Vlaanderen en China tijdens de 18de eeuw*. Momenteel onderzoekt hij de maritieme en economische geschiedenis van Oostende tijdens de 18de eeuw.

Ben Teensma (1932) studeerde Portugees en Spaans in Utrecht. Hij was sinds 1958 achtereenvolgens docent Portugees aan de Universiteiten van Utrecht, Groningen en Leiden. Hij promoveerde in 1966 aan de Universiteit van Amsterdam op de ideologie van Francisco Manuel de Melo (1608-1666), een Portugese historicus en belletrist. Later specialiseerde hij zich vooral in de Nederlandse Sefardim en de expansiegeschiedenis van Portugal.

Annet Verbout-Wamsteeker (1946) is tot 1977 werkzaam geweest als operatiekamerverpleegkundige. Vanaf 1988 studeerde zij in deeltijd geschiedenis aan de Rijksuniversiteit te Leiden, alwaar ze in 1996 afstudeerde. Daarna werkte ze mee aan een boek over de *Zeven Provinciën*. Momenteel doet zij promotieonderzoek naar de 18de-eeuwse luitenant-admiraal Lodewijk, graaf van Bijlandt.

André Wegener Sleeswijk (1927) studeerde, na zijn opleiding aan het Koninklijk Instituut voor de Marine (zeedienst), werktuigbouwkunde aan de Technische Hogeschool in Delft en het Massachusetts Institute of Technology. Hij promoveerde in 1962 op een metaalfysisch onderwerp aan de Universiteit van Amsterdam. Van 1964 tot 1992 was hij hoogleraar technische natuurkunde te Groningen. Hij heeft artikelen gepubliceerd op metaalfysisch en op technisch-historisch gebied.

Marjolein Wegener Sleeswijk (1953) studeerde zang aan de conservatoria van Amsterdam en Basel. Verder studeerde ze klassieke talen aan de Universität Wien. Momenteel is ze woonachtig en werkzaam als lerares Grieks en Latijn te Wenen.

Rectificatie

In het vorige Tijdschrift voor zeegeschiedenis, 1997 nummer 2, werd in de inleidende woorden ten onrechte gezegd dat Karl de Leeuw, auteur van een van de artikelen in genoemd tijdschriftnummer, geen historicus zou zijn. De heer De Leeuw is als historicus verbonden aan de Universiteit van Amsterdam, actief op het terrein van de wetenschapsgeschiedenis.

Boekbesprekingen

J.H.G. Gawronski en P.V. Boyarsky (et al.) *Northbound with Barents. Russian-Dutch Integrated Archaeological Research on the Archipelago Novaya Zemlya in 1995* (Amsterdam: Jan Mets, 1997, 254 p., ill., krtn., ISBN 90-5330-188-7)
Jaap Jan Zeeberg, Pieter Floore en René Gerritsen, *Nova Zembla. Recente expedities in het Noordpoolgebied* (Rijswijk: Uitgeverij Elmar B.V., 1996, 296 p., ill., krtn., index, ISBN 90-389-0490-8; *f* 44,50)

De politieke ommekeer in Oost-Europa, aan het begin van dit decennium, heeft niet alleen het dagelijks leven van veel Russen ingrijpend veranderd, maar heeft ook nieuwe mogelijkheden gecreëerd voor westerse onderzoekers. Twee categorieën die al jaren rijkhalzend uitkeken naar de mogelijkheid om achter het 'ijzeren gordijn' onderzoek te mogen doen waren historici en archeologen met belangstelling voor Nederlands-Russische contacten. Nog voor de Russen een formeel toelatingsbesluit hadden genomen, bereikten in 1991 twee avontuurlijke Nederlanders min of meer toevallig de resten van het Behouden Huys op de oostkust van Nova Zembla. Dat was het eerste Nederlandse bezoek aan die plek sinds Willem Barentsz en zijn tochtgenoten na de overwintering van 1596-1597 waren vertrokken. Ze waren op zoek geweest naar de noordoostelijke doorvaart naar Azië, doch hun schip raakte vast in het ijs. Ze bouwden het Behouden Huys en brachten er in redelijke welstand de winter door; het werd de eerste succesvolle overwintering van Europeanen in de Arctis. Het is vooral aan de vele edities van het dagboek van overwinteraar Gerrit de Veer te danken dat die gebeurtenis in binnen- en buitenland in herinnering is gebleven. Wat eeuwen niet was gelukt, gebeurde na 1991 meermalen. De locatie van het Behouden Huys werd driemaal door een Nederlands-Russisch wetenschappelijk team bezocht. In 1992 was dat door het Arctisch Centrum van de Rijksuniversiteit Groningen en het Arctisch en Antarctisch Onderzoeksinstituut in St. Petersburg en in 1993 en 1995 door het Instituut voor Pre- en Protohistorische Archeologie van de Universiteit van Amsterdam met het Russisch Instituut voor Cultureel en Natuurlijk Erfgoed en het Archeologisch Instituut van de Russische Academie van Wetenschappen in Moskou. De twee voorliggende boeken zijn resultaten van een aantal van deze expedities.
Het eerste boek, onder redactie van Gawronski en Boyarsky, is het wetenschappelijk verslag van de Nederlands-Russische expeditie van 1995 die tezamen met de expeditie van 1993 in een breed en diepgaand wetenschappelijk onderzoek uitmondde van de plek en omgeving van de overwintering van 1596-1597. Het omvatte archeologisch, biologisch en geologisch onderzoek bij het Behouden Huys, het zoeken naar het graf van Barentsz en naar het wrak van diens schip. Er zijn in totaal 9000 vondsten verzameld die voor een deel nog moeten worden geanalyseerd; het betreft zowel de resten van de overwintering als bodemmonsters. Ten aanzien van de constructie en de bewoning van het Behouden Huys konden voorlopige conclusies worden getrokken, die in deze bundel zijn verwerkt.
Na de inleiding door de beide redacteuren, de Nederlandse archeoloog Gawronski en diens Russische collega Boyarsky, worden de principes en opzet van de expeditie beschreven door de expeditieleider Boyarsky. Het merendeel van de overige auteurs was Nederlands of Russisch expeditielid. P. Floore beschrijft de historische achtergrond die tot de expeditie leidde: de Nederlandse handelscontacten met Noord-Rusland vanaf het midden der zestiende eeuw en het zoeken naar de noordoostelijke passage naar Azië. Aansluitend geeft de Rus V.L. Derzhavin een historische beschrijving van de terugreis in sloepen in 1597. Het derde hoofdstuk bevat de resultaten van het ecologisch onderzoek, zoals van (korst)mossen en plantengroei. Vervolgens is door de Russen E.K. Semenov en D.D. Badyukov op basis van gegevens in het dagboek van De Veer een reconstructie gemaakt van de meteorologische situatie boven het Arctisch bassin ten tijde van de overwintering. In de volgende verslagen wordt het resultaat van het onderzoek naar de geologie rond het Behouden Huys besproken en de ijssituatie in de Barentszee geanalyseerd. In het vierde hoofdstuk bespreekt V.F. Starkov het archeologische onderzoek rond de overwinteringsplek en Gawronski de reconstructie van het Behouden Huys. D.G. van Smeerdijk zocht naar menselijke, dierlijke en plantaardige resten van de overwintering en bespreekt de vondsten. Gawronski en J.J. Zeeberg onderzochten de mogelijke ligplaats van het schip. Een aantal lokaties langs de route terug met de sloepen en de plekken waar Willem Barentsz en Claes Andriesz misschien werden begraven, worden besproken door J.A. Salikov. Zij overleden op de terugreis na de overwintering vlak na elkaar, volgens De Veer in zicht van de IJskaap aan de westzijde van Nova Zembla. Onduidelijk is nog steeds of ze aan land werden begraven of een zeemansgraf kregen. De opgravingen door patholoog G.J.R. Maat en Floore rond de Ivanov Baai hebben echter niets concreets opgeleverd. Ten slotte schrijft de Rus Teplyakov over het hout, zowel aangespoelde boomstammen afkomstig uit Siberië, als wrakhout, dat langs de stranden van Nova Zembla wordt gevonden en dat bij de bouw van het Behouden Huys zo'n belangrijke rol speelde. In het laatste hoofdstuk pleiten Boyarsky en twee andere Russen voor de oprichting van een 'Willem Barentsz park' op Nova Zembla, dat verdere vernietiging van deze historisch en archeologisch zo belangrijke plek zou moeten voorkomen. Dit is geen overbodig voorstel, aangezien de omgeving van het Huys sinds de ontdekking in 1871 zwaar heeft geleden onder allerlei passanten. Omdat het gemakkelijker is geworden om dergelijke interessante lokaties in Rusland te bezoeken zal het gevaar van verdere verstoring alleen maar kunnen toenemen tenzij er beschermende maatregelen worden getroffen.
Het eerste deel van het boek is in het Engels, en het tweede deel, met naar ik aanneem precies dezelfde inhoud, is geheel in het Cyrillisch. Het is overzichtelijk van opzet en de verschillende hoofdstukken zijn goed gedocumenteerd met kaarten, grafieken en een enkele foto. Dat dit verslag ondanks de vaak gebrekkig functionerende communicatiemiddelen tussen beide landen zo snel na de expeditie is verschenen, is een bewijs voor de harmonieuze samenwerking tussen de Nederlandse en Russische onderzoekers en hun instituten.
Het tweede boek, onder redactie van de eerder genoemde expeditieleden Zeeberg en Floore met foto's door R. Gerritsen, is een vlot geschreven verslag van voornamelijk persoonlijke herinneringen en belevenissen van Nederlanders die sinds 1991 naar Nova Zembla gingen, vermengd met historische wetenswaardigheden. In de eerste twee hoofdstukken bieden Floore en Zeeberg een overzicht van de geschiedenis van Nederland en de Arctis tot 1991. Behalve de reizen van Willem Barentsz en de expedities met de schoener *Willem Barentsz* in de jaren 1878-1884 komen ook verschillende Russische expedities naar het Behouden Huys aan de orde. Het derde hoofdstuk bevat het relaas van F. Heeres, een van de twee avonturiers die in 1991 met de Russische amateur-archeoloog D.F. Kravtjenko het Behouden Huys bezochten. Ze zagen daar onder meer het stuk scheepswand dat later als deel van het schip van Barentsz en Heemskerk werd geïdentificeerd. Dit hoofdstuk bevat voornamelijk door Heeres in 1991 genoteerde dagboekfragmenten. Deze formule is ook in latere hoofdstukken gehanteerd, aangevuld met krantenberichten over Nederlandse expedities naar het noorden. Zo vertelt de journalist T. Slagter aan de hand van zijn artikelen in het *Utrechts Nieuwsblad* over zijn betrokkenheid bij de expeditie van 1993. Over het archeologisch onderzoek in en om het Behouden Huys en het zoeken naar het graf van Barentsz gaan de persoonlijk dagboekfragmenten van Floore uit 1993 en van Zeeberg en Floore uit 1995. Het is een onderhoudend boek geworden waarmee de lezer een goede indruk krijgt van wat er allemaal bij zulke expedities komt kijken. Daarbij horen de vaak moeizame contacten met chaotische Russische ambtelijke organisaties, terwijl ook de plezierige samenwerking en persoonlijke contacten met de Russische expeditieleden duidelijk worden. Het boek is geïllustreerd met foto's, waarvan sommige in kleur, die door verschillende expeditieleden werden gemaakt, vooral door beroepsfotograaf Gerritsen.
Samenvattend: de twee publikaties vullen elkaar uitstekend aan. Enerzijds het baanbrekend en origineel wetenschappelijk werk dat de afgelopen tijd in Nova Zembla werd verricht, anderzijds de avonturen en persoonlijke ervaringen van verschillende deelnemers aan die expedities. Het is goed dat deze boeken zo kort na elkaar zijn verschenen, een niet geringe prestatie van alle auteurs en de redacteuren.

W.F.J. Mörzer Bruyns

Juliette Roding & Lex Heerma van Voss, (eds.), *The North Sea and Culture (1550-1800). Proceedings of the International Conference held at Leiden 21-22 April 1995* (Hilversum: Verloren, 1996, 524 p., ill., ISBN 90-6550-527-X; *f* 65,00)

In 1995 werd in Leiden een tweedaags-congres gewijd aan het thema van een culturele eenheid zoals deze bestaan zou hebben in landen rondom de Noordzee. De organisatoren hadden hun inspiratie hiervoor geput uit het werk van de Franse historicus Fernand Braudel. Laatstgenoemde publiceerde in 1949 *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*. In 1966 werd dit werk opnieuw in een herziene en uitgebreide versie uitgegeven (waarvan de Engelse vertaling in 1975 verscheen). Braudel had zich in de tussentijd tot een gezaghebbend figuur ontwikkeld maar het was die Engelse vertaling die hem internationale lof bracht. Het was met name zijn geschiedtheorie van de *longue durée* die school maakte. In deze totaalgeschiedenis werden politieke, sociale, en economische ontwikkelingen afgezet tegen een vrijwel onbeweeglijke lange termijn.
De resultaten van het congres zijn inmiddels in boekvorm verschenen in een bundel met maar liefst dertig artikelen. Deze bijdragen zijn opgehangen aan zeven thema's als migratie, religie, handel en cultuur. De diversiteit van de behandelde onderwerpen vormt wel een obstakel voor het gemoed van de lezer (en de recensent), met als motto: waar te beginnen en waar

te eindigen? In de eerste plaats geografisch; het gebied dat hier centraal staat is: de zuidoostkust van Engeland en Schotland, de noordwestkust van Frankrijk plus de Vlaamse kust, de kuststrook van de Republiek, Noord-Duitsland, Denemarken, de zuidwestelijke kustlijn van Zweden en Noorwegen. In al deze regio's staat voorop dat het belangrijkste middel van bestaan de visserij vormde. Uit deze sector kwam de bulk van de inkomsten. De trek van bij voorbeeld de haringscholen door klimatologische omstandigheden kon in bepaalde regio's tot een economische ineenstorting leiden of de vissers naar alternatieven als kabeljauw doen omkijken (zoals uiteengezet in het artikel van P. Holm). Onderlinge competitie tussen staten leidde niet alleen tot overbevissing maar in een enkel geval tevens tot oorlog. Nog in de jaren zeventig van deze eeuw vochten de Engelse en IJslandse marine heuse 'cod wars'. Een onwelkom bijprodukt van oorlog vormde de kaapvaart, die geweldige economische schade toebracht (behandeld door A.P. van Vliet).
In de vroeg-moderne tijd vormde migratie binnen noordwest-Europa in elk geval geen methode om de mensen dichter tot elkaar te brengen, hoewel de onderlinge mobiliteit op zichzelf indrukwekkend was (bij J. Lucassen). Culturele uitwisseling van woorden en gebruiken was toch in de eerste plaats een gevolg van handelscontacten; er was geen sprake van een vooropgezet plan tot integratie van verschillende bevolkingsgroepen (S. Sogner). De omvang van die handelscontacten was buitengewoon indrukwekkend. De onderlinge financiële belangen waren daardoor groot (M.A. Ebben). Zo kwam bij voorbeeld bijna de gehele handel in Veere op het conto van een handjevol Schotse kooplieden (V. Enthoven). De verovering van de Spaanse zilvervloot in de baai van Vigo in 1702 bracht Nederlandse handelaren tot wanhoop. Een Engels-Nederlands vlooteskader boorde daar weliswaar de vijandige schepen de grond in - een grote politieke overwinning - maar tegelijk verdwenen de door hen medegefinancierde goederen in de golven. Een netwerk van groepjes handelaren en financiers bepaalde internationaal de goederenstromen.
Noordwest-Europa vormde op het eerste gezicht vooral een religieuze eenheid. Hier lag de bakermat van de Reformatie. Het protestantse geloof lijkt echter eerder tot een verdere versplintering der gelovige massa te hebben geleid dan dat zij een unificerende kracht vormde. De ontelbare theologische haarkloverijen die volgden - nu de geest eenmaal uit de fles was - bevorderden zelfs op de lange termijn de secularisering en ondermijnden zo de centrale positie die religie tot dan toe in de samenleving had ingenomen.
Bijna de helft van het boek wordt ingeruimd voor de culturele context en dan in het bijzonder de artistieke relaties tussen de Republiek en Engeland. De onderlinge band was op dit terrein gedurende de zeventiende eeuw bijzonder hecht te noemen. Het is op de as Londen-Amsterdam dat een langdurige kruisbestuiving plaatsvond met blijvende resultaten. Zo werd via de schilderkunst het concept van landschap (en de maakbaarheid ervan - in het echt èn op het doek) in Engeland geïntroduceerd. Noord-Ierland daarentegen ondervindt nog dagelijks de schadelijke gevolgen van de religieuze politiek van 'King Billy'.
De titel van de bundel rept bewust niet van een 'North Sea Culture' maar van 'North Sea *and* Culture', want het eerste zou aan de hand van het gebodene wat al te voorbarig zijn geweest. De conclusie op de achterflap als zou hier sprake zijn van een werkbaar concept is dan ook misleidend. Het totaalbeeld is te divers om eenduidig verklaard te worden. Slechts als hypothese en intellectuele oefening valt er in een beperkte context mee te werken. Wat de schare aan auteurs eigenlijk voorstaat is een meer comparatief gerichte benadering van de geschiedenis, waarbij zij de invloed van de Republiek op hun eigen land als uitgangspunt nemen. Met haar koopvaardij-, vissers-, en oorlogsschepen als instrument en met de Noordzee als natuurlijke uitlaatklep, verkeerde Nederland in de vroeg-moderne tijd in het centrum van een internationale uitwisseling op cultureel en wetenschappelijk gebied; het betrof hier overigens vooral eenrichtingsverkeer. Nederlandse historici zouden nu eindelijk wel eens die valse bescheidenheid over het eigen verleden van zich af mogen werpen. Lang leve de Republiek!

C.O van der Meij

Henk den Heijer, *Goud, ivoor en slaven. Scheepvaart en handel van de Tweede Westindische Compagnie op Afrika, 1674-1740* (Zutphen: Walburg Pers, 1997, 445 p., ill., ISBN 90-6011-998-3; *f* 59,50)

Drie jaar na verschijning van zijn overzichtwerk over de geschiedenis van de West-Indische Compagnie heeft Henk den Heijer opnieuw een monografie afgeleverd over de WIC. In zijn proefschrift, dat nu in een handelseditie in de boekhandels ligt, ligt het accent niet meer op de Compagniesaktiviteiten in het algemeen, maar staat de handel op Afrika centraal. Daarnaast mengt de auteur zich, anders dan in zijn vorige boek, in verschillende wetenschappelijke discussies.
Met *Goud, ivoor en slaven* betreedt Den Heijer een terrein dat grotendeels *terra incognita* was: de geschiedschrijving van de Nederlanders op de kusten van Afrika. Alleen A. van Dantzig en J.M. Postma waren hem in boekvorm voorgegaan. Den Heijer was derhalve genoodzaakt uitgebreid archiefonderzoek te doen om de scheepvaart en handel van de WIC op Afrika tussen 1674 en 1740 in kaart te brengen. Van deze taak heeft hij zich met verve gekweten. Het resultaat is een leesbaar en leerzaam boek.
Eén van de belangrijkste stellingen die worden ontvouwd is dat de goudexport uit de Goudkust niet zo drastisch is gedaald als tot dusverre werd aangenomen. De neergang van goudleveranties uit het gebied zelf werd na 1700 opgevangen door goud dat onder meer afkomstig was van de Slavenkust, voornamelijk Braziliaans stofgoud waarmee Portugese kooplieden betaalden voor slaven die de Nederlanders te koop aanboden. Helaas beschikt de auteur over weinig direkt bewijs om deze these aannemelijk te maken. De bronnen, zo schrijft hij, maken geen onderscheid tussen Afrikaans en Braziliaans goud, waardoor niet kan worden vastgesteld hoeveel goud de Portugezen hebben aangebracht (p. 197).
En passant wordt het idee ontzenuwd dat de Nederlanders met massale leveranties van buskruit en vuurwapens een bijdrage zouden hebben geleverd aan de veelvuldige oorlogsvoering aan de Goud- en Slavenkust, waarmee wellicht zelfs het machtsevenwicht in West-Afrika zou zijn verstoord (p. 248). De export van oorlogsmateriaal door de WIC bedroeg minder dan een procent van de schatting die W.A. Richards ooit maakte. Merkwaardig is dat zowel in dit verband als in de rest van *Goud, ivoor en slaven* elke verwijzing ontbreekt naar het belangrijkste boek dat in de laatste jaren is verschenen over Atlantisch Afrika: John Thornton's *Africa and Africans in the making of the Atlantic world, 1400-1680* (Cambridge 1992).
Op enkele punten in zijn betoog trekt de auteur conclusies die inconsistent zijn met zijn bewijsmateriaal. Dat is bijvoorbeeld het geval bij de vergelijking van het rendement van de slavenhandel met dat van de handel in Afrikaanse producten (p. 165). In de periode 1674-1711, zo heet het, was de brutomarge (het verschil tussen verkoop- en inkoopprijzen) van de slavenhandel bijna tweemaal zo groot als die van de goederenhandel. Anderzijds bedroegen de kosten van uitrusting, proviand en gage voor een schip gebruikt in de goederenhandel de helft van die voor een slavenschip. Het zou voor de hand liggen hieruit te concluderen dat beide vormen van handel op Afrika elkaar qua rendement in evenwicht hebben gehouden, maar Den Heijer stelt vervolgens dat de slavenhandel tot 1711 matig heeft gerendeerd, terwijl de goederenhandel de WIC "permanent een flinke winst [moet] hebben opgeleverd".
Aan het einde van het boek probeert Den Heijer de tweede West-Indische Compagnie, die in de historiografie als een lelijk eendje geldt, enigszins te rehabiliteren. Hij beweert dat de veronderstelling dat de particuliere handelsvaart op Afrika na de beëindiging van de Compagniesmonopolies betere resultaten boekte, op vooroordelen berust. Doordat particulieren het moesten stellen zonder handelsposten in Afrika, waren zowel hun retourschepen, die werden ingezet voor de goederenhandel, als hun slavenschepen gedwongen langere reizen maken dan de vaartuigen van de WIC. Dat klinkt plausibel, maar bij nadere bestudering blijkt dat de vestiging van handelsposten niet automatisch tot een gestage stroom van slaven leidde. Aan de Slavenkust bleven de Nederlanders bijvoorbeeld sterk afhankelijk van de machthebbers van Offra en Fida. En aan de Goudkust streefde de Compagnie zelfs naar een *beperkte* slavenexport met het oog op de handhaving van goede betrekkingen met verschillende Afrikaanse staten. Dat neemt niet weg dat de particulieren inderdaad aanzienlijk langer voor de kust moesten kruisen voordat ze de gewenste aantallen slaven hadden gekocht.
De periodisering van de Nederlandse aanwezigheid aan de Slavenkust blijft overigens een vraagteken na lezing van dit boek. Duidelijk is dat er voor 1725 twee factorijen zijn geweest, één te Offra en één te Fida, maar het blijft gissen naar de openingsdata van deze handelsposten. Voor de post in Offra worden als jaartallen zowel 1660 (p. 237) als 1675 (kaart 2) opgegeven, voor die in Fida 1670 (kaart 2 en p. 147) en 1703 (p. 237).

Wim Klooster

John Carswell, *The South Sea Bubble* (Stroud: Sutton Publishing Limited, 1993[2], 294 p., ISBN 0-8299-918-9; £ 18.99)

In 1997 steeg de AEX-index van de 25 toonaangevende, beursgenoteerde Nederlandse bedrijven met 41 procent. Dat de beurshausse ook zijn schaduwzijde kan hebben bleek wel aan de hand van het uitdijende beursschandaal sinds oktober van dat jaar. Een van de meest gebruikte (maar illegale) methoden van verrijking aan de beurs is voorkennis. Het was een combinatie van voorkennis en speculatie op ongekende schaal, die in 1720 leidde tot één van de beroemdste en meest beruchte financiële schandalen aller tijden: de *South Sea Bubble*. Gedurende de zomer van dat jaar stegen de prijzen van aandelen in de South Sea Company ongeveer acht maal in waarde, voordat ze in het najaar in elkaar zakten en menig speculant ruïneerden.
Het was allemaal begonnen met de oprichting van de South Sea Company in 1711. Engeland verwachtte met het einde van de Spaanse Successieoorlog (1702-1713) belangrijke handelsconcessies van Spanje te kunnen krijgen in Zuid-Amerika. De politieke voorkeursregeling die bij de vrede tot stand werd gebracht omvatte onder meer het *asiento* (contract voor slavenleveranties). Ondanks dit ogenschijnlijk lucratieve voordeel, kwam de nieuwe compagnie in de praktijk maar moeizaam van de grond door bureaucratische obstructie van overzeese Spaanse officials en mismanagement. De werkelijke reden voor dit noodlijdend bestaan was echter elders gelegen. Sinds de Glorieuze Revolutie van 1688 was het Engeland eco-

nomisch voor de wind gegaan. De financiële sector was bij deze ontwikkeling achter gebleven en met name de kredietfaciliteiten waren verre van toereikend. De oprichting van de Bank of England in 1694 verruimde dit laatste weliswaar maar had tevens een politieke achtergrond: bevordering van de belangen van de Whigs. De grote mate van verstrengeling tussen politiek, financiën en handelsbelangen vormt een van de hoofdthema's van dit boek, oorspronkelijk in 1960 uitgegeven, maar recent door een andere uitgever in een herziene versie op de markt gebracht. Onder de dekmantel van de Sword Blade Company begon een groepje Tory-gezinden rond 1700 met de verwezenlijking van een eigen bankbedrijf zonder dat het daartoe gerechtigd was. In feite, schrijft Carswell, vormde de South Sea Company een 'frontstore' van het Sword Blade-syndicaat voor het scheppen van kredietfaciliteiten. Het opnieuw uitbreken van oorlog met Spanje in 1718 zorgde ervoor dat van handel in elk geval officieel geen sprake meer kon zijn. Men besloot daarom een gewaagde vlucht naar voren te nemen, die mede werd ingegeven door de spectaculaire ontwikkelingen in Frankrijk.

Hier was de economie via een ingenieus plan op een nieuwe en gezonde leest geschoeid, resulterend in de overname van de nationale schuld door de Compagnie des Indes in 1719. Beleggingen uit Europa stroomden binnen; de term miljonair is bij voorbeeld aan de toenmalige ontwikkelingen op de Parijse beurs te danken. In navolging lanceerde de South Sea Company een vergelijkbaar idee. De Engelse nationale schuld bedroeg inmiddels 31 miljoen pond, met een jaarlijkse rentelast van anderhalf miljoen pond. Men vond in de regering een gewillig oor: de South Sea Company zou de staatsschuld overnemen door de uitgifte van eigen aandelen in ruil voor oude staatsobligaties. De achterliggende gedachte - en hoop - was dat de aandelen (met een nominale waarde en dividend) in waarde zouden stijgen. Om dit niet aan het toeval over te laten werd voorafgaand aan de introductie op grote schaal gemanipuleerd. Nieuws over de aanstaande 'coup' werd voorzichtig gelekt naar de City; belangrijker nog waren de optieregelingen die een aantal vooraanstaande (politieke) personen werd toegezegd door het meesterbrein achter de operatie, Robert Knight (tezamen met John Blunt). Deze 'douceurtjes' bedroegen om en nabij de half miljoen pond! In feite waren het fictieve voorschotten die een prijsopdrijving beoogden: de begunstigden werd een pakket aandelen beloofd dicht tegen de marktprijs, welke zij konden terugverkopen wanneer de waarde ervan gestegen was; het verschil zouden zij vervolgens cash ontvangen. Al met al waren de vooruitzichten gunstig en het aandeel begon reeds te stijgen voordat begin april 1720 koning en parlement hun goedkeuring gaven.

Bij dit alles moet wel bedacht worden dat het hier grotendeels een papieren constructie betrof. Doel was het scheppen van krediet door het rondpompen van geld; grootste gevaar was dat er lekken in het systeem zouden optreden en geld weg zou vloeien. Daarbij kwam dat de economie reeds was oververhit (in Frankrijk was de stemming inmiddels radicaal omgeslagen en heerste een gierende inflatie) en dat er geen activa tegenover stonden (de South Sea Company was tenslotte geen volwaardig handelsbedrijf). De speculanten stortten zich desondanks massaal op het aandeel en er volgden vier inschrijvingsrondes; in punten was het gestegen van 129 naar ongeveer 1000. Eind augustus kwamen de eerste mensen uitbetalingen van dividend opeisen maar het bedrijf kon slechts met de grootst mogelijke moeite aan cash komen. Vanaf begin september begon het aandeel aan een vrije val. De regering probeerde in eerste instantie de zaak in de doofpot te stoppen omdat haar eigen gedrag mede in het geding was. De wijdverbreide malaise en een stroom petities dwong haar echter tot een onderzoek. Knight vluchtte begin 1721 naar het continent en diens verblijf in Antwerpen leidde tot een diplomatiek steekspel. Hij zou pas in 1742 in Engeland mogen terugkeren. Via een unieke parlementaire procedure werd een aanzienlijke som geld verhaald op de bewindhebbers.

Al met al heeft Carswell in de eerste plaats een financiële thriller geschreven met een brede politieke context. Het betrof hier een zonderlinge episode uit de economische geschiedenis van Engeland waarvan de impact in heel Europa gevoeld werd. Veel handelscompagnieën ondervonden dit aan den lijve - het leidde bij voorbeeld tot de oprichting van de Middelburgsche Commercie Compagnie. De South Sea Company werd overigens pas in 1853 officieel opgedoekt.

C.O. van der Meij

J.E. Schooneveld-Oosterling (ed.), *Generale Missiven van Gouverneurs-Generaal en Raden aan Heren XVII der Verenigde Oostindische Compagnie, deel XI, 1743-1750* (Rijks Geschiedkundig Publicatiën, Grote Serie 232; Den Haag: Instituut voor de Nederlandse Geschiedenis 1997, XII en 949 p., ISBN 90-5216-085-6; *f* 151,00)

Met de 'generale missiven' worden in de VOC-terminologie de brieven bedoeld die de door de Hoge Regering in Batavia aan de Heren Zeventien in Nederland werden gezonden. Deze generale missiven werden verzonden met de drie of vier retourvloten, die tussen november en maart vanuit Batavia naar patria vertrokken en bevatten een overzicht van het wel en wee van de VOC in Azië. Ze zijn dan ook wel te vergelijken met de 'mailrapporten', waarin in een recenter tijd de Nederlands-Indische regering verslag deed van stand van zaken. Bij de VOC was het gebruikelijk dat de leden van de Raad van Indië ieder opdracht kregen een deel van de missive, waarin dan steeds één van de kantoren of factorijen werd behandeld, op te stellen: aan iedere raad van Indië was, zoals men het noemde, 'de beschrijving' van één of meer vestigingen van de VOC opgedragen.

De meeste der generale missiven hebben dan ook een vrij vaste vorm: na een introductie, waarbij steeds naar de voorgaande brieven en het scheepvaartverkeer wordt verwezen, volgt uitleg hoe deze brief overgaat. Daarna volgt dan een bespreking van de situatie per kantoor, waarbij scheepvaart, commercie, politieke en bestuurlijke zaken worden behandeld. Aan het slot wordt meestal een overzicht van de toestand op het hoofdkantoor Batavia gegeven en worden, soms in samentrekkingen of in tabelvorm, de financiële resultaten en de omvang en waarde van de retourvloot meegedeeld. Het spreekt voor zich dat deze bron van uiterst groot belang is voor de geschiedenis van de VOC en ook voor die landen en gebieden in Azië waar de VOC actief was.

Dit deel van de generale missiven bestrijkt de ambtsperiode van gouverneur-generaal Van Imhoff. Zijn ideeën om het verval van de VOC tegen te gaan klinken duidelijk in de brieven door, zo stelt de bezorger van de tekst in haar inleiding - en dat is tevens de enige inhoudelijke opmerking die zij zich ten opzichte van de door haar uitgegeven bron veroorlooft. Inderdaad is Van Imhoffs invloed in de missiven duidelijk herkenbaar. De gangbare opinie over Van Imhoff is dat hij zich in zijn loopbaan een bekwaam bestuurder had getoond en dat de plannen die hij tijdens zijn verblijf in Nederland in 1742 had opgesteld van inzicht en noodzakelijke hervormingsdrang getuigden, maar dat hij eenmaal in Batavia in de hoogste post teruggekeerd de beloften niet kon waarmaken. Inderdaad treft men in deze missiven vele min of meer typische 'Imhoffiaanse' maatregelen en opvattingen aan. Van Imhoffs pogingen om misstanden en illegale verdiensten te bestrijden door die inkomsten te reglementeren zijn daarvan een voorbeeld, evenals het gedeeltelijk vrijgeven van de inter-Aziatische handel voor particulieren. Ook is er ruime aandacht voor het scheepvaartverkeer: legio zijn de klachten en de op- en aanmerkingen van Batavia op de kwaliteit van de schepen en van de scheepsofficieren en op de te geringe armslag die Batavia krijgt om het scheepvaartverkeer naar behoren te laten verlopen.

Veel van de in de missiven aangekaarte of uitvoerig behandelde zaken zijn zonder nadere toelichting of achtergrondkennis niet goed te begrijpen. Dat geldt bijvoorbeeld voor de ruzies met (leden van) de Raad van Justitie of voor de kwestie rond de koop door de Hoge Regering, van door de Engelsen genomen en naar Batavia gebrachte Franse schepen. Van Imhoff zond deze schepen met voor particuliere (ook voor zijn eigen) rekening gekochte thee naar Nederland. Het leek hem een handige zet, waarbij hij dus ook zijn eigen voordeel najoeg en gelegenheid creëerde om kapitaal naar Nederland over te brengen. Maar hij kreeg van de bewindhebbers, die tegenover de protesten uit Frankrijk geen been hadden om op te staan, de wind van voren en de Hoge Regering had een hele missive nodig om de zwakke zaak te verdedigen.

Zoals bij deze uitgave gebruikelijk worden van elke missive delen in regest, andere gedeelten geheel voluit weergegeven, een werkwijze die voortvloeit uit de omvang van de missiven. Een enkele keer wordt verwezen naar de 19de eeuwse bronnenuitgave van J.K.J. de Jonge, *De opkomst van het Nederlandsch gezag*, waar sommige tekstgedeelten al volledig zijn afgedrukt. De uitgave is keurig verzorgd en dankzij de indices goed toegankelijk. Een inhoudelijke inleiding ontbreekt echter en het grote scala aan uiteenlopende onderwerpen dat in elke missive wordt behandeld, heeft de bezorgster van de tekst er kennelijk van doen afzien om ook maar enige toelichting of verwijzing naar literatuur bij de tekst aan te bieden. Dat betekent dat het werk echt tot een werktuig voor historici is geworden. Wie deze missiven leest zal wel een beeld krijgen van de activiteiten van de VOC in Azië, maar voor nader begrip van de mededelingen in de missiven, voor de context waarin het een en ander past, dient men zich tot literatuur te wenden.

F.S. Gaastra

Jerzy Gawronski, *De equipagie van de Hollandia en de Amsterdam. VOC-bedrijvigheid in 18de-eeuws Amsterdam* (Amsterdam: De Bataafsche Leeuw, 1996, 317 p., ill., tab., ISBN 90-6707-331-9; *f* 69,50)

De *Hollandia* en de *Amsterdam* zijn twee bekende VOC-schepen van de kamer Amsterdam die tijdens de jaren veertig van de 18de eeuw verloren gingen bij de Zuid-Engelse kust. De *Hollandia* verging met man en muis bij de Scilly eilanden in 1743 en de *Amsterdam* strandde in 1749 bij Hastings. Het ging telkens om een gloednieuw schip van 150 voet. Rond 1970 werden beide wrakken opgespoord en die 'tijdscapsules' waren daarna het onderwerp van talrijke archeologische expedities waaraan Gawronski deelnam. Hij had ondermeer de leiding van de opgravingen van de *Amsterdam* tijdens de jaren tachtig. De auteur beperkte zich echter niet tot de studie van de talrijke archeologische vondsten. Hij dook ook in de VOC-boekhouding van de jaren 1742-1743 en 1747-1749 om zoveel mogelijk over de bouw en de uitrusting van de twee schepen te weten te komen. Het toetsen van de archeologische vondsten aan de *Journalen van de opperboekhouder van de kamer Amsterdam* en het *Resolutieboek van het Departement van de Equipage*

was volgens Gawronski nodig om een juist beeld te kunnen geven van de materiële VOC-cultuur. Die materiële cultuur was het onderwerp van de dissertatie waarmee Gawronski in 1994 promoveerde aan de Universiteit van Amsterdam en ook van dit boek.
In het eerste deel worden de archeologische en archiefbronnen beknopt voorgesteld. Het tweede deel analyseert grondig de organisatie en het personeel van de VOC in het Amsterdam van de periode 1740-1750. Elk personeelslid van bewindhebber tot arbeider passeert de revue. De uitgeoefende functie wordt beschreven en keurig gesitueerd in het geheel van de organisatie. De ermee gepaard gaande vergoedingen worden opgesomd en zelfs getoetst aan het *Kohier van de Personeele Quotisatie* dat in Amsterdam in 1742 werd opgesteld en alle gezinnen inventariseert die minstens een jaarinkomen van 600 gulden hadden. In dat kohier kwamen uiteraard alleen de min of meer welgestelde VOC-ambtenaren voor. De Amsterdamse lokaties waar de VOC-bedrijvigheid geconcentreerd was zoals het Oostindisch Huis en de werf op Oostenburg, komen uitgebreid aan bod.
Deel drie behandelt de eigenlijke materiële cultuur van de VOC-schepen en beschrijft daartoe alle producten en hun - vooral Amsterdamse - leveranciers die nodig waren voor de bouw en de uitrusting van de *Hollandia* en de *Amsterdam*. Dat gaat van eikehout en bronzen kanonnen tot tabakspijpen, scheepspassers en Edammer kaas.
De grondige analyse van de bedrijfsstructuur en de geleverde producten en hun leveranciers leidt Gawronski tot het besluit dat de VOC in de jaren veertig van de 18de eeuw een goed georganiseerd en efficiënt werkend bedrijf was. Volgens zijn bevindingen was de kamer Amsterdam, die 1.300 werknemers telde, veel verder ontwikkeld dan tot nu toe werd aangenomen wat arbeidsdifferentiatie, taakverdeling en organisatiestructuur betreft. Ook bij het inkoopbeleid stelt hij een grote zorg voor kwaliteit en prijs vast en dat brengt hem tot de conclusie dat de wijze waarop de VOC als bedrijf geleid werd zeker niet langer als een van de doorslaggevende oorzaken van de latere financiële neergang van de compagnie beschouwd kan worden.
Het boek is prachtig uitgegeven. Het geeft een zeer verzorgde indruk en bulkt van de mooie foto's, tekeningen en andere illustraties. De tekst daarentegen leest allesbehalve vlot. Gawronski blijft zeer dicht bij zijn archief-en archeologische bronnen en de lange opsommingen en identieke formuleringen kan men bezwaarlijk boeiende literatuur noemen. Eerlijkheidshalve moet daar onmiddellijk aan toegevoegd worden dat de wat saaie opsommingen een schat aan informatie over de meest diverse aspecten van de materiële cultuur van de VOC bevatten en daarom toch een 'must' zijn voor iedereen die geïnteresseerd is in de VOC, materiële cultuur of in onderwaterarcheologie.
Wat de ontsluiting van die schat aan wetenswaardigheden betreft, is het spijtig dat er geen globale naam- en zakenindices in het boek voorkomen. De talrijke appendices over leveranciers en geleverde producten die op bijna elk hoofdstukje volgen, compenseren dat enigszins maar zijn bijvoorbeeld niet geschikt voor het snel opzoeken van namen.
Tenslotte is het merkwaardig dat de auteur geen eindevaluatie maakt van zijn originele onderzoeksmethode: het combineren van archief- en archeologische bronnen. Uit de talrijke concrete voorbeelden blijkt dat die methode soms tot spectaculaire resultaten kan leiden. De brandspuit uitgevonden door Jan en Nicolaas van der Heyden was weliswaar al beschreven in diverse publicaties maar het was de vondst van de brandspuit van de *Hollandia* die de juiste werking van de pompmechaniek onthulde (p. 273-274). Al even opmerkelijk was de nauwkeurige identificatie van de wijn in de wijnflessen van de *Amsterdam*. Het bleek om een soort Monbazillac-wijn te gaan (p. 262). Interessant was ook de vaststelling dat het gedeelte van de scheepsstructuur van de *Amsterdam* dat al werd onderzocht, niet helemaal overeenstemt met de bestaande plannen en modellen van een VOC-schip van 150 voet (p. 131-132). De resultaten waren echter niet altijd zo positief. Zeildoek, touw, textiel en levensmiddelen lieten bijvoorbeeld weinig archeologische sporen na. Daarnaast waren er ook archeologische vondsten die in de archieven niet terug te vinden waren zoals de pijl- en krukgewichten (p. 156). Ook het vaatje talk, voorzien van initialen, was tot geen enkele leverancier terug te voeren (p. 250-251).
Een van de meest interessante bevindingen steunt voorlopig nog uitsluitend op de boekhouding van de VOC. Reeds vanaf 1720 werden er koperen platen aangekocht om de schepen te beslaan. Tot nu toe werd aangenomen dat die koperbekleding pas rond 1780 ingang vond. Op de cruciale vraag welke delen van de romp er met koper bekleed werden, gaf de boekhouding geen uitsluitsel. Verder archeologisch onderzoek van de *Amsterdam* kan dat wellicht wel, maar voorlopig ligt het antwoord nog begraven in het zand van Hastings. Het is duidelijk dat archeologisch onderzoek heel belangrijke en unieke informatie kan aanbrengen en dat het indien mogelijk gekoppeld moet worden aan archiefonderzoek. Die archeologische informatie blijft echter fragmentarisch en toevallig van aard. Daarom blijft ook het archiefonderzoek 'an sich' van een niet te onderschatten belang voor het bestuderen van de materiële cultuur. En dat is des te meer het geval wanneer er rijke archiefbestanden voorhanden zijn zoals de VOC-boekhouding.

Karel Degryse

Derek Howse, *Greenwich Time and the Longitude* (Londen: Philip Wilson Publishers Ltd., 1997, 199 p., ill., ISBN 0-85667-468-0 en 0-948065-26-5 [paperback])

Dit boek is de heruitgave van *Greenwich time and the discovery of the longitude*, dat in 1980 bij de Oxford University Press verscheen. De auteur was toen werkzaam als hoofd van de afdeling navigatie en sterrenkunde van het National Maritime Museum in Greenwich. De eerste uitgave is indertijd niet in de *Mededelingen*, de voorganger van dit *Tijdschrift*, besproken.
In beide uitgaven worden de volgende onderwerpen behandeld. Eerst een overzicht van het zoeken naar methoden en technieken om op zee de geografische lengte te kunnen bepalen; dat overzicht beslaat de periode 330 voor Chr. tot 1675, het jaar waarin het sterrenkundig observatorium van Greenwich werd opgericht. Vervolgens wordt de stichting van Greenwich Observatory besproken, gevolgd door hoofdstukken over de betekenis van Greenwich tijd voor sterrenkundigen en voor zeelieden en een hoofdstuk over de gevolgen van de invoering van Greenwich tijd als standaardtijd voor heel Engeland. Hierna wordt de geschiedenis van de invoering van de meridiaan van Greenwich als standaardmeridiaan voor de gehele wereld beschreven en de mondiale invoering van Greenwich tijd, waaraan lokale tijden elders werden gekoppeld. De conferentie van Washington van 1884, waar werd afgesproken om over de hele wereld de meridiaan van Greenwich als nulmeridiaan voor de scheepvaart in te voeren, wordt uitputtend behandeld. Men leest daar onder meer dat de Nederlandse delegatie, overigens zonder succes, tegen invoering van de begrippen ooster- en westerlengte stemde. Kennelijk gaf men toen de voorkeur aan één geografische lengte van 360°, zoals die vaak op oude Nederlandse zeekaarten is te zien. Het is interessant om te lezen over de enorme inspanning die in de Verenigde Staten moest worden geleverd om tot invoering van de vijf (thans nog gebruikte) tijdzones te komen. Steden en dorpen, maar ook de diverse spoorwegmaatschappijen, hanteerden eigen tijdrekeningen en tabellen hetgeen voor reizigers vaak tot wanhopige situaties leidde. Het laatste hoofdstuk handelt over de wijze waarop tegenwoordig de wereldtijd wordt bijgehouden en wordt gevolgd door bijlagen, bibliografie en register. Dit boek is een belangrijke bijdrage aan de geschiedenis van navigatie en cartografie. Deze tweede editie is aanzienlijk fraaier uitgevoerd dan de eerste, met talloze illustraties, waarvan vele in kleur.
Greenwich Time and the Longitude is overwegend vanuit Britse kennis geschreven. Daarbij is helaas vaak voorbijgegaan aan ontwikkelingen in andere landen of wordt de lezer soms onjuist of onvolledig geïnformeerd. Bij de behandeling van de problematiek van het overschrijden van de datumlijn wordt weliswaar gerefereerd aan de circum-navigatie van Magellanes waarna men, in Portugal teruggekeerd, bemerkte dat het daar een dag vroeger was (p. 152), maar bij het onderwerp lengtevinding op zee wordt niets gezegd over de pogingen van Magellanes om in Zuid-Amerika de lengte te bepalen (zie hierover bijvoorbeeld Tim Joyner, *Magellan* (Camden 1992)). Dat is jammer, want het behoort tot de weinig bekende gevallen van astronomische lengtebepaling op zee in de vijftiende eeuw. Ook recent onderzoek naar Nederlandse bijdragen aan lengtevinding uit de afwijking van de magneetnaald, door C.A. Davids gepubliceerd in *The American Neptune* van 1990, wordt niet vermeld. De tijdbal voor vergelijking met scheeps-chronometers en bekend van Greenwich Observatory waar die nog dagelijks valt, komt uitvoerig aan de orde. Een der eerste tijdballen was die op de Uitkijk van Batavia die daar in 1839 is geplaatst, slechts zes jaar na de tijdbal van Greenwich. Ofschoon hierover recent in het Engels is gepubliceerd, wordt de tijdbal van Batavia op 1861 gedateerd (p. 103). Ook het jaar 1865 voor oprichting van de tijdbal op het U.S. Naval Observatory in Washington (p. 121) is onjuist, dat was twintig jaar eerder. Tot slot van deze opsomming heeft recent onderzoek aangetoond dat de afleesnauwkeurigheid van de graadstok in de achttiende eeuw 2° kon zijn en de waarnemingsnauwkeurigheid 20°. Desondanks wordt die hier op 1/2° gesteld (p. 62).
Een aantal van deze fouten was in 1980 vergeeflijk omdat over die aspecten toen nog niet (in het Engels) was gepubliceerd. Ofschoon de bibliografie is aangevuld met enkele publicaties van na 1980, bestaat de indruk dat de tekst niet met de resultaten van recent onderzoek is uitgebreid. Dit lijkt te worden bevestigd in het voorwoord waar alleen van wijzigingen in bijlagen sprake is. Helaas hebben auteur en uitgever de nieuwe editie niet aangegrepen om dit belangrijke boek met nieuwe gegevens aan te vullen. Dat is een gemiste kans die zich waarschijnlijk niet spoedig opnieuw zal voordoen.

W.F.J. Mörzer Bruyns

J.A. de Moor, P.G.E.I.J. van der Velde (eds.), *De Werken van Jacob Haafner*, deel 3 (Werken Uitgegeven door de Linschoten Vereeniging XCVI; Zutphen: Walburg Pers 1997, 479 p., krtn., ill., ISBN 90-6011-994-0; *f* 89,50)

Het onderhavige werk is een heruitgave van Haafners tweedelige *Reize in eenen Palanquin* uit 1808 en een gedeelte uit zijn *Reize naar Bengalen en terugreize naar Europa* uit 1822. Als zodanig beschrijft dit laatste deel de avonturen van Jacob Haafner in de jaren 1786 en 1787 in Coromandel, de zuidoostkust van het

huidige India. De schrijver neemt ons mee in zijn door vier koelies gedragen palankijn langs de kustwegen die het noordelijke Bimlipatam verbinden met het zuidelijke Pondicherry. Voor de trouwe lezers van het *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* moet het enigszins teleurstellend zijn dat Haafner verkoos om niet via de gevaarlijke en eentonige zeeweg maar via het meer aanlokkelijke binnenland te reizen. Sterker nog, Haafner raakt niet uitgesproken over zijn comfortabele palankijn die de reiziger veel te bieden heeft in vergelijking met het ongerief van het Indische kustvaartuig, de *thony*, of met het wrede gehobbel van de Europese paardenkoets.

Vanuit deze mobiele studeerkamer kan Haafner echter een kleurrijk beeld schetsen van de kosmopoliete samenleving ter plaatse, bestaande uit Aziaten, Europeanen en mestiezen, uit hindoes, moslims, katholieken en protestanten. Haafner heeft, meer dan de meeste van zijn Europese voorgangers, een speciale belangstelling en sympathie voor de lokale Indische bevolking. In plaats van zich van loge naar loge te spoeden laat Haafner zich maar al te graag door hen ophouden in talloze *chauderies* of herbergen langs de weg. Hij ergert zich zelfs regelmatig aan zijn blanke uiterlijk dat zijn communicatie met de lokale bevolking bemoeilijkt. Deze handicap wordt echter meer dan gecompenseerd door zijn nieuwsgierigheid en kennis van de lokale talen, in het bijzonder van het Tamil. Kenmerkend voor zijn verslag zijn dan ook de soms uitvoerige beschrijvingen van enkele Indische cultuuruitingen, zoals de pelgrimage naar de tempel van Simhachalam of het Pallava tempelcomplex van Mahaballipuram. Maar ook zijn ironische commentaar ten aanzien van de Europese aanwezigheid aan de Coromandelkust is zeer breedvoerig. Bekend zijn Haafners hekelende kwalificaties van de Britse "bezetters". Maar ook de Fransen krijgen er van langs als "met eigenwaan en snorkerij vervulde, laatdunkende, onbeschofte en zotte schepsels", terwijl de Hollanders slechts door hun politieke onbeduidendheid worden vrijgepleit van zijn morele verontwaardiging. Inderdaad, volgens Haafner neigen alle Europeanen naar geweld en gewinzucht zodra zij eenmaal Kaap de Goede Hoop gepasseerd zijn. Hij discrimineert de slechts op fortuin gerichte Europeanen door de lezer te wijzen op hun corrupte leefwijze, gebrek aan hygiëne en kwakzalvende artsen. Wat dit laatste betreft is het meest afschrikwekkende voorbeeld de VOC chirurgijn Pancratius Haringa Mette die Haafners hand wil amputeren om een ontstoken vinger te genezen. Al met al is bij Haafner geen spoor van Europese *mission civilisatrice* te bespeuren. Integendeel, Haafner is nadrukkelijk van mening dat Europa nog veel kan opsteken van de verfijnde Indische beschaving. Dit geldt zowel voor praktische zaken als transport, artsenij en gastronomie als voor de Indische religie en wijsbegeerte. Neen, Haafner wil uiteindelijk niet terug naar het kille Holland, maar zich met zijn geliefde vestigen in de idylle van het Indische dorp Ventapalam.

Door zijn openlijk kritische toon wordt Haafner regelmatig beschouwd als een vroege voorloper van Multatuli. Haafner is echter vooraleerst een kind van zijn eigen tijd. Reeds rond de eeuwwisseling ontstond er in het Napoleontische Nederland een tendens om de koloniale mentaliteit aan de kaak te stellen, denk alleen maar aan de rellen rondom Dirk van Hogendorps toneelstuk *Kraspoekol* dat het vooral op de slavernij had gemunt. Ook Haafners enthousiaste bewondering voor de Indische beschaving past in de in die tijd vigerende beweging van de Romantiek. Voor romantici als Haafner representeert de Oriënt een paradijselijk contrast met de door winstbejag en decadentie verloren gegane Europese wereld. Vanuit dit perspectief was Indië vooral ongeschonden natuurlijk: "hier kwam geen bedrog, geene gemaaktheid plaats, het was alles natuur - alles kwam uit een vol hart voort". Het is dan ook vooral de Indische natuur die Haafner regelmatig doet exalteren: "ik was als betooverd; mijn oog was verdoold in dit onafzienbare landschap, en zweefde op duizend voorwerpen, zonder ergens eene rustplaats te vinden". Daarnaast heeft Haafner, net als andere romantici, een sterke preoccupatie met zijn eigen innerlijke roerselen. Zijn Indische reis lijkt vaak op een persoonlijke zielenreis. Op menige pagina verhaalt hij op ontroerende wijze zijn diepe gevoelens jegens zijn geliefde, de Indische danseres Mamia. Illustratief is ook de aangrijpende uiteenzetting van zijn angsten wanneer hij gevangen in een berggrot voor eeuwig lijkt afgesloten van de beschaafde wereld. Kortom, naast zijn meer nuchtere, empirische notities getuigt Haafners reisverslag vooral van een innerlijke loutering die voortkomt uit zijn confrontatie met dat nog ongeschonden, 'andere' Indië. Of zoals hij het na een bijna transcendente ervaring in Simhachalam zelf zegt: "lang duurde mijn verwondering en verbaasdheid, eer ik enigszins met bedaardheid de voorwerpen konde betrachten, die zich aan mijn gezigt voordeden".

Misschien zijn het zijn gloedvolle beschrijvingen die kunnen verklaren dat Haafner relatief weinig door historici is gebruikt. Ook zijn uiterlijke beschrijvingen lijken immers niet zelden het resultaat van innerlijke projectie. Toch maakt deze combinatie van 'betrachting' en 'verwondering' Haafners werk tot een uniek ego-document dat zich uitstekend leent voor de onderbelichte *histoire de mentalités* van de Nederlanders in Azië. Vooral deze overweging maakt deze uitstekend verzorgde en becommentarieerde heruitgave van Jacob Haafners reizen zinvol.

Jos Gommans

Q.M.R.Ver Huell, *Levensherinneringen 1787 - 1812. Bezorgd en ingeleid door prof.dr. L. Turksma* (Westervoort: Uitgeverij Van Gruting, 1996, I-XXVII, 172 p., ill., ISBN 9-75879-01-6)

De Nederlandse marine-officier Quirijn Maurits Ver Huell (1787-1860) heeft de laatste jaren niet te klagen over gebrek aan belangstelling. In de afgelopen tien jaar werden niet minder dan vijf tentoonstellingen aan hem gewijd. In de Werken uitgegeven door de Linschoten-Vereeniging werd een van zijn boeken heruitgegeven en hier is dan het eerste deel van zijn autobiografie. Ver Huell is afkomstig uit een aanzienlijke Gelderse familie. Op 15-jarige leeftijd neemt hij dienst bij de marine (1803). Dankzij protectie van zijn oom, admiraal C.H. Ver Huell, maakt hij snel carrière. Zijn eerste grote reis eindigt in Engelse krijgsgevangenschap (1807-1810). Na terugkeer wordt hij adjudant bij zijn oom. In 1814 gaat hij over in dienst van de Koninklijke Marine. Hij neemt deel aan de expeditie die in Indië het gezag van de Engelsen moet overnemen en wordt door toeval eskadercommandant (1815-1819). Op de thuisreis lijdt hij schipbreuk waarbij zijn schip verloren gaat. In 1822 wordt hij benoemd tot onder-equipagemeester op de Marinewerf in Rotterdam, waar hij langzaam opklimt tot directeur. Pas bij zijn pensionering in 1850 krijgt hij de rang van schout-bij-nacht titulair.

Deze weinig spectaculaire loopbaan is niet de reden voor de aandacht voor Ver Huell. Die is te danken aan zijn werk als schrijver, als entomoloog en als kunstenaar. Hij publiceerde een biografie van zijn oom, admiraal Ver Huell, een verslag van zijn jaren in krijgsgevangenschap in Brazilië en een verslag van de Indische expeditie. Als kunstenaar legde hij zich toe op het afbeelden van de natuur: landschappen, insekten, bloemen en planten. Hij is vooral bekend door de aquarellen, gemaakt tijdens de Indische expeditie.

De hier gepubliceerde Levensherinneringen beslaan de jaren tot 1812, ongeveer de helft van een manuscript van meer dan 900 bladzijden. Professor Turksma beperkt zich tot deze periode omdat in de latere jaren veel - vaak letterlijke - herhalingen voorkomen uit zijn gepubliceerde werk. Dat is trouwens ook in deze uitgave soms het geval, zoals bij het verhaal over het zeegevecht bij Grisnez in 1805. Merendeels echter zijn het niet eerder gepubliceerde en persoonlijke herinneringen, die niet bestemd waren voor publikatie. Het lijkt of Ver Huell op latere leeftijd nog eens achter elkaar alles wilde opschrijven wat hij zich uit zijn leven kon herinneren. Geschreven in een vlotte, levendige stijl wisselen kortere en langere scènes elkaar af. Juist bij het vertellen van onbelangrijke voorvallen treft de 'echtheid' van deze herinneringen. Ook na 30 of 40 jaar kan Ver Huell nog genieten van het succes van een amateuruitvoering van een toneelstuk of wrokken over een onheuse bejegening.

Interessant zijn Ver Huells herinneringen aan zijn opleiding bij de marine. Het is de overgangstijd waar aspirantofficieren aan boord van een oorlogsschip werden geplaatst en 'onder de hand of aan de wal' onderricht kregen. Ver Huells anekdotische verteltrant komt hier goed tot zijn recht. De erenaam 'schapebouten' die hij en zijn vrienden zich verwierven door een bout te stelen van de kajuitskok, de berisping die hij krijgt als hij 'ongekapt en ongepoederd' bij de kapitein verschijnt, zijn trots op zijn eerste epauletten 'zodat ik mijn rok in het gezigt van mijn bed hing om er, voor ik ging slapen, nog eenmaal de oogen op te slaan': dergelijke verhalen geven een beeld van het leven als cadet dat elders nauwelijks te vinden is. Een ander aspect dat niet in de gedrukte boeken voorkomt zijn de amoureuze episodes. Zijn eerste verhouding heeft hij als 16-jarige met Engeltje, een jonge weduwe 'die mij hartstogtelijk liefhad en die alles voor mij over had'. Deze wat zelfgenoegzame houding toont Ver Huell ook in zijn verdere affaires met dienstmeisjes, kameniersters en Zuid-Amerikaanse schonen. Deze houding is ongetwijfeld een gevolg van zijn standsbewustzijn zoals dat ook blijkt uit zijn vriendelijke neerbuigendheid tegenover oude bedienden. De andere kant van dat standsgevoel is zijn grote eerbied voor hogere rangen en standen. Voor hem is het hoogtepunt van zijn tijd als adjudant van zijn oom in Hamburg het vaartochtje dat hij organiseert voor de Franse maarschalk Davout en zijn vrouw.

Een kleine aanmerking moet geplaatst worden bij de annotatie, waar het maritieme aspect wat verwaarloosd is. 'Frisse marszeilskoelte' bijvoorbeeld wordt verklaard als 'wind in de topmast' in plaats van als aanduiding van de windsnelheid (windkracht 6). Maar alles bij elkaar is deze uitgave een boeiend egodocument dat ook voor diegene die Ver Huells gedrukt werk kent veel nieuws bevat.

E. Bos-Rietdijk

Theodor Cordua, *Von Mecklenburg nach Übersee. Mitteilungen aus dem Leben eines Kaufmanns und Reeders 1796-1857.* Herausgegeben von Ursula Feldkamp (Hamburg: Kabel Verlag 1996, 239 p., ill., ISBN 3-8225-0384-3)

De held van dit boek, zoon van een landgoedbeheerder in Wandow, een plaatsje in Mecklenburg, heeft zo'n avontuurlijk en afwisselend leven geleid, dat het bijna vanzelfsprekend lijkt dat hij het opgeschreven heeft. Dat deed hij in 1857 toen hij terugkeek op een bijna veertigjarig bestaan in den vreemde. Het had hem weliswaar het gehoopte fortuin opgeleverd, maar uiteindelijk ook een noodlottige ruïnering. De toon is dan ook zeker niet opschepperig en deze tekst, voor het eerst gepubliceerd naar het handschrift dat zich

nog steeds in familiebezit bevindt, leest goed.
Cordua schrijft dat hij als kind al droomde van reizen naar verre landen, een opmerking die vanaf het eind van de 16de eeuw aan het begin van bijna elk Europees reisverhaal te lezen valt. Maar bij Cordua klinkt het erg overtuigend (vooral Robinson Crusoe, zo schrijft, heeft hem geïnspireerd). Na een opleiding tot koopman ondernam hij in 1816 op 20-jarige leeftijd zijn eerste reis. Deze ging via Amsterdam naar Batavia, waar hij schatten vermoedde "die sich Fremde innerhalb weiniger Jahre in Ostindien erwoben haben soll". Dat viel tegen en na enkele jaren keerde hij terug. Nu besloot hij zijn geluk in te beproeven in de West, alweer via Nederland. Hij reisde naar Paramaribo, waar hij een handelsbedrijf opzette en een gezin stichtte. Dit deel geeft een goed inzicht in de problemen van iemand die zich onder moeilijke omstandigheden als koopman en reder staande moet houden. In 1841 gingen de zaken echter zo slecht dat hij het land, zijn vrouw en zijn kinderen verliet. Hij zou hen nooit terugzien.
Nu probeerde hij, 44 jaar oud, zijn geluk in Californië. Hij zette een boerderij op die hij Nieuw Mecklenburg doopte, zeer geïsoleerd en omringd door Indianen. Ook hier gingen de zaken aanvankelijk goed. Hij verdiende behoorlijk, maar de goudkoorts lokte zijn personeel weg. Schrijnend is te lezen hoe hij na terugkeer van een zakenreis zijn huis verwaarloosd aantreft. Het personeel is weggelopen, er is gestolen en iedereen is aan de drank. "Jeder machte sich sein eigenes Gesetzbuch, oder erkannte vielmehr nur das Faustrecht als gültig an" (p. 179). Het loopt slecht af en Cordua keert via Hawaï op een walvisvaarder berooid en met een slechte gezondheid terug naar Mecklenburg.
Dit levensverhaal past in een lange traditie van autobiografieën van reislustige Duitsers die buiten Europa hun geluk hebben beproefd. Of het nu om reizen in Portugese dienst naar de Oost, in Nederlandse dienst naar Azië of naar Brazilië ging, of, in de achttiende eeuw, om emigratie naar Noord-Amerika, altijd bleken er zich onder deze mensen begaafde waarnemers en auteurs te bevinden.
Cordua schreef zijn belevenissen op toen hij in de zestig was. Uit zijn voorwoord blijkt dat hij het voor uitgave bedoeld had, maar daar is het nooit van gekomen. Hij schreef het uit zelfrechtvaardiging, hij wilde de "falschen Gerüchten begegnen" die over hem in omloop waren (p. 37). Daarbij steunde hij behalve op zijn geheugen op dagboekaantekeningen, brieven en zakelijke papieren; de sporen daarvan zijn duidelijk aan te wijzen. De bezorgster van deze editie, een verre nazaat, vergeleek Cordua's herinneringen met observaties van tijdgenoten die dezelfde omstandigheden hebben meegemaakt en concludeert dat de auteur zeer betrouwbaar is. Cordua beschrijft niet alleen op nuchtere, licht ironische toon zijn persoonlijke lotgevallen, maar heeft ook een goed oog voor etnografie, botanie, dierkunde en mineralogie. Die belangstelling blijkt ook uit het feit dat hij zeldzame naturalia overzond naar de universiteit van Rostock. Het boek is vooral interessant voor de jaren in Paramaribo (het telefoonboek van Paramaribo vermeldt nog zes Cordua's) en in Amerika; iets minder voor die in Batavia. Het leven aan boord van de schepen is beschreven niet vanuit de optiek van een zeeman, maar vanuit dat van een koopman met een grote biologische en geografische belangstelling. Voor de liefhebbers van westerns geeft het een levendig inzicht in de rauwe omstandigheden in het vroege Wilde Westen.

Roelof van Gelder

S. Ryan, *The Ice Hunters. A History of Newfoundland Sealing to 1914* (St. John's, Newfoundland: Breakwater, 1994, 525 p., ill., ISBN 1-55081-095-2)

Ryan heeft van kindsbeen af in Newfoundland gewoond. In dit boek stelt hij de geschiedenis van de robbenvangst centraal, in samenhang met politieke en economische activiteiten in het gebied. Al die factoren hebben gezamenlijk de geschiedenis en ontwikkeling van Newfoundland sterk beïnvloed. Wel is daardoor zijn opzet nogal breed geworden, zodat de titel als vlag de lading niet helemaal meer dekt.
In de zeventiende en achttiende eeuw lokten vooral kabeljauwvangst en stokvishandel de Europeanen naar Newfoundland. Vanwege de seizoensgebondenheid van deze activiteiten kwam het nog niet tot permanente bewoning van de kuststreek. Daarin kwam omstreeks 1800 verandering door het vangen van zadelrobben en in mindere mate van klapmutsen. Dit gebeurde in de lente en ging vooraf aan de kabeljauwvangst. Het vormde een nieuwe bron van werkgelegenheid, eerst voor emigranten uit West-Engeland, later ook voor Ieren. Voor deze mensen werd het nu mogelijk om hier te blijven wonen. De economische banden met het moederland bleven nog lang intact.
De bloeitijd van de robbenvangst liep van de jaren veertig tot de jaren zestig van de negentiende eeuw. In het midden van die periode bood deze vangst jaarlijks werk aan zo'n 14.000 mannen. Na het vangstseizoen werden de schepen gebruikt voor de kabeljauwvisserij of voor de handelsvaart. Deze houten schepen werden in Newfoundland zelf gemaakt. In 1863 verschenen de eerste houten stoomschepen ten tonele, die omstreeks 1870 de zeilschepen van hun plaats verdrongen. Deze nieuwe schepen waren minder afhankelijk van de weersomstandigheden en dus voor de robbenvangst zeer geschikt. Deze schepen waren in Schotland gebouwd en aanmerkelijk duurder. Wie een dergelijk schip aanschafte moest daarom meer robben vangen.
Toen omstreeks 1800 de vangst door al te intensieve jacht afnam en tegelijk de prijs van stokvis sterk daalde, emigreerden veel Newfoundlanders naar de Verenigde Staten. De werkgelegenheid, verdiensten en werkomstandigheden voor de robbenvangers verslechterden daarna door economische concentratie. Op den duur werd de robbenvangst door technologische en marktveranderingen alleen nog door enkele kapitaalkrachtige reders in St. John's ondernomen. Zij konden de prijzen van de vangstproducten helemaal zelf bepalen. Vanaf 1906 zetten deze reders ijzeren stoomschepen in, die op hun beurt weer duurder waren dan de schepen die ze vervingen. Steeds meer risico's werden bij de vangst genomen. Dat culmineerde in twee scheepsrampen in 1914, waarbij 251 van de 4.000 robbenvangers het leven verloren. De robbenvangst was toen voor de locale economie nog maar van marginaal belang. Na de Eerste Wereldoorlog trad in deze situatie geen wijziging op.
Ryan heeft in zijn boek veel tabellen opgenomen. Van die nadruk op statistische informatie gaat de suggestie uit dat hij een nuchtere kijk heeft op de zaken die hij beschrijft. Een heroïsch geschreven hoofdstuk, gewijd aan rampen die zich bij de robbenvangst voordeden, wijst echter op het tegendeel. Voor de auteur vormden de Newfoundlanders die op de robbenjacht gingen en de Britse Arctische walvisvaarders de elite onder de zeevaarders. Geen woord over Arctische robbenjagers of walvisvaarders van andere nationaliteiten. Ook geen woord over twee andere gebieden waar de zadelrob en de klapmuts in het voorjaar in grote groepen werden gevangen; Jan Mayen en de Witte Zee. Vooral Jan Mayen was als vangstgebied in de achttiende en negentiende eeuw zeker niet minder belangrijk dan Newfoundland. Er zijn wel meer auteurs aan te wijzen voor wie de walvis- en robbenvangst de inspiratiebron vormde voor romantisch nationalisme, maar in de tijd van *Greenpeace* komt het ouderwets over. Ryan heeft met zijn brede opzet veel hooi op zijn vork genomen. Helaas heeft hij als basis voor zijn boek enkele van zijn eigen lezingen en artikelen gebruikt. Dat gaat ten koste van de samenhang van het boek. Het levert ook herhalingen op. Verder blijven sommige vragen onbeantwoord. Waarom verkozen Newfoundlanders emigratie naar steden als Boston boven een loopbaan als zeeman op bijvoorbeeld de transatlantische vaart? De schrijver had daarbij kunnen aansluiten bij het *Atlantic Canada Shipping Project*, waarbij een grote hoeveelheid monsterrollen betreffend het varend volk op de Canadese vrachtvloot is gecomputeriseerd. Sager heeft daarover al gepubliceerd. Verder blijft Ryan's zeer gedetailleerde weergave van de betrokkenheid van bepaalde families en dorpen bij de robbenvangst wat in de lucht hangen. Die gegevens zouden goed hebben gepast in een studie naar de netwerken van de economische elite van Newfoundland. Daarmee zou het proces van toenemende concentratie in St. John's pas goed duidelijk zijn geworden. Nu Ryan dat niet behandelt, had hij beter wat weg kunnen laten. Ook dan was de informatie die het boek verschaft formidabel gebleven.

J.R. Leininga

Reinhard A. Krause, *Zweihundert Tage im Packeis. Die authentischen Berichte der 'Hansa'-Männer der deutschen Oostgrönland-Expedition 1869-1870* (Bremerhaven/Hamburg: Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums/Ernst Kabel Verlag, 1997, 349 p., ill., krt., ISBN 3-8225-412-2; DM 78,00)

Duitsland is vergeleken met andere landen op gematigte breedte, zoals Groot Brittanië en de Verenigde Staten, betrekkelijk laat begonnen met het organiseren van poolexpedities. Door de drijvende kracht van de geograaf August Petermann uit Gotha werd in 1865 een in Engeland gecharterde stoomboot voor een poolreis uitgerust. Het schip vertrok uit Hamburg maar kreeg al bij Cuxhaven onherstelbare schade en keerde terug. De reis met de *Germania*, een in Noorwegen gekocht zeilscheepje, verliep veel beter. Het voer in 1868 onder C.C. Koldewey naar Spitsbergen waar veel wetenschappelijke waarnemingen werden gedaan. Het eigenlijke doel van de reis, de oostkust van Groenland, kon door de ijstoestand echter niet worden bereikt. Onderzoek van die kust was voor Petermann van groot belang omdat hij geloofde dat Groenland deel uitmaakte van een continent dat zich over de pool heen uitstrekte tot aan de Bering Straat. Zijn hypothese was in 1866 versterkt door de ontdekking van Wrangelland door de Duitse kapitein Eduard Dallmann.
Hoewel Koldewey Groenland niet had bereikt achtte men de tocht met de *Germania* een succes en bovendien had men van die expeditie geld over. Dat werd ingezet om nog een poolexpeditie uit te rusten. In Bremerhaven werd een tweede *Germania* gebouwd, ditmaal een stoomscheepje. De eerste *Germania* werd in *Grönland* herdoopt en als depotschip voor de expeditie bestemd. Omdat het daarvoor te klein bleek te zijn, werd een derde vaartuig gecharterd, de schoenerbrik *Hansa*. De schepen vertrokken in juni 1869 onder grote belangstelling uit Bremerhaven. De *Germania* bereikte de oostkust van Groenland en heeft daar door onderzoek een belangrijke bijdrage geleverd aan de geografische kennis van dat eiland. Een van de ontdekkingen was de diepe Franz Joseph Fjord. De *Hansa* raakte echter in het ijs beklemd en de opvarenden werden genoodzaakt om het schip te verlaten. Op het ijs bouwden ze een onderkomen van delen van de later gezonken *Hansa*. Ook slaagde men erin om voldoen-

de voedsel en de twee sloepen in veiligheid te brengen. Wat de veertien bemanningsleden van de *Hansa* de volgende acht maanden doormaakten lijkt op een spannend jongensverhaal. De ijsschots dreef met hut en al langzaam in zuidwestelijke richting langs de kust van Groenland. De ijsschots brokkelde voortdurend af en op een bepaald moment brak die zelfs middendoor waarbij men zich, met de sloepen, ternauwernood in veiligheid kon brengen. Tenslotte bereikten alle veertien opvarenden eind juni 1870 de zuidpunt van Groenland en konden ze zich met de sloepen bij een missiepost van de Hernhutters in veiligheid brengen.
Onlangs zijn de dagboeken van de kapitein van de *Hansa*, F. Hegemann en de twee stuurlieden, R. Hildebrandt en W. Bade, in Duitse archieven teruggevonden en nu door Krause met een inleiding gepubliceerd. De dagboeken zijn zodanig samengevoegd dat de drie auteurs beurtelings aan het woord komen (het eerste deel van het dagboek van Hildebrandt is verloren, zijn aandeel vangt daarom pas aan in januari 1870). Door deze opzet krijgt de lezer de belevenissen van de expeditie telkens van drie verschillende kanten voorgelegd. De tocht met de *Hansa*, en vooral die op de ijsschots, moet een hachelijk avontuur zijn geweest. Uit de journalen valt echter op te maken dat die, ondanks de fysische en psychische druk, in harmonie is volbracht. Men heeft zich onderweg zelfs behoorlijk kunnen vermaken. Het jong van een geschoten ijsbeer werd met een ketting aan een anker vastgemaakt, 'Lola' genoemd en gedresseerd. Er werd op ijs geschaatst en men gaf opmerkelijke ijsformaties en –bergen namen zoals 'Brandenburger Tor' en 'Sinai'.
De dagboeken worden gevolgd (waarom eigenlijk niet voorafgegaan?) door een uitstekende inleiding die de reis in internationale context plaatst en inzicht geeft in de betrokkenheid van Hamburgse, Bremer en Bremerhavense reders met organisatoren zoals Petermann. Het boek is rijkelijk voorzien van afbeeldingen waarvan een aantal uit de dagboeken, die natuurlijk niet eerder waren gepubliceerd. Tot slot is er een beknopte biografie van alle (dus ook niet-Duitse) poolreizigers die in het boek worden genoemd.
Hier ligt wederom een voortreffelijke publicatie van het Deutsches Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven, ditmaal door een auteur die werkzaam is bij het Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung in dezelfde plaats. Ofschoon een belangrijk onderdeel van de Duitse 'Polarforschung' uit de vorige eeuw, behoort de reis van de *Hansa* niet tot de belangrijke wetenschappelijke poolexpedities zoals b.v. die van de *Germania*. Het belang van dit boek zit hem vooral in de historische inleiding van Krause en de drie dagboeken die een indringend beeld geven van het langdurig verblijf in poolstreken onder barre omstandigheden.

W.F.J. Mörzer Bruyns

Matthijs A. Struijs, *Om een bevaeren schip te maecken. Geschiedenis van de Vlaardingse scheepswerven* (Vlaardingen: Drukkerij Stout, 1997, 348 p., ill., geen ISBN; *f* 79,90)

M.A. Struijs heeft als enthousiast amateurhistoricus in 1984 een onderzoek aangevangen naar de geschiedenis van de Vlaardingse scheepswerven. De werven die door de eeuwen heen voornamelijk vissersschepen bouwden - hoekers, buizen, bunloggers, sloeploggers, kotters, trawlers - maar ook sleepboten, motortankers, bierschuiten, enzovoort. Kortom, de kleine scheepstypen met een zware nadruk op de visserij.
Na zes jaren, derhalve in 1990, was het concept gereed en bezat de auteur vijftien getypte exemplaren. De bouw van een historische stadskraan - herbouwd naar een bouwtekening van 1858 - was de oorzaak dat het manuscript weer op de schop ging en geheel (?) werd bewerkt. Nieuwe gegevens werden toegevoegd en de auteur zegt zelf: "waardoor het geheel belangrijk betrouwbaarder werd". Dit mede dankzij de hulp van anderen. Twee daarvan worden op de titelpagina (en kaft) genoemd: "met medewerking van M. Peter Zuydgeest en Daan van Os". Het voorwoord gaat er wat dieper op in, daar worden alle medewerkers genoemd en zie Peter Zuydgeest: "dient overigens als mede-auteur te worden beschouwd". Struijs bezit zeer veel gradaties om zijn dank te uiten. Vermakelijk is te lezen dat de heer F.R. Loomeijer alleen genoemd wordt omdat hij het idee had de stadskraan bij zijn Visserijmuseum (te Vlaardingen) te laten herbouwen.
Werven komen in Vlaardingen voor sinds 1552, toen er een werf werd gebouwd noordelijk van de Westhavenplaats tegenover de Kraansteeg. Het duurde zeker 75 jaren voor de volgende werf werd opgericht. Al deze gegevens zijn nauwgezet overgenomen in vele citaten uit de Vlaardingse archieven. In totaal kende Vlaardingen tussen 1552 en 1990 een negentiental werven. Alle eigenaren van deze werven komen uitvoerig aan bod. Zo had de werf 's Lands Welvaren aan de Havenstraat tussen 1638 en 1969 achttien eigenaren.
Het boek bevat zestien hoofdstukken, die gevat zijn in een grovere indeling. De oudste Vlaardingse scheepswerven (hoofdstuk 1-3): vijf werven; De overige werven van de familie Cleywerff (hoofdstuk 4-10): zeven werven; De scheepswerven aan de Vlaardingse Vaart (hoofdstuk 11-12): twee werven, en De scheepswerven aan de Nieuwe Maas (hoofdstuk 13-16): vijf werven. Een uitvoerig notenapparaat is gevoegd bij deze zestien hoofdstukken (591 verwijzingen). Hoofdstuk 16 heeft bovendien 'Bronnen' (een viertal). De auteur heeft werkelijk voorbeeldig de archieven doorgeploegd en een overstelpende hoeveelheid aan historische feiten aan het licht gebracht.
De 24 bijlagen (blz. 183-275) leveren veel interessant materiaal op. De onderwerpen zijn zeer gevarieerd en dekken alle facetten die te maken hebben met het onderwerp, bronnenmateriaal voor toekomstige studies.
Het boek sluit af met een zeer uitvoerig overzicht van de scheepsbouwactiviteiten op de diverse werven tussen 1583 en 1985: gegevens per schip, indien beschikbaar, over bouwjaar, scheepstype, afmetingen, nummer, naam van het schip, kiellegging, stapelloop en opdrachtgever.
Voor de lezer met belangstelling voor scheepsbouw, met name in Vlaardingen, of de ontwikkelingen in de bouw van vissersschepen door de eeuwen heen is het een waardevol naslagwerk. Het zal weinigen lukken dit boek in een adem uit te lezen. Diagonaal- en bepaalde delen uitvoeriger lezen levert echter tal van feiten op. Het boek is kloek van formaat, ingenaaid en voorzien van vele illustraties.
Het verwijt dat vrijwel aan elk Nederlands boek te maken valt, gaat ook hierop: waarom geen register? In twaalf jaar moet dat toch kunnen. De gevolgde spelling in het boek is niet consequent, zelfs niet op een bladzijde (lees bijvoorbeeld het voorwoord). Dit hoeft tegenwoordig niet meer met de beschikbare hulpmiddelen. De lay-out van het boek laat ook te wensen over (zie aanhef hoofdstukken 13 en 14). Ongewild krijgt het boek zo de stempel van een amateuristisch werk. Waarom is niet een ISBN nummer aangevraagd? Handig als men het boek wil aanschaffen. Het is jammer dat de auteur niet meer ondersteuning heeft gezocht, of gekregen, van de velen die dank worden getoond. Dat genoemden in het voorwoord zich dit aantrekke.

S.J. de Groot

Gordon Jackson en David M. Williams (eds.), *Shipping, Technology and Imperialism. Papers presented to the Third British-Dutch Maritime History conference* (Aldershot: Scolar Press 1996, 285 p., ill., tab., index, ISBN 1-85628-344-6; £ 45.00)

Zo op het eerste gezicht lijken de drie thema's van de *Third British-Dutch Maritime History Conference*, gehouden aan de University of Strathclyde te Glasgow in september 1993, als los zand aan elkaar te hangen. Wat hebben scheepvaart, technologie en imperialisme met elkaar gemeen? In de inleiding van dertig pagina's gaat Gordon Jackson uitgebreid op deze vraag in. Het blijkt dat gedurende de negentiende en begin twintigste eeuw scheepvaart en technologische vernieuwing, in de vorm van stoomvaart en rederijen, een essentiële rol in de expansie van de Nederlandse en Engelse koloniale imperia hebben gespeeld.
In twaalf kwalitatief hoge papers komen verschillende onderdelen van deze twee aspecten van het imperialisme aan bod. De cruciale rol die stoomschepen hebben gespeeld in de ontwikkeling van reguliere scheepvaartverbindingen wordt geschetst aan de hand van Brits West-Afrika en het aandeel dat deze schepen hadden bij het staatsvormingsproces in Nederlands Indië. Andere bijdragen onderzoeken de nationaliteit van de eigenaren van scheepvaartlijnen en het economisch belang hiervan en de moeilijkheden die kleine maatschappijen ondervonden bij de lange afstandshandel. Imperialistische scheepvaartontwikkelingen binnen de context van veranderende technologische infrastructuren worden aan de hand van Schotland en Noord-Ierland besproken. Het artikel over de vitale, maar veronachtzaamde bijdrage van de experimentele scheepstank illustreert de overdracht van technische kennis tussen de scheepsbouwindustrie in het Verenigd Koninkrijk en Nederland. Het belang van innovatieve technologie blijkt uit het onderzoek naar de langzame evolutie van de Britse Marine tot een wereldwijd afschrikkingswapen. Via de kosten voor schepen en personeel wordt onderzocht welke rol de Gouvernements Marine heeft gespeeld in de uitbreiding van het koloniale rijk in Nederlands-Indië.
Op het meer menselijk vlak, gaat een bijdrage in op de concurrentie van de route over land, om ambtenaren en kooplieden van en naar Nederlands-Indië te transporteren. Een ander artikel beschrijft het carrièreverloop van ingenieurs bij de Nederlandse marine gedurende de negentiende eeuw. Tenslotte eindigt de bundel met een opstel over de veranderende sociale positie van zeevarenden als gevolg van de Nederlandse scheepvaart wetgeving.
Bij lezing van de bundel viel mij één ding op. Hoewel op de eerste bladzijde van de inleiding de expansie in het Caribisch gebied wordt genoemd, komt het Atlantisch gebied, met uitzondering van één bijdrage over de vaart op Brits West-Afrika, verder niet aan bod. Alsof er in het Atlantisch gebied geen scheepvaart, techniek en imperialisme heeft bestaan! Zijner Majesteits stoompakket *Curaçao* was toch immers het eerste stoomschip dat in 1827 een trans-Atlantische oversteek maakte? Vanuit Willemstad werd in 1871 het initiatief genomen voor de oprichting van de Koninklijke West-Indische Maildienst (KWIM), die, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de Holland-America Line (HAL), in Nederlandse handen bleef. De KWIM moest een vaste lijndienst gaan verzorgen tussen Europa, Suriname/Curaçao en New York. Koninklijke Olie, beter bekend als Shell, is misschien wel in Nederlands-Indië begonnen, maar de belangrijkste vestiging van het bedrijf op het westelijk halfrond was de raffinaderij van de Curaçaosche Petroleum Maatschappij (CPM). In 1917 richtte de CPM de Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij N.V. (CSM) op. Tot in de jaren zestig heeft de CSM voor de aanvoer gezorgd van olie vanuit de Baai van Maracaibo (Ven.). En wat te denken van de verschillende gewapende conflicten rond 1900 met Venezuela en de beruchte overval van Simon Rafael Urbina in 1929 op het Waterford te Wil-

lemstad?
De bundel lijkt verzorgd, maar is dat niet. Hoewel het boek is uitgevoerd met harde kaft, is het boekblok (= het binnenwerk) niet gebonden, maar gelijmd. Ook een stofomslag ontbreekt. De tekst is op dik en 'sponzig' papier gedrukt, waardoor het drukwerk niet mooi egaal zwart is. Vooral de illustraties lijden hier onder. De opmaak is niet consequent gehanteerd. Sommige bijdragen hebben tussenkopjes in vet, andere hebben witregels en bij één bijdrage is de tekst aaneengesloten. Ondanks een zwakke verzorging en een te eenzijdige nadruk op Azië is de bundel zeker de moeite waard. De kwaliteit van de afzonderlijke bijdragen is namelijk wel hoog.

Victor Enthoven

E.A. Bik, *Met man en muis.... Uitspraken van de Raad voor de Scheepvaart 1909-1997* (Amsterdam: De Bataafsche Leeuw, 1997, 175 p., ill., ISBN 90-6707-439-X; *f* 59,00)

Zo'n 15.000 dossiers van scheepsrampen berusten in de archieven van de Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam. Brand, averij, verdrinking, stormschade, dronkenschap en de gevolgen daarvan zijn (onder andere) aanleidingen om de Raad een onderzoek te laten verrichten. Betrokkenen kunnen via het tuchtrecht van de Raad gestraft worden met een berisping of een ontneming van de vaarbevoegdheid voor een bepaalde tijd. Het eerste deel van *Met man en muis....* geeft informatie over het functioneren van de Raad voor de Scheepvaart. Daarna wordt een selectie gemaakt uit de uitspraken: negentien afzonderlijke zaken worden behandeld, terwijl enkele rampen in oorlogstijd apart aan de orde komen. Ten slotte schrijft de auteur over de mogelijke oprichting van een Nederlandse Raad voor Transportongevallen, die rampen met vliegtuigen, treinen en schepen zal gaan behandelen.
De historische informatie over de Raad als rechtsprekend orgaan is beknopt en overzichtelijk weergegeven. Nieuwe gegevens zijn er in dit hoofdstuk bijna niet te vinden, mede omdat veel (letterlijk) is overgenomen uit een boekje dat door de Raad voor de Scheepvaart in 1984 werd uitgegeven. Voor een goed inzicht in de te behandelen zaken is de gegeven informatie voldoende. Mijns inziens had de auteur echter wel wat dieper kunnen ingaan op de samenstelling van de Raad door de jaren heen. Daarover is nagenoeg alleen in de bijschriften naast de foto's iets te vinden en dan nog onvolledig. Het grootste deel van het boek wordt in beslag genomen door een selectie van negentien uitspraken, waarbij volgens de achterflap 'de ernst, de kenmerkendheid en de kleurrijkheid van de uitspraken' doorslaggevend zijn geweest. De uiteindelijke selectie wekt door de vage criteria de indruk van willekeur. In de periode 1909-1940 overheersen bijvoorbeeld vrachtschepen (al dan niet met passagiersaccommodatie) het beeld: de *Oldekerk*, *Wilis*, *Oude Maas*, *Amsterdam*, *Triton*, *Jonge Jacobus* en *Grootekerk* passeren de revue. Verhoudingsgewijs komen zowel in de periode 1909-1940 als in het tijdvak 1946-1997 veel strandingen en grondingen voor, waarbij de lezer zich onwillekeurig afvraagt of dit inderdaad de oorzaak van een scheepsramp was. Bij de keuze uit de dossiers wreekt zich dus het ontbreken van cijfermateriaal over de oorzaak van rampen, betrokken scheepssoorten en rederijen. Het archief van de Raad voor de Scheepvaart zou zich wel goed voor een statistische benadering lenen.
De manier waarop de negentien ongelukken zijn beschreven is duidelijk, prettig leesbaar en voorzien van veel details. Eén van de aardigste beschrijvingen is een klacht die een passagier van de *Oldekerk* in 1923 over dronkenschap van de kapitein indiende. De drankfestijnen, die zich volgens deze Engelse passagier aan boord hadden voorgedaan, werden tijdens de rechtszitting door de kapitein ontkend en voornamelijk geweten aan de fantasie en humeurigheid van de passagier. De kapitein ging zelfs zo ver dat hij het slechte humeur van de Engelsman toeschreef aan diens slecht zittende kunstgebit. Het voorgaande incident toont wel aan dat de titel *Met man en muis....* lang niet op alle beschreven zaken van toepassing is.
De laatste pagina's van het boek zijn gewijd aan de nog in te stellen Raad voor Transportongevallen, die zich zal moeten beperken tot onderzoek en niet tot tuchrechtelijke uitspraken mag overgaan. Terecht merkt de auteur op dat de naam van de nieuwe Raad de indruk wekt ongevallen te bevorderen in plaats van te voorkomen. Hij stelt dan ook de naam Nederlandse Raad voor Transportongevallen voor.
Hoewel dit boek geen totaalbeeld geeft van het werk van de Raad voor de Scheepvaart, is de auteur er goed in geslaagd aan de hand van een aantal case-studies een indruk te geven van verschillende manieren waarop een schip bij een ramp betrokken kan raken, de manier waarop het onderzoek naar rampen verloopt en de gevolgen voor de betrokkenen.

J.E. Korteweg

J. Vermeer, *Tjotters en boatsjes* (Leeuwarden: Hedeby Publishing 1997, 366 p., ill., ISBN 90-74541-09-7; *f* 90,00)

Tjotters en boatsjes is na *Het Friese Jacht* het tweede boek van dr.ir. J. Vermeer. De in 1955 opgerichte Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten heeft tot doel de bevordering van de belangstelling voor deze jachten. Publiceren is een van de activiteiten.

Beide boeken zijn onder de vlag van het Stamboek verschenen, alle donateurs kregen een exemplaar toegestuurd. Wat elke tjottereigenaar vermoedelijk het eerste doet, is zijn eigen boot opzoeken. Dus keek ondergetekende als medewerker van het Nederlands Scheepvaartmuseum meteen hoe onze wildschieter, ons boatsje en onze tjotter *Swaentje* worden vermeld. Vermeer schrijft dat hij aan het type wildschieter verder geen aandacht besteed. Hij noemt slechts de hem bekende exemplaren en er is een tekening afgebeeld. Vreemd is dat het Scheepvaartmuseum volgens Vermeer twee wildschieters bezit, beide uit 1920. Een vergissing waarschijnlijk. Er ontstaat echter verbazing als blijkt dat ons boatsje in het gehele boek ontbreekt. Het staat niet in de lijst, op blz. 119, van tjotters en boatsjes opgenomen in het Stamboek en ook niet op pag. 131 in de tabel van tjotters en boatsjes gebouwd voor 1950 die anno 1995 nog bestaan. Het boatsje staat echter wel ingeschreven in de Schepenlijst die de Stichting Stamboek ook uitgeeft. De conclusie is dat Vermeer – per ongeluk? - van het boatsje een wildschieter heeft gemaakt. De tjotter *Swaentje* is wel correct opgenomen, en wel in het hoofdstuk over na 1955 nieuw gebouwde tjotters en boatsjes.
Het is niet aannemelijk dat dit voorbeeld tekenend is voor het gehele boek. Vermeer staat bekend als een nauwkeurig man die door jarenlang speurwerk de gegevens heeft verzameld. Het boek 'barst' dan ook van de informatie en dat er in de enorme hoeveelheid gegevens vergissingen sluipen is haast onvermijdelijk. Om als lezer je weg te vinden is er een uitgebreide inhoudsopgave en een index van schepen en personen. Het gaat de schrijver niet alleen om de schepen zelf, maar ook de bouwers en de historie van het ontstaan van dit scheepstype komen aan bod. Verdienstelijk zijn vooral de beschrijvingen van de werven en de uitleg van de verschillende bouwwijzen en rompvormen. Belangwekkend zijn de opmetingen van de schepen en de gemaakte technische tekeningen. Daarvan bestaat maar weinig oorspronkelijk materiaal. Plezierig voor iedere – toekomstige – eigenaar van een tjotter is de gedetailleerde beschrijving van de vorm, constructie en inrichting van de *Albert en Nelly*. Overigens één van de mooiste tjotters die er zijn en jarenlang in het bezit van de schrijver; hij weet waar hij over schrijft!
Gelukkig heeft Vermeer zich niet beperkt tot de schepen ouder dan vijftig jaar. De hernieuwde belangstelling voor het ronde- en platbodemjacht eind jaren vijftig leidde tot de bouw van een groot aantal nieuwe houten ronde jachten. Vooral de tjotter bleek populair. De geschiedenis van alle oude en nieuwe tjotters die bekend zijn, zijn beschreven met bouwjaar, opdrachtgever, huidige eigenaar en voorzien van een of meer foto's.
Tjotters en boatsjes is een grondig naslagwerk geworden en interessant voor iedere liefhebber van het ronde- en platbodemjacht. Samen met het in 1992 verschenen *Het Friese jacht* is er nu een bijna compleet overzicht van de geschiedenis van deze voor Friesland kenmerkende scheepstypen. Een boek over de boeier zou het overzicht completeren.

Elisabeth K. Spits

Alan Arthur Lemmers, *Techniek op Schaal Modellen en het technologiebeleid van de Marine 1725-1885* (Amsterdam: De Bataafsche Leeuw 1996, 391 p., ill., ISBN 90.6707.422.5)

Iedere grote museumcollectie kent hem wel: de UHO. Een UHO, acroniem voor Unidentified Historical Object, is een term die de auteur in zijn slotbeschouwing introduceert en waarmee hij verwijst naar een voorwerp dat in een museumdepot aanwezig is, maar waarvan de historische context niet gekend is. Door het ontbreken van deze context leidt het voorwerp een onbekend, onbemind en vaak 'waardeloos' bestaan. Slechts zelden zal zo'n object voor het voetlicht treden, en dan alleen om zijn esthetische waarde. De meeste UHO's hebben echter niet een dergelijk intrinsieke aantrekkingskracht en ze zullen hun leven moeten slijten onder donkere gewelven in museumdepots. (*Techniek op schaal*) gaat over UHO's.
Het Rijksmuseum te Amsterdam had tot 1985 een aan het publieke oog onttrokken verzameling (scheeps) modellen en andere driedimensionale technische objecten. Deze collectie van ruim 1600 items is afkomstig van het negentiende-eeuwse Ministerie van Marine en staat nu bekend onder de naam 'Marinemodellenkamer'.
Op 20 februari 1820 kwam bij Koninklijk Besluit een collectie (technisch) maritieme objecten tot stand, die als studie- en besluitvormingsmateriaal dienst zou moeten gaan doen voor de toenmalige Marinestaf. De eerste beheerder van de collectie was J.P. Asmus, zelf een verwoed verzamelaar. Zijn collectie, samen met de nalatenschappen van de Admiraliteiten en de Bataafse Marine waren het begin van een verzameling waar de Koninklijke Marine bijna 65 jaar haar technische modellen en objecten - inclusief de bijbehorende rapporten, bevindingen en correspondentie - aan zou toevoegen. In de jaren '80 van de vorige eeuw ziet de Marine geen nut meer in de uitvindingen uit verleden tijden en worden de modellen, op initiatief van Victor de Stuers, overgedragen aan en tentoongesteld in het Rijksmuseum te Amsterdam. Echter niet lang, want al na een paar jaar verdwijnen ze in de depots, waar ze aan hun ten dele naamloos en ongekende bestaan beginnen.
In 1985 werd de collectie herontdekt. Een grootschalige restauratie, inventarisatie en ontsluiting is het gevolg. De volledige (wetenschappelijke) catalogus

werd in 1995 uitgebracht, op CD-ROM. Een gedrukte catalogus laat nog op zich wachten.
In het onderhavige gedrukte proefschrift worden enkele van de 1600 objecten nader toegelicht - zo men wil in hun context gezet. Hierdoor is dit boek de logische kroon op het werk van jaren van onderzoek, ontsluiting, beschrijving en restauratie. Ingeklemd tussen een analyserende inleiding en een synthetiserende slotbeschouwing worden in twaalf 'case-studies', verdeeld over vier perioden, enkele kenmerkende ontwikkelingen van de maritieme techniek geduid. De vier perioden bestrijken in zijn geheel de jaren 1725 tot en met 1885, met daar binnen de om evidente redenen gekozen cesuren in 1795, 1813 en 1830. Uitgangspunt voor ieder van de twaalf case-studies zijn de in de Marinemodellenkamer aanwezige modellen.
In de eerste periode gaat de auteur in op twee aspecten van de 18e eeuwse scheepsbouw, te weten de zogenaamde scheepsbouw-controverse tussen de Amsterdamse Engelse scheepsbouwers en hun Rotterdamse en Vlissingse collega's en de invloed van de Amsterdamse equipagemeester William May op de vaderlandse scheepsbouwkunst.
De tweede periode, van 1795 tot 1813, gaat dieper in op de collectievorming van de marine, waarbij met name de rol van Jochem Pietersz. Asmus wordt belicht. Dezelfde Asmus speelt ook een belangrijke rol bij de totstandkoming van de kunstklip: een passief en goedkoop verdedigingswapen dat bedoeld was om de Nederlandse waterwegen te beschermen tegen buitenlandse (Engelse) aanvallen vanuit zee. De auteur weet op voortreffelijke wijze de perikelen die ontstaan door het vermeende 'stelen' van dit idee door Asmus van Aenae, uiteen te zetten.
In de korte, derde periode komen drie case-studies aan bod die ingaan op de onderzoeksreizen van Nederlandse 'marinemensen' (Glavimans, Soetermeer en Roentgen) naar Engeland en de reis van het korvet *Pallas* naar Noord-Amerika.
In het vierde en laatste deel schetst de auteur de overgang van zeil naar stoom aan de hand van drie voorbeelden: de onderzeeërs van Lipkens en Uhlenbeck, de stoommachine van de Medusa en het ijzeren droogdok bestemd voor Onrust.
Ook in de beschrijving van de laatste twee perioden geeft de auteur een overwegend helder overzicht van de technische nieuwigheden, ontwikkeld door de Marine zelf, of via spionage en reizen afgekeken van de Engelsen, Fransen en Amerikanen.
Juist door de detaillering van de beschrijvingen komt een goed beeld van de 'micro-ontwikkeling' en toepassing van de diverse vernuftige vindingen naar voren. In hoofdstuk negen bijvoorbeeld komen mooie uiteenzettingen voor van de nieuwe toestellen en apparaten aan boord van het 'expeditieschip' *Pallas*.
Wel draagt deze aanpak een nadeel in zich. Alhoewel het boek chronologisch is opgezet, zijn de onderdelen - de verschillende hoofdstukken - inhoudelijk niet met elkaar verbonden. Hierdoor is een keten door de tijd heen ontstaan van twaalf onderling nauwelijks verbonden schakels. Iedere schakel vertelt zijn eigen verhaal, dat zich grotendeels afspeelt binnen zijn eigen context. Maar kan dit, gezien het materiaal dat aan de basis staat voor dit onderzoek, ook anders?
Deze constatering voert ons terug naar de raison d'etre van dit boekwerk. Het uitgangspunt waren de vele in het depot van het Rijksmuseum aanwezige en onbekende voorwerpen. Door deze (marine)objecten te koppelen met de overeenkomstige (marine)archieven, tekeningen en andere historische bronnen is het mogelijk geworden hun individuele geschiedenis te achterhalen. Nadat ze ongeveer honderd jaren als UHO's hadden doorgebracht, gaan alle ruim 1600 objecten van de Marinemodellenkamer - mede dankzij de CD-ROM - een toekomst tegemoet als 'identified historical objects'. Juist door de gedetailleerde kennis die door deze vorm van onderzoek verkregen wordt, verdient deze aanpak aanbeveling voor de talloze nog resterende UHO's in museumland.

Wouter Heijveld

V.D. Roeper en G.J.D. Wildeman, *Reizen op papier. Journalen en reisverslagen van Nederlandse ontdekkingsreizigers, kooplieden en avonturiers*. (Amsterdam: Walburg Pers, 1996, 160 p., ill., krt., index, ISBN 90-6011-965-7)

Reizen op papier is het Jaarboek 1996 van de Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum en de Stichting Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam. Ook dit zesde jaarboek beantwoordt aan de doelstelling van deze reeks, om de kennis over de collectie van het scheepvaartmuseum te vergroten. In dit jaarboek staan de reisverslagen centraal, die in de bibliotheek van het museum worden bewaard.
Het werk is ingedeeld in vier hoofdstukken die de verschillende soorten verslagen behandelen: ten eerste 'Een voorzichtig begin' over pelgrimsreizen en de eerste reizen naar Azië, ten tweede 'Kooplieden in touw' over de reizen met de VOC, WIC en de walvisvaarders, ten derde 'Politieke reizen' over gezantschapsreizen, marinereizen en wetenschappelijke expedities, en ten vierde 'De privépersoon op reis' over educatieve-, plezier- en avontuurlijke reizen. Het vijfde en laatste hoofdstuk 'Reizen op papier' legt de verschillende soorten manuscripten en drukwerken nader uit. Na elk hoofdstuk worden een aantal werken (in totaal 35) binnen het behandelde genre nader uitgewerkt en voorzien van een afbeelding.
De indeling is zeer overzichtelijk en logisch. De informatie is helder en goed leesbaar. Bij elk van de 35 uitgewerkte reisverslagen wordt diep ingegaan op de achtergrond van de reis en de personen. Een paar voorbeelden van de verslagen die gedetailleerd worden beschreven zijn: de verslagen van W. Schouten en J. le Maire over hun wereldreis aan het begin van de 17de eeuw, Bontekoe's verslag uit 1646, Valentijns *Oud en Nieuw Oost-Indiën*, het verslag van de gezantschapsreis van J. Nieuhof naar China, de geschriften van marineofficier C. de Jong en de Noordpoolexpedities van de *Willem Barents*. Ook gaan de auteurs in op de diverse drukken van een reisverslag. Hierdoor wordt *Reizen op papier* een goed naslagwerk voor geïnteresseerden en beheerders van gelijke reisverslagen. De beredeneerde bronnenuitgave en de index op behandelde titels dragen hier ook nog aan bij. Het is op z'n minst zeer plezierig dat de auteurs de moeite hebben willen nemen om deze zeer nuttige index op te nemen.
Een paar kritische noten mogen in deze recensie niet ontbreken. Ten eerste valt het heel erg op, dat op elke pagina gemiddeld wel één schrijffout of redactionele fout is blijven zitten. Dit hindert de lezer in een verder boeiend verhaal. Daarnaast wekte het verwondering, dat er voor gekozen is om het hoofdstuk 'Reizen op papier' aan het einde van het boek te plaatsen, hoewel het de basis uitlegt over 'wat is een reisverslag' en de verschillende soorten op een rij zet. Een dergelijk hoofdstuk zou toch veel beter aan het begin van het boek moeten staan. Als laatste viel het op, dat er noch in de inleidende woorden noch in de inhoudsopgave iets is terug te vinden over de 35 uitgewerkte reisverslagen. Ze worden hierin helemaal niet genoemd, dus is het voor de lezer aanvankelijk een verrassing om ze aan het einde van een hoofdstuk tegen te komen. In de inleiding vertellen de auteurs dat de collectie van het scheepvaartmuseum ongeveer 3.000 reisverslagen telt. Maar nergens is te vinden waaróm nu juist die 35 zijn gekozen voor een verdere toelichting. Een dergelijke verantwoording was in dit werk wel op z'n plaats geweest.

Irene Jacobs

Boekaankondigingen

Morten Hahn-Pedersen (red.), *Sjæk'len: Årbog for Fiskeri- og Søfartsmuseet, Saltvandsakvariet i Esbjerg 1996* (Esbjerg: Fiskeri- og Søfartsmuseet, 1997, 155 p., ill., ISBN 87-87453-75-4, ISSN 0904-1923; Dkr. 180,00)

Het meest recente jaarboek van het Visserij- en Scheepvaartmuseum te Esbjerg opent met een artikel, waarin de relatie Denemarken-Nederland centraal staat. Mette Guldberg beschrijft (p. 8-17) de van het Jutse platteland afkomstige familie Risbøl die naar Hjerting trok en van daaruit gedurende de eerste helft van de 18de eeuw intensieve handelscontacten met Amsterdam onderhield. Te Hjerting behoorden de Risbøls al snel tot de meest vooraanstaande families, onder andere betrokken bij de oprichting van een walvisvaartonderneming.
Kapitein J.F. Møller schreef in de jaren 1847-1862 circa 80 brieven naar zijn vrouw in Ribe. Op basis van dit materiaal schetst Susanne Benthien een interessant beeld van het zeemansleven in die jaren (p. 18-40). Ribe telde destijds 17 zeegaande schepen, maar dat van Møller was het enige dat alle wereldzeeën bevoer. Hij schreef over zijn reizen naar de verschillende delen van de wereld en over het leven aan boord, maar vertrouwde ook zijn gedachten over allerlei andere zaken, zoals de lange afwezigheid van huis, aan het papier toe.
Over een gezagvoerder van een geheel ander kaliber - 'oude' Knud Hansen, beter bekend als Knud Skipper van het eiland Mandø - handelt de bijdrage van Teodor Hansen (p. 41-62). Met zijn ever *Karen* verzorgde hij van 1929 tot 1949 het goederentransport tussen Mandø - bij Ribe gelegen - en het vasteland. Het schip werd ook voor andere doeleinden gebruikt: het bergen van wrakgoederen, loodswerk, sleepwerkzaamheden en het leggen van kabels in ondiep water. In 1949 sleepte Knud Hansen enkele gestrande walvissen van Mandø naar Esbjerg. Vanaf 1954 tot zijn dood in 1971 was 'oude' Knud belast met de verzorging van enkele honderden boeien in de wateren van het Osterdyb tot aan Esbjerg. Henrik L. Hansen kijkt niet zozeer naar het verleden, als wel naar de toekomst in zijn bespreking van de arbeidsomstandigheden aan boord van Deense koopvaardijschepen (p. 82-92). Vanuit een medische invalshoek pleit hij voor meer aandacht, met name van de desbetreffende autoriteiten, voor zaken die verband houden met de werkomgeving, de gezondheid en de veiligheid bij werk op zee. De snelle veranderingen in het karakter van deze werkzaamheden, vooral in het personele vlak, rechtvaardigen een grotere belangstelling op deze terreinen.
De laatste twee bijdragen hebben beide walvissen als thema. Palle Uhd Jepsen kondigt een boek over de Deense Antarctische walvisvangst gedurende de 20ste eeuw aan (p. 105-106) en is op zoek naar personen die uit eigen ervaring daarover mededelingen kunnen doen. Thyge Jensen en Svend Tougaard beschrijven uitgebreid de stranding van 16 potvissen op Rømø in maart 1996 (p. 107-124). De auteurs analyseren de loop der gebeurtenissen en laten een aantal mogelijke oorzaken van deze stranding de revue passeren. Alle walvissen werden naar eenzelfde plaats op het strand van Rømø gesleept en later naar belangstellende (en financieel bijdragende) instellingen vervoerd. Interessant is een overzicht van geregistreerde walvisstrandingen in Denemarken gedurende de afgelopen eeuwen. Sinds 1572 zijn 51 van dergelijke strandingen vastgelegd. Daarbij kunnen dan nog de twintig wal-

vissen die eind 1997 bij Rømø aanspoelden, worden opgeteld. De sterke toename in de laatste jaren is zowel opvallend als intrigerend.

Piet Boon

Ton van den Dungen en Els Stronks, *De Maassluise Meeuweklacht. Liederen voor zeelui, wezen en andere kerkgangers uit de zeventiende eeuw* (Maassluis, 1997, 71 p., ill., geen ISBN; te verkrijgen bij Gemeente Museum Maassluis; *f* 20,00)

Na de verschijning, in 1980, van *Wat lijdt den zeeman al verdriet. Het Nederlandse zeemanslied in de zeiltijd* van de historicus C.A. Davids is op dit terrein weinig meer gepubliceerd. Leuk is het dat nu twee Neerlandici vanuit een hele andere optiek een aantal zeventiende-eeuwse liedboekjes hebben herontdekt. In hun publicatie vertellen Van den Dungen en Stronks allereerst iets over de liedboekcultuur in de zeventiende eeuw. Daarna introduceren zij van de Maassluise dichter Frank Metaal (ca. 1640-ca. 1700) twee liedboeken, het *Maassluis Compas* en de *Maassluise Meeuweklacht*. De besproken liederen zijn van een (historische) inleiding en verklaringen voorzien en in moderne spelling weergegeven. Het boekje eindigt met een vijftal Maassluise liedbundels van tijdgenoten van Metaal.
De liedjes van Metaal waren bestemd voor zijn dorpsgenoten die in de visserij of aanverwante bedrijvigheid hun boterham verdienden. Hij schreef zijn liedjes ter lering en vermaak, om achterblijvers te bemoedigen als vissersschepen op zee bleven, tot versterking van het geloof in tijden van voor- en tegenspoed en om te onderwijzen in de gereformeerde leer. De titel van de bundel is ontleend aan twee gedichten waarin Metaal de Maassluise vissers probeert over te halen hun belangrijkste tijdverdrijf op zee - het doden van meeuwen - op te geven. Volgens hem beïnvloedt zinloos doden immers in negatieve zin het morele besef.
Jammer is het dat de toelichtingen veel historische onjuistheden bevatten, veel te veel gebaseerd zijn op het kritiekloos volgen van de inhoud van de liederen en blijk geven van weinig kennis op het terrein van historisch onderzoek. Twee voorbeelden kunnen dit illustreren. In 1575 werd Maassluis betrokken in één van de veldslagen van de Tachtigjarige Oorlog (p. 43), terwijl toen de Spaanse troepen allang uit dit deel van Holland waren vertrokken. De oprichting van de VOC in 1602 maakte de Nederlandse vloot sterk en weerbaar (p. 48). Zijn deze tekortkomingen misschien een gevolg van het betreden van een ander vakgebied? Vast staat dat gerichter onderzoek in lokaal-historische en maritieme literatuur en in Maassluis' archiefmateriaal een kwalitatief betere publicatie had opgeleverd. Bovendien was dan ook de relatie tussen de liedboekjes en de Maassluise rederijkerskamer 'De Mostertblom' beter uit de verf gekomen.
Hoewel de gedichten van Metaal literair geen hoogtepunt vormen, zijn zij vanuit maritiem-historisch oogpunt wel van belang. Dankzij deze publicatie kunnen wij een kijkje nemen in de 'wereld' van een zeventiende-eeuwse vissersgemeenschap.

Adri P. van Vliet

Remmelt Daalder, *Maritieme Meesters. Scheepvaart op tekeningen, 1600-1800* (Haarlem/Amsterdam: Uitgeverij Arcadia/Nederlands Scheepvaartmuseum, 1997, 48 p., ill., ISBN 90-6613-001-6; *f* 19,50)

In het voorjaar van 1997 hield het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam (in het kielzog van het grote maritieme schilderijenoverzicht in museum Boymans Van Beuningen) een expositie met hoogtepunten uit de eigen collectie tekeningen. Die verzameling is voor het grootste deel eigendom van een particuliere organisatie: de 'Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum'. Van de ruim drieduizend tekeningen dateert ongeveer een derde uit de zeventiende en achttiende eeuw. In het aankoopbeleid heeft nooit het streven bestaan om een representatief overzicht samen te stellen van de maritieme tekenkunst. Wat overheerst zijn daarom tekeningen die een voornamelijk informatief òf anekdotisch karakter tonen. Deze persoonlijke waarnemingen bieden een unieke inkijk (van soms ontwapenende eenvoud) in ons maritieme verleden, zowel aan de havenkant als op rivieren en zeeën. Daarvan zijn in dit boekje een vijftigtal (waarvan enkele in kleur) van nadere toelichting en inleiding voorzien door de conservator schilderijen, tekeningen en prenten van het Scheepvaartmuseum. Dit goed uitgegeven werkje smaakt vooral naar meer. Wellicht dat het als opmaat kan dienen voor een al langer gevoelde lacune: het gebrek aan wetenschappelijk verantwoorde catalogi van de omvangrijke collecties van het Scheepvaartmuseum. Eigenlijk zou men zich moeten schamen dat een dergelijk project, toch een van de eerste verantwoordelijkheden van een museum, het daglicht nog niet eerder heeft gezien.

C.O. van der Meij

Wilhelm Wieben, *Melodie der Meere: ein Lesebuch über die See, die Schiffe, Häfen und Matrosen* (Hamburg: Ernst Kabel Verlag, 1997, 240 p., ill., ISBN 3-8225-0434-3; DM 29,80)

Melodie der Meere is een veelbekeken Duitse t.v.-serie, oorspronkelijk op het derde net van de NDR en vervolgens ook door MDR, WDR en SWF/SDR uitgezonden. De opzet is tamelijk eenvoudig: mooie en romantische beelden van grote zeilschepen en het leven aan boord, afgewisseld door zeemansliederen en teksten met een maritiem tintje uit de wereldliteratuur. De teksten worden uitgesproken door de populaire Duitse nieuwslezer Wilhelm Wieben.
Ter begeleiding van de serie die inmiddels een vervolg heeft gekregen, gaf de bekende Hamburgse maritieme uitgever Ernst Kabel de teksten in een uitgebreide editie uit. Wellicht is er voor de geregelde kijkers een bepaalde koers in deze uitgave te bespeuren, voor mensen die deze serie hebben gemist, blijft het een min of meer willekeurige verzameling poëtische en prozaïsche ontboezemingen met als gezamenlijk thema 'de zee'. De bundel is zowel een reis door de tijd als een tocht over vrijwel alle wereldzeeen. Van Homerus' Odysseus gaat het via Sindbad de Zeeman naar tekstfragmenten van Conrad, Melville en London. De vaarten op de Stille, Atlantische en Indische Oceaan komen aan bod, maar ook die op Oost- en Noordzee (Heine) tot en met de kustvaart langs de Duitse Halligen.
Op zoek naar een geschikt Duits citaat zal dit boek snel zijn nut bewijzen. Het fragmentarische karakter los van de bijbehorende t.v.-beelden maakt dat de uitgave toch wat povertjes aandoet.

Piet Boon

G.J. de Boer, *De Nederlandse Blauwpijpers* (Alkmaar: De Alk, 1997, ill., 216 p., ISBN 90-6013-939-9; *f* 89,90)

Het boek met de - voor niet-ingewijden - enigszins geheimzinnige titel *De Nederlandse Blauwpijpers* gaat hoofdzakelijk over de geschiedenis van de Nederlandsche Stoomvaart Maatschappij 'Oceaan'. De maatschappij 'Oceaan' was een dochteronderneming van het grote Engelse scheepvaartbedrijf Alfred Holt & Co., beter bekend als de *Blue Funnel Line* (vandaar de bijnaam 'blauwpijpers') en onderhield in concurrentie met de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland' en de Rotterdamsche Lloyd een lijndienst tussen Europa en Nederlands Indië. De cargadoor van deze in 1891 opgerichte dienst werd Meyer & Co's Scheepvaart Maatschappij in Amsterdam, waar de auteur vanaf 1970 enige jaren werkzaam was. In het boek wordt dan ook veel aandacht besteed aan de geschiedenis van Meyer en Co, vanaf de oprichting in 1851, waardoor het boek in een behoefte voorziet. De auteur heeft het vaste stramien gevolgd dat uitgeverij De Alk hanteert. Eerst volgt een historisch overzicht, daarna volgen een schepenlijst en een register.
De auteur geeft vooral veel feitelijke informatie, hetgeen de leesbaarheid niet altijd ten goede komt, maar het boek zeker waardevol maakt als naslagwerk. De veelheid aan prachtige foto's maakt het boek aantrekkelijk voor de 'ship-lovers', waarschijnlijk mede een belangrijke doelgroep die beoogd werd.

H.J.A. Dessens

W.H.E. van Amstel, *Scheepsnamen der Koninklijke Marine, schepen in dienst vanaf 1945* (Amsterdam: De Bataafsche Leeuw, 1997, 140 p., ill., ISBN 90-6707-430-6; *f* 65,00)

De Ruyter en Tromp zijn zeehelden. Evertsen en Van Galen liggen in dezelfde buurt dus: dat zullen ook wel zeehelden zijn! Ziehier de gemiddelde kennis van de gemiddelde passant samengevat in een gemiddelde notedop. Dat Nederland een rijke maritieme traditie heeft zal algemeen bekend zijn. Maar de namen die daarmee verbonden zijn blijven een probleem. Als de namen al bekend zijn blijft de vraag: Wie kwam ook weer eerst? Eerst De Ruyter en dan Tromp of was het eerst één van de jongens van Jan de Wit? Als de bekende namen al zoveel vragen oproepen, hoe zit het dan met Karssen, Zomer, Van der Well, Chömpff of Staverman? Wat doen mythologische namen als: Bulgia, Thetis en Venus bij de marine? Gelukkig zijn er ook eenvoudige naamseinen zoals: Zeeland, Utrecht en Groningen of Goes en Wildervank.
Over het onderwerp naamgeving bij de schepen van de Koninklijke Marine is onlangs een fotoboek verschenen bij uitgeverij De Bataafsche Leeuw. Het boek beperkt zich tot de schepen die na de Tweede Wereldoorlog in dienst zijn genomen. Het geeft bij de namen van de moderne schepen tevens een historisch overzicht van schepen die eerder met dezelfde naam voeren. Het boek is in de traditie van de uitgeverij mooi uitgevoerd, gebonden en voorzien van duidelijke foto's op goed papier. De tekst van W.H.E. van Amstel is ingedeeld in hoofdstukken die duidelijk en prettig leesbaar zijn. Per hoofdstuk wordt een bepaalde categorie namen behandeld. Dat voorkomt onnodig zoeken, als de lezer tenminste niet denkt dat Staverman een mythologische figuur was. In dat geval voorziet een register op de namen van de schepen.
De vraag of het boek een aanvulling vormt op de bestaande literatuur kan het best worden beantwoord door het te vergelijken met een telefoonboek. Handig en soms erg noodzakelijk.

Dirk J. Tang

Arne Zuidhoek, *Droomschepen van de Holland-Amerika Lijn* (Alkmaar: De Alk, 1997, 208 p., ill., ISBN 90-6013-068-5; *f* 79,90)

Grote passagiers- en cruiseschepen hebben altijd aantrekkingskracht op mensen uitgeoefend. Vanuit deze aantrekkingskracht is het nieuwe boek van Arne Zuidhoek geschreven. Vol bewondering en nostalgie worden de huidige HAL-schepen en hun voorgangers beschreven met welhaast dichterlijke pen. De term 'droomschepen' wordt door Zuidhoek gelijk gesteld met passagiersschepen in het algemeen en cruiseschepen in het bijzonder. Deze schepen kennen een bijzonder comfortabel en luxe interieur en varen in exotische oorden, kortom de droom van elke passagier, van de bemanning en van de reder. Een kort overzicht van de allereerste 'plezierboten' uit de oudheid tot aan de huidige generatie cruiseschepen brengt ons bij de HAL. De geschiedenis van deze rederij wordt niet besproken; de lezer wordt verwezen naar bestaande literatuur en een vrij complete literatuurlijst ontbreekt dan ook niet.

Het tweede gedeelte van het boek betreft de afzonderlijke behandeling van elk van de passagiersschepen van de HAL. Zo worden allereerst de zes schepen met de naam *Rotterdam* besproken, van de eerste uit 1873 tot de nieuwste, die eind 1997 in de vaart kwam. Hierna volgen de *Nieuw Amsterdam*, de *Noordam*, de *Westerdam*, de *Statendam*, de *Maasdam*, de *Rijndam* en tenslotte de *Veendam*. De meeste aandacht gaat hierbij uit naar de jongste generatie, de echte 'droomschepen', maar ook wordt een korte terugblik op de voorgangers geworpen. Het boek bevat aardige anekdotes over de gang van zaken aan boord en achtergrond verhalen over de bouw en inrichting van de schepen. Een aardig stuk betreft de verlenging van de *Westerdam* in 1989, vooral de bijbehorende foto's trekken de aandacht. Interessant is ook het verslag van de binnenscheepsarchitect van de laatste *Statendam*. Een beschrijving van de werkzaamheden maakt duidelijk dat het hier om een uniek beroep gaat.

Het boek wordt afgesloten met een hoofdstuk over de zeilschepen van de HAL. Hoewel, echte zeilschepen zijn het niet, de schepen varen gewoon op de motor en de zeilen dienen slechts ter versterking van de romantiek. Maar ook deze *WindStar*, *WindSong* en *WindSpirit* kunnen zonder problemen tot de 'droomschepen' worden gerekend. Heimwee naar de tijd dat de HAL nog een echt Nederlandse rederij was komt in alle verhalen terug, eeuwig zonde is het volgens de schrijver, dat deze legendarische droomschepen nu in één adem worden genoemd met de pretschepen van de Carnival Line. Toch heeft de verkoop van de HAL aan deze maatschappij geen kwaad gedaan. De Carnival Cruise Line heeft de naam en standaard van de HAL-cruises zorgvuldig in stand gehouden. Zowel de rederij als de schepen van de HAL zijn na 1989 veelvuldig tot de beste in de cruise-wereld uitgeroepen. Het is jammer dat er geen complete vlootlijst van de (passagiers-)schepen van de HAL is bijgevoegd, maar mooie foto's maken veel goed. Het boek is bijzonder mooi geïllustreerd en uitgevoerd.

Helma van Rijn-Bloom

P.C. Jalhay, met medewerking van Contact Mariteam, *Ik nader ongezien! De onderzeeboten van de Koninklijke Marine 1906-1996* (Amsterdam: De Bataafsche Leeuw 1997, 192 p., ill., ISBN 90-6707-447-0; *f* 49,50)

P.C. van Royen, *Hr.Ms. KXVII en Hr.Ms. O 16. De ondergang van twee Nederlandse onderzeeboten in de Zuid-Chinese Zee (1941)* (Amsterdam: Uitgeverij Van Soeren & Co, 80 p., ill., ISBN 90-6881-075-8; *f* 29,50)

Sinds de oprichting van de Onderzeedienst is zijn voortbestaan meermalen in herdenkingsboeken gemarkeerd. Het meest veelzijdige beeld van de dienst werd gegeven in het lijvige boek dat bij het zestigjarig jubileum in 1966 verscheen, voor een belangrijk deel geschreven door officieren van de Onderzeedienst zelf. De aanleiding tot de publicatie van het eerstgenoemde boek is het negentigjarig bestaan van de Onderzeedienst. Het onderwerp van het boek zijn alle onderzeeboten die ooit hebben behoord tot of bestemd waren voor de Koninklijke Marine. Van deze boten geeft de schrijver technische gegevens als deplacement, afmetingen, bijzonderheden van de voortstuwingsinstallatie, bewapening, snelheid en duikdiepte (voor zover niet geheim), aantal bemanningsleden en data uit de bouwgeschiedenis en de datum van indienststelling. Bovendien zijn per boot alle commandanten met hun commandoperiode genoemd.

Van een aantal boten worden opmerkelijke episodes uit hun diensttijd verhaald, zonder dat daardoor een doorlopende geschiedenis van de Onderzeedienst ontstaat. Van de verrichtingen van de Onderzeedienst in de Tweede Wereldoorlog zijn enkele voorbeelden gegeven; de in de oorlog omgekomen personeelsleden van de Onderzeedienst zijn allen met naam genoemd. Van documentaire waarde zijn de bijna tweehonderd foto's, waarvan sommige paginagroot zijn afgedrukt. Reeds binnen een half jaar na verschijnen van dit boek is een tweede druk uitgebracht. In die druk zijn een groot aantal fouten - verkeerde data en onjuiste fotobijschriften - verbeterd. Helaas zijn bij deze correctie toch nog enkele slordigheden over het hoofd gezien en in de tweede druk herhaald.

In dit overzicht van technische gegevens, waarin de deskundige de ontwikkeling van de onderzeeboot kan terugvinden, zijn de operationele en personele aspecten naar de achtergrond gedrongen. Andere recent verschenen publikaties schenken aan die aspecten wel aandacht. Tonny Froma schreef *Ja, het moest* (Bergen: Bonneville, 1997), over de personele verliezen van de Onderzeedienst tijdens de Tweede Wereldoorlog. H.M. Ort stelde een verslag samen over het verlies van de door zijn vader gecommandeerde onderzeeboot: *Hr.Ms. O 22. De onderzeeboot die in 1940 verloren ging en in 1993 werd teruggevonden* (Amsterdam: Van Soeren & Co, 1995).

P.C. van Royen beschreef de ondergang van Hr.Ms. *K XVII* en Hr.Ms. *O 16* in 1941 in de Zuid-Chinese Zee. Van Royen schreef zijn boek met medewerking van zoons van de commandanten van de beide boten die in 1982 (Hr.Ms. *K XVII*) en 1995 (Hr.Ms. *O 16*) werden teruggevonden. De monografie van Van Royen geeft een beknopt en afgerond beeld van de levensloop van de beide boten en hun lotgevallen tijdens de oorlog die eindigen in vermissing. H.C. Besançon, zoon van de commandant van Hr.Ms. *K XVII*, kon in 1982 de locatie van het wrak van de boot van zijn vader vaststellen en stelde een onderzoek in naar de werkelijke toedracht van het verloren gaan van Hr.Ms. *K XVII*. Het resultaat daarvan schiep volstrekte duidelijkheid over de omstandigheden die tot de ondergang van de boot hadden geleid en ontkrachtte bovendien de sensationele verhalen over de *K XVII* die voorkomen in het boek van C. Creighton - in Nederlandse vertaling: *Operatie JB. Het laatste grote geheim van WO II* (Londen/Amsterdam, 1996). Nadat in 1995 het wrak van Hr.Ms. *O 16* was gevonden, kon ook de ondergang van deze boot en de zwemtocht van de enige overlevende worden gereconstrueerd. Het belang van dit boek is dat het lot van twee onderzeeboten duidelijk is beschreven en dat gissingen en veronderstellingen zijn geklaard. Terecht zegt de schrijver aan het slot van zijn boek dat de geschiedenis van de twee Nederlandse onderzeeboten ten einde is.

Een goed beeld van het leven aan boord van een onderzeeboot in oorlogstijd geeft Wijnand Claes in zijn herinneringen die onlangs heruitgegeven zijn: *Hr.Ms. O 21 & de kat met negen levens* (Amsterdam: Van Soeren & Co, 1997). Ik noem dit boek niet alleen om de opgave van recent verschenen publikaties over de Onderzeedienst volledig te maken, maar ook omdat het verslag van Claes, die als matroos ruim drie jaar tot de bemanning van de succesvolle Hr.Ms. *O 21* behoorde, buitengewoon indringend, eerlijk en oprecht is.

G.M.W. Acda

G.J. de Boer, *Scheepvaart 1998* (Alkmaar: De Alk, 1997, 424 p., ill., ISBN 90-6013-572-5; *f* 45,00)

Voor de tweeëntwintigste keer alweer verscheen het door G.J. de Boer samengesteld jaarboek *Scheepvaart*. Informatief, zo kunnen deze jaarboeken worden gekarakteriseerd. Het boek biedt een overzicht van alle Nederlandse, Belgische en Luxemburgse rederijen in zowel de koopvaardij, off-shore en sleepdienst als van baggerschepen. Het geeft de adressen van veel andere ondernemingen op maritiem gebied. Bovendien worden in een alfabetische schepenlijst alle onder Nederlandse en Antilliaanse vlag varende schepen en alle onder vreemde vlag maar in beheer van Nederlandse rederijen varende schepen opgesomd. De samensteller heeft in een aparte lijst de (niet minder dan 89!) in Nederland geregistreerde zeilende passagiersschepen bijeengezet. Ook voor België en Luxemburg zijn dergelijke alfabetische schepenlijsten opgenomen. De vele afbeeldingen, zwart-wit zowel als in kleur, geven een goede indruk van de gevarieerde vloot van de Benelux: naast moderne containerschepen en steeds groter wordende KHV-schepen treft men een keur van speciale koel-, off-shore-, sleep- en duwvaartuigen aan, terwijl ook de *Greenpeace* en de in 1911 gebouwde driemastbark *Europa* zijn afgebeeld.

In een korte inleiding worden de overheidsmaatregelen en de economische ontwikkelingen in de maritieme sector van het afgelopen jaar besproken. Per rederij of onderneming worden de belangrijkste gebeurtenissen gememoreerd, zoals het in de vaart nemen van nieuwe schepen, het verongelukken van schepen (bijvoorbeeld het vergaan van het schip de *Guernsey Express* van rederij Vroon, dat met bijna 1600 stuks vee bij Guam ten onder ging), het instellen van nieuwe veerdiensten etc. Ik kan het natuurlijk niet nalaten om het idiote misverstand te signaleren (p. 22) als zou de financiering van schepen via een commanditaire vennootschap al door de VOC zijn toegepast. Bedoeld zal zijn dat in de zeventiende eeuw schepen via het systeem van de partenrederij werden gefinancierd. De VOC week daar nu juist vanaf en leek op een naamloze vennootschap, de Compagnie heeft nooit afzonderlijk schepen via een of andere vorm van particuliere deelneming gefinancierd. Maar dit vlekje zal wel slechts weinigen opvallen. Overigens is dit boek een prima en overzichtelijk naslagwerk, onmisbaar voor ieder die van de laatste ontwikkelingen in scheepvaartzaken op de hoogte wil blijven.

F.S. Gaastra

Nieuwe boeken en artikelen

Piet Boon

Het vertrek van Leo Akveld als samensteller van deze rubriek in het najaar van 1992 was nog geen definitief afscheid. Latere afleveringen van *Nieuwe boeken en artikelen* bevatten steeds een flink aantal titelbeschrijvingen van zijn hand, grotendeels verzameld in de bibliotheek van het Maritiem Museum "Prins Hendrik". Deze medewerking wordt nu afgebouwd, maar gelukkig nog niet geheel stopgezet. Leo's voortdurende ondersteuning is de bibliografie zeker ten goede gekomen.

In de vorige aflevering van deze rubriek is onder nr 25203 het artikel "Het ontstaan en de ontwikkeling van de ponjaard" opgenomen, waarbij als schrijver F.C. de Ruyter de Wildt is opgegeven. Dit blijkt onjuist. Het artikel verscheen eerder in de periodiek *Willemsoord* en is van de hand van J.P. Puype.

Naslagwerken

25285. ARCHIBALD, E.H.H., Dictionary of sea painters. Woodbridge (Suffolk), Antique Collectors' Club, 1997, 576 p., (kleur)ill. *(derde, geheel herziene en uitgebreide druk)*

25286. CHUK, FLORENCE, An index of passengers who sailed on vessels which left the port of Bristol for Victoria, 1841-63. Ballarat, Pennard, 1996, 169 p., ill.

25287. DELGADO, JAMES P. (ed.), Encyclopaedia of Underwater and Maritime Archaeology. Londen, British Museum Press, 1997, 493 p., ill.

25288. DETLEFSEN, GERT UWE, STEFAN LIPSKY, HEINZ TROST, Veteranen- und Museumschiffe. Bad Segeberg, Verlag Gert Uwe Detlefsen, 1997, 208 p., ill. *(behandelt 391 schepen; deze derde druk is qua omvang het viervoudige van de tweede druk uit 1991)*

25289. DREESEN, J.B., Beknopte chronologie van 50 jaar (Belgische) zeemacht. Neptunus 39, 1996, 3, 149-155 *(periode 1946-1995)*

25290. G.M.L., Zeittafel HAPAG und Lloyd. SI 48, 1997, 5, 15-19; 6, 31-34; 7, 28-32 *(jaren 1847-1997)*

25291. GROCOTT, T., Shipwrecks of the Revolutionary and Napoleonic eras. Londen, Chatham Publishing, 1997, 448 p., ill. *(betreft 1500 scheepsrampen, niet als gevolg van oorlogsgeweld, uit de jaren 1793-1815)*

25292. GROSSNICK, ROY A., United States Naval Aviation 1910-1995; with contr. from William J. Armstrong a.o. Washington (DC), Naval Historical Center, 1997, 811 p., ill. *(vierde editie; eerdere uitgaven hadden betrekking op de perioden 1910-1960, 1910-1970 en 1910-1980)*

25293. HASSELBACH, KURT, FRANCES OVERCASH, ANGELA REDDIN, Guide to the Haffenreffer-Herreshoff collection: the design records of the Herreshoff Manufacturing Company, Bristol (RI), Massachusetts Institute of Technology, 1997, 209 p., ill.

25294. JARVIS, S.D., D.B. JARVIS, Non-commissioned officers, men and women of the United Kingdom, Commonwealth and Empire who died in the service of the Royal Navy, 1914-1921. Reading, Roberts, 1996, 321 p., ill.

25295. JONES, A.G.E., The Greenland and Davis Strait trade, 1740-1880, from the Lloyd's Register of Shipping, 1764-1865 and the Register of the Society of Merchants, Shipowners and Underwriters, 1800-1833. Z.pl., eigen uitgave, 1996, 230 p.

25296. KENDERDINE, SARAH, Shipwrecks 1656-1942: a guide to historic wreck sites of Perth. Fremantle (WA), Western Australian Maritime Museum, 1996, 232 p., ill.

25297. KOMPAGNIE, JAN H. (eindred.), POPgids: personen op papier: overzicht van archief- en bibliotheekbestanden met gegevens over persoons- en beroepsgroepen in het Algemeen Rijksarchief. Den Haag, Algemeen Rijksarchief, 1997, 684 p, ill. *(betreft onder andere de volgende maritieme beroepen: adelborsten, bergers, binnenschippers, convooimeesters, havenmeesters, havenwachters, loodsen, militairen (marine), redders, reders, scheepseigenaren, scheepspassagiers, scheepstimmerlieden, schippers, stokers, stuurlieden, torpedisten, visserijopzieners, vissers, VOC-personeel, WIC-personeel, zeelieden en ziekentroosters)*

25298. LARN, RICHARD, BRIDGET LARN, Shipwreck index of the British isles: Volume Three: The East Coast of England. Londen, Lloyd's Register of Shipping, 1997, 760 p., ill. *(met afzonderlijke cumulatieve index op de delen 1, 2 en 3, 180 p.)*

25299. LINDEBOOM, LUCAS, Oude K.P.M.-schepen van "tempo doeloe", deel X. Voorst, Maritieme Stichting Koopvaardij Historie van de Oost-Indiën, 1997, 168 p., foto's

25300. MANNERING, J. (ed.), Inshore craft: traditional working vessels of the British Isles. Londen, Chatham Publishing, 1997, 256 p., 300 plans, 175 ill. *(geroeid of onder zeil voor transport of visserij)*

25301. PARTRIDGE, M.S. e.a. (comp.), The Mariner's Mirror bibliography for 1996. Londen, The Society for Nautical Research, 1997, 27 p.

25302. PAVLOV, A.S., Warships of the USSR and Russia 1945-1995. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 322 p., ill.

25303. POLMAR, NORMAN, The Naval Institute guide to ships and aircraft of the U.S. fleet. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1996, 553 p., ill.

25304. POORTVLIET, P.F., De bemanningen der schepen van de Admiraliteit van Zeeland: deel 10 a, b, c, d en e. Den Helder/Vlissingen, Prae-1600-club, post-1600-sectie, 1997, 720 p. *(vervolg van nr 24369)*

25305. -, Het kader en de Zeeuwse zeelui van de uitgaande schepen van de VOC kamer Zeeland: delen 5 en 6. Den Helder/Vlissingen, Prae-1600-club, post-1600-sectie, 1997, 2 delen *(deel 5: 1760-1766; deel 6: 1753-1759)*

25306. SCHUITEMAKER, L. m.m.v. T. Grootenboer en F. de Boer, Overzicht van de vloot van politievaartuigen (3). Sleep- & Duwvaart 1, 1997, 3, 70-72

25307. SHELDON, MATTHEW, Guide to the manuscript collection of the Royal Naval Museum. Portsmouth, Hampshire, Royal Naval Museum, 1997.

25308. STURTON, IAN (ed.), All the world's battleships, 1906 to the present. Londen, Conway Maritime Press, 1996, 190 p., ill.

25309. TAILLIEZ, J.J., Répertoire des bateliers de la région Nord-Pas-de-Calais. Arras, Union Régionale des Associations Généalogiques du Nord/Pas-de-Calais, 1996, 111 p. *(chronologische lijst van ca 1000 schippers uit de periode begin 17de eeuw - ca 1950)*

25310. WYNN, K., U-boat operations of the Second World War, Volume 1: career histories of U1 - U510. Londen, Chatham Publishing, 1997, 368 p., ill.

25311. (CATALOGUS) Poland and the Netherlands; exchanges during the Golden Age of Gdansk. P. Spies/D'arts, ed. Gdansk, Polish Maritime Museum, 1997, 38 p., ill. *(passim maritiem)*

25312. -, Antarctica: Hivernage au Spitzberg; exposition du 3 juin au 17 novembre 1997: Catalogue des objets exposé. Neptunia 1997, nr 206, 73-78 *(tentoonstelling in het Musée de la Marine)*

25313. -, Das goldene Jahrhundert: Holländische Meisterzeichnungen aus dem Fitzwilliam Museum Cambridge. Th. Vigneau-Wilberg, ed. München, Staatliche Graphische Sammlung, 1996, 256 p., ill. *(p. 49-62 "Seestücke"; ook daarbuiten echter tekeningen met een maritiem onderwerp; daaronder één van Esaias van de Velde met de afbeelding van een zeeman, die vanuit een sloep een na een zeeslag in het water terecht gekomen zeeman (lijkt) te doden)*

25314. -, De gulden middenweg: Reimond Kimpe, 1885-1970. H. van den Donk & K. Verboeket, eds. Laren, Singer Museum, 1996, 80 p., (kleur)ill. *(Vlaams kunstenaar, sinds 1919 woonachtig en werkend in Zeeland; zijn werk is deels maritiem geïnspireerd)*

25315. -, Hollandse smaak. H. Iwasaki, ed. Tokio, Tabak & Zoutmuseum, 1996, 176 p., (kleur)ill. *(een 17de- en 18de-eeuwse staalkaart van objekten, die in Japan zijn vervaardigd en zijn geïnspireerd op de Nederlandse cultuur; tekst in het Japans)*

25316. -, Schiffahrt und Kunst aus den Niederlanden; red. R. Nikolov. Hamburg, Schiffahrts-Verlag HANSA, 1997, 124 p., ill. *(expositie van materiaal uit de collecties van de Amsterdamse en Rotterdamse scheepvaartmusea, het Rijksmuseum, het Algemeen Rijksarchief en de Hamburger Peter Tamm, georganiseerd ter gelegenheid van de 28. Internationale Bootausstellung, Hamburg, oktober/november 1997)*

Algemene maritieme literatuur

25317. ACERRA, MARTINE, GUY MARTINIERE (eds.), Coligny, les protestants et la mer. Parijs, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1997, 280 p., ill.

25318. BARJESTEH VAN WAALWIJK VAN DOORN, L.A.F., De importante negotie: geschiedenis van de Rotterdamse wijnhandel vanaf de middeleeuwen tot in de negentiende eeuw. Rotterdam, Barjesteh, Meeuwes & Co / Historische Uitgeverij Rotterdam, 1996, 157 p., (kleur)ill. *(passim maritiem)*

25319. BECK, BOYDE, Prince Edward Island: an unauthorized history. Charlottetown (PEI), Acorn Press, 1996, 170 p., ill.

25320. BLES, HARRY DE, GRADDY BOVEN (eds.), Een maritieme droom: Tsaar Peter de Grote en de Russische Marine. Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 1997, 79 p., ill.

25321. BLUSSé, L. e.a. (eds.), Pilgrims to the past: private conversations with historians of European expansion. Leiden, Research

School CNWS, 1996, 339 p. *(de zevenentwintig in deze uitgave gebundelde interviews met vooraanstaande historici van de Europese expansie-geschiedenis werden eerder gepubliceerd in het tijdschrift "Itinerario")*

25322. BOES, ALBERT, Brandblussing vanaf het water. Met Stoom 1997, nr 26, 10-13

25323. -, Maritieme historie van New England in vogelvlucht: Mystic Seaport, één van 's werelds grootste maritieme openluchtmusea. BW 52, 1997, 280-283

25324. BREMER, J.T., Ik min u Helder, stad der steden ...: Helderse verhalen uit de periode 1914-1940. Schoorl, Pirola, 1997, 152 p., ill. *(passim maritiem)*

25325. BRUYN, MARIANNE DE, Wind en weder dienende: 125 jaar Jac. P. Vrolijk Scheveningen. Scheveningen, Jac. P. Vrolijk, 1997, 111 p., ill. *(geschiedenis van het Scheveningse familiebedrijf dat zich bezig houdt met zeilmakerij, watersportbenodigdheden en zonwering)*

25326. CARSWELL, JOHN, The South Sea Bubble. Stroud, Alan Sutton Publishing, 1996, 294 p., ill.

25327. CHAPPELL, DAVID A., Double ghosts: oceanic voyagers on Euroamerican ships. New York, M.E. Scharpe, 1997, 231 p., ill.

25328. CHASE, LAURA, Modern images and social tone in Clacton and Frinton in the interwar years. IJMH 9, 1997, 1, 149-169

25329. CHATTERTON, E. KEBLE, Through Holland in the Vivette. Sea History 1997, nr 82, 46-47 *(beschrijving van een bezoek aan Veere in 1910, overgenomen uit het later verschenen boek "Fore and aft: the story of the fore and aft rig)*

25330. CICILIOT, FURIO (ed.), Navalia, archaeologia e storia (progetto Archi. Med.). Savona, The International Propeller Club, 1996, 221 p., ill.

25331. COOPMAN, J., Achttiende-eeuws woordgebruik in de scheepsbouw. Neptunus 39, 1996, 4, 207-209 *(afkomstig uit stukken in het archief van het notariaat Van Caillie te Oostende)*

25332. CRUMLIN PEDERSEN, O., Viking age ships and shipbuilding in Hedeby/Haithabu and Schleswig. Roskilde, Centre for Maritime Archaeology, 1997, 328 p., ill.

25333. DALSEM, C. VAN, Nederlandse scheepstermen in Rusland. Met Stoom 1996, nr 24, 39

25334. DENG, GANG, Chinese maritime activities and socioeconomic development, c. 2100 B.C. - 1900 A.D. Westport (CT), Greenwood Press, 1997, 218 p., ill.

25335. DODGE, ERNEST S., A history of The American Neptune. AN 57, 1997, 155-160

25336. DOWNER, DON, Turbulent tides: a social history of Sandy Point. Portugal Cove (NF), ESP Press, 1997, 361 p., ill. *(portret van gemeenschap aan de kust van Bay St. George in het westen van Newfoundland met een belangrijk maritiem verleden)*

25337. DREESEN, J.B., Woorden uit de zeemanskist: mess en wardroom. Neptunus 40, 1997, 1/2, 15-17

25338. -, Woorden uit de zeemanskist: taalgebruik bij de Royal Navy. Neptunus 39, 1996, 2, 84-85

25339. -, Woorden uit de zeemanskist: over vlaggen, licht- en armseinen. Neptunus 39, 1996, 4, 214-216

25340. DURIE, ALASTAIR, The Scottish seaside resort in peace and war, c. 1880-1960. IJMH 9, 1997, 1, 171-186

25341. EENILA, JUKKA, MERJA PELANNE (eds.), Nautica fennica 1997: Suomen merimuseo. Helsinki, Suomen merimuseo, 1997, 86 p., ill.

25342. ELLMERS, DETLEV, Bremerhavens Beziehungen zu den Niederlanden im 19.Jahrhundert. Jahrbuch der Wittheit zu Bremen, 1995/96, 210-218

25343. ENGELS, MARIE-CHRISTINE, Merchants, interlopers, seamen and corsairs: the "Flemish" community in Livorno and Genoa (1615-1635). Hilversum, Verloren, 1997, 346 p., ill.

25344. FRASER, W. HAMISH, IRENE MAVER (eds.), Glasgow, Volume II: 1830 to 1912. Manchester, Manchester University Press, 1996, 532 p., ill. *(vervolg van nr 23442)*

25345. FURLOUGH, ELLEN, ROSEMARY WAKEMAN, Composing a landscape: coastal mass tourism and regional development in the Languedoc, 1960s-1980s. IJMH 9, 1997, 1, 187-211

25346. GEHRKE, WOLF-DIETRICH, Menschen unter sieben Türmen: Rostocker Familiengeschichten. Rostock, Konrad Reich Verlag, 1997, 128 p., ill. *(passim maritiem)*

25347. GENESTE, WILLEM, Servamus servientes (wakend in dienstbaarheid): 10 jaar Kustwacht. MN 86, 1997, 2, 5-7

25348. GENIN, OLIVIER e.a., Dossier: Maritime museums (1). Museum International nr 192, 1996, 4, 4-36 *(beschrijft maritieme musea in Israel, Frankrijk, Italië, België en Lithouwen)*

25349. GILKERSON, WILLIAM, TYRONE G. MARTIN, The artist, the historian, and the USS Constitution. NWCR 50, 1997, 3, 115-122

25350. GRIFFIN, JASPER, Of ships and journeys. Navigation News 1997 (maart/april), 9-10 *(beschrijft de rol van de zee en van zeereizen in de Griekse mythologie)*

25351. HATTENDORF, JOHN B. (ed.), Maritime history, volume 2: The eighteenth century and the classic age of sail. Malabar (FL), Kreiger Publishing Company, 1997, 304 p., ill. *(selectie uit de lezingen die in 1993 werden gehouden tijdens het Summer institute on early modern maritime history van de John Carter Brown Library; volume 1: nr 22445)*

25352. HILLIER, CHRIS, The devil and the deep: a guide to nautical myths and superstitions. Londen, Adlard Coles Nautical, 1997, 120 p., ill.

25353. HUGGINS, M.J., Sport and the English seaside resort, 1800-1914. IJMH 9, 1997, 1, 213-232

25354. JANSSEN, CASPAR, Handelaar in intelligente informatie: 125 jaar Dirkzwager. Port of Rotterdam 36, 1997, 3, 26-27 en 29

25355. KLINGE, MATTI, Die Ostseewelt. Helsinki, Otava, 1995, 176 p., ill.

25356. KUIPERS, J.J.B., Zilt en zoet: sporen van watergebruik in Zeeland. Middelburg, Afdeling Informatievoorziening van de provincie Zeeland, 1997, 100 p., ill. *(passim inzake (binnen)scheepvaart)*

25357. LABAREE, BENJAMIN W., America and the sea: an introduction. LMS 49, 1997, 58-66

25358. MILLOT, GILLES, NICOLAS MILLOT, Iles Chausey: les gens de l'archipel. LCM 1997, nr 109, 2-15 *(eilandengroep nabij de Baai van Mont-St. Michel)*

25359. MOREE, P.J., Some remarks on the lines of communication between Dutch factories in the East Indies and the Netherlands before 1800. *(Proceedings)* Shipping, factories and colonization (Brussel, 1996) 323-332

25360. MOUREAU, FRANÇOIS, La littérature des voyages maritimes du Classicisme aux Lumière. *(Proceedings)* La percée de l'Europe sur les océans (Parijs, 1997) 243-264

25361. NIED, ANDRÉ, Regard géostratégique sur la Méditerreanée islamo-chrétienne. CHM 1997, nr 36, 9-12

25362. OWEN, H., Disappearance of the "Waratah". SBr 71, 1997, 521-527 *(stoomschip voor passagiers en vracht, in 1908 gebouwd in Schotland voor rekening van de Blue Anchor Line, in juli 1909 verdwenen op weg van Durban naar Kaapstad)*

25363. PERRETT, B., The real Hornblower. Londen, Arms & Armour Press, 1998, 224 p., ill. *(C.S. Forester's romanfiguur Horatio Hornblower vergeleken met zijn "voorbeeld", admiraal Sir James Gordon)*

25364. PETERSEN, HOLGER MUNCHAUS, Lidt om skibsbevaring og om søfartsstatistik. MK 18, 1996, 97-107

25365. POST, F., Groninger scheepvaart en scheepsbouw vanaf 1600. Bedum, Profiel Uitgeverij, 1997, 220 p., ill. *(handelt voornamelijk over scheepvaart 19de en 20ste eeuw)*

25366. PRENTICE, RINA, Striking ship bells. Maritime Heritage 1, 1997, 2, 51-55

25367. PRICE, JACOB M., Overseas trade and traders: essays on some commercial, financial and political challenge facing British Atlantic merchants, 1660-1750. Aldershot, Variorum, 1996, 342 p., ill.

25368. RITMAN, LEX, Kapitein Robs stormachtige leven: (errata en aanvullingen). 's-Gravenhage, Uitgeverij Panda, 1997, [4] p., ill. *(errata en aanvuling op nr 23481)*

25369. SCHUBERT, ERNST, Fahrendes Volk im Mittelalter. Bielefeld, Verlag für Regionalgeschichte, 1995, 497 p., ill.

25370. SEAVER, KIRSTEN A., "A very common and usuall trade": the relationship between cartographic perceptions and "fishing" in the Davies Strait circa 1500-50. British Library Journal 22, 1996, 1-26

25371. SILVERSTONE, P.H., Clandestine immigration to Palestine: the post war years, 1944-1948. StB 53, 1996/97, 2, 112-123; 3, 173-187

25372. SPIJKER, HANNEKE e.a., De geschiedenis van het gewone. Waterkampioen 1997, nrs 4 (p. 23), 7 (p. 91), 8 (p. 33), 9 (p. 113), 10 (p. 67), 12 (p. 35), 14 (p. 41) en 16 (p. 183) *(artikelenserie i.v.m. het 70-jarig bestaan van de Waterkampioen, waarin achtereenvolgens aandacht wordt besteed aan de spinnaker, de bootschoen, de koersplotter, de ANWB-waterkaart, de Curry-klem, Berenburg, de blazer en het zwemvest)*

25373. STANFORD, PETER, The Cape Horn road, part XII: The river that led around the world. Sea History 1997, nr 82, 6-9 *(behandelt met name de Engels-Nederlandse betrekkingen in de 17de eeuw)*

25374. SYLVAN, O.R., Korvetten Carlskronas: sista resa. Karlskrona, Abrahamson's Tryckeri, 1996, 122 p., ill. *(herdruk van in 1846 uitgegeven werk, in welk jaar de Carlskrona op de thuisreis van Habana in Florida verging;*

slechts 16 van de 131 opvarenden overleefden de ramp)

25375. TODD, DANIEL, MICHAEL LINDBERG, Navies and shipbuilding industries: the strained symbiosis. Westport (CT), Praeger Publishers, 1996, 216 p., ill.

25376. VELDMAN, H., G. LAGERS, 50 Years Offshore. Delft, Veldman Bedrijfsontwikkeling, 1997, 216 p., ill.

25377. VERISSIMO SERRAO, J., Le Portugal et la Flandre dans le cadre de l'expansion maritime du Portugal. Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis 132, 1995, 231-240

25378. WALTON, JOHN K., Seaside resorts and maritime history. IJMH 9, 1997, 1, 125-147

25379. WESSEL, H.A., Verbinden was Gott getrennt hat. Mare (Hamburg) 1, 1997, 74-77 *(19de eeuw; het leggen van transatlantische telegraafkabels)*

25380. (PROCEEDINGS), La percée de l'Europe sur les océans vers 1690 - vers 1790: actes du colloque du Comité de documentation historique de la Marine. Étienne Taillemite, Denis Lieppe, eds. Parijs, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1997, 298 p., ill.

25381. -, Méditerranée, mer ouverte (de la fin du XVe siècle à l'aube du XXIe): actes du colloque (Marseille, septembre 1995). Ch. Villain-Gandossi, L. Durteste & S. Busuttil, eds. Valletta (Malta), Foundation for International Studies (University of Malta), 1997, 2 delen, ill.

25382. -, Shipping, factories and colonization: international conference, Brussels, 24-26 November 1994. J. Everaert & J.Parmentier, eds. Brussel, Wetenschappelijk Comité voor maritieme geschiedenis/Koninklijke Academie voor Overzeese Wetenschappen, 1996, 371 p.

Maritieme iconografie

25383. AICHELBURG, WLADIMIR, K.u.K. Segelschiffe in alten Photographien. Wenen, Oesterreichische Staatsdruckerei, 1996, 224 p., ill.

25384. BARTHELMESS, K., A traveling whale show, 375 years ago: Swiss archival sources shed new light on two "monstrous pictures of whales" in the KWM collection. The Kendall Whaling Museum Newsletter 14, 1996, 3, 3-5 *(jaren 1620)*

25385. BELLEC, FRANÇOIS, L'art, témoin discret et fragmentaire du fait maritime européen. *(Proceedings)* La percée de l'Europe sur les océans (Parijs, 1997) 119-138

25386. BIASS-FABIANI, SOPHIE, Un peintre de Marine: Félix Ziem: la mer, l'étang, la lagune (Beaune, 1821 - Paris, 1911). Neptunia 1997, nr 207, 58-64

25387. CORDINGLY, D., Ships and seascapes: an introduction to maritime prints, drawings and watercolours. Londen, Philip Wilton Publishers, 1997, 160 p., (kleur)ill.

25388. CROCKETT, F.B., Early sea painters 1660-1730. Wappinger's Falls (NY), Antique Collectors' Club, 1996, 160 p., ill.

25389. DAALDER, REMMELT, Maritieme meesters: scheepvaart op tekening in het Nederlands Scheepvaart Museum Amsterdam. Antiek 31, 1997, 420-426

25390. DANIEL, DAWNA, The sea world of Christopher Blossom. Sea History 1997, nr 82, 26-28

25391. DONK, H. VAN, Beroemd in Zeeland: het werk van Reimond Kimpe (1885-1970). ZT 8, 1997, 1, 26-28

25392. EERLAND, WILLEM, Schilder der Zeilvaart: Frits Goosen. SZ 21, 1997, 10, 27-29

25393. GEERTS, W.J.J., De scheepvaart in Nederland in oude ansichten. Zaltbommel, Europese Bibliotheek, 1997, circa 300 p., ill. *(4e druk, voor het eerst in 1978 uitgegeven; afbeeldingen uit periode 1875-1940 van verschillende scheepstypen)*

25394. GÖTTLICHER, ARVID, Die Schiffe im Alten Testament. Berlijn, Gebr. Mann Verlag, 1997, 252 p., ill.

25395. GURNEY CRESSWELL, S. (ed.), A series of eight sketches in colour together with a chart of the route. Sutton Coldfield (West Midlands), The Arctic Press, 1997, 4 pp. tekst, 8 litho's en één kaart *(herdruk van editie Londen, 1854; betreft de Noordpoolreis van HMS "Investigator" in 1848-1853)*

25396. HALES, GORDON, PAT JOBSON, The Wappers at fifty. Maritime Heritage 1, 1997, 2, 16-19 *(de Wapping Group of Artists, werkzaam aan de oostkust van Engeland en het gebied van de Thames)*

25397. HOEVE, S. TEN, Herinneringen aan prins Hendrik de Zeevaarder in het Fries Scheepvaart Museum. FSM 1996, 33-47

25398. HUILLE, J.M., Une institution maritime: la maison Marius Bar. Neptunia 1997, nr 205, 3-10 *(maritiem fotografisch atelier in Toulon)*

25399. JAS, JORIEN, Gedetailleerd schilderij toont walvisvaart in al zijn facetten. Het Peperhuis 1997, 4, 1-4 *(betreft een door het Zuiderzeemuseum te Enkhuizen aangekocht schilderij van Abraham Storck uit circa 1690)*

25400. KAPLAN, PH., J.CURRIE, Convoy: merchant sailors at war 1939-1945. Londen, Aurum Press, 1998, 186 p., foto's

25401. KINGSLEY, SEAN A., The Utica harbour ship graffiti reviewed. IJNA 26, 1997, 58-64

25402. LASTDRAGER, W., De geschiedenis van het beeld "De Visserman" en van degene die het maakte: de beeldhouwster Anna op 't Landt. Callantsoog, Historische Vereniging Callantsoog, 1997, 24 p., ill.

25403. MANŒUVRE, LAURENT, Boudin: le ciel et la mer. Parijs, Editions Herscher, 1997, 64 p., 52 (kleur)ill. *(Eugène Boudin, 1824-1898)*

25404. -, Un peintre de Marines: Louis Garneray (1783-1857). Neptunia 1997, nr 206, 92-97

25405. -, Louis Garneray (1783-1857): peintre, écrivain, aventurier. Parijs, Éditions Anthèse, 1997, 214 p., ill.

25406. McNARRY, DONALD, Royal yachts in miniature: a picture book of royal yacht models from the Restoration to the present day. Barton-on-Sea (Hampshire), 1997, 132 p., 53 ill.

25407. MELLEFONT, JEFFREY, NICK BURNINGHAM, Indonesian seacraft: photographs and notes by G.C. Ingleton, 1932. GC 18, 1996, 97-112

25408. MENDLOWITZ, BENJAMIN, MAYNARD BRAY, The guide to wooden boats, schooners, ketches, cutters, sloops, yawls, cats. New York, W.W. Norton & Company, 1997, 167 p., ill.

25409. MÉZIN, L., Les vues des ports de France: le port de Lorient peint par Jean-François Hue. Cahiers de la Compagnie des Indes (Port-Louis) nr 2, 1997, 17-24

25410. MINTIENS, A.E., Haven- en Scheldeschilder E. Gaston Callens. Sirene 1996, nr 186, 16-17 *(geboren 1926)*

25411. NEWBERY, MARIA EKBERGER, Et bedroveligt endeligt. MK 18, 1996, 84-87 *(in het Portsmouth City Museum aanwezige aquarel uit 1860 van de Twee Kronen en de Skyold, twee door Nelson in Kopenhagen genomen schepen)*

25412. NIJHOF, PETER (tekst), Water in Nederland deel 5: Sluizen; Frank van Delft & Wiesje Peels (fotografie). Rotterdam, Uitgeverij Duo/Duo, 1997, 103 p., ill.

25413. OSTERGAARD SORENSEN, P., Two Hedeby coins with ship motifs. Maritime Archaeology Newsletter no. 6, 1996, 5-9

25414. PELUSO JR., A.J., James & John Bard: see the past and know that it was once thus. Sea History 1996-97, nr 80, 24-27 *(tweeling, geboren in 1815 op Manhattan; James overleed in 1856, John in 1897; er zijn schilderijen van James Bard en van J. & J. Bard bewaard gebleven)*

25415. PETTERSEN, LAURITZ, Bergens sjøfartsmuseum 75 år. SAB 1995 (verschenen 1996), 7-30 *(met Engelse samenvatting)*

25416. POL, P. VAN DER, Drie albums en een zoutdruk: studiemateriaal van C.C. Kannemans. Breda's Museum Post 6, 1997, 1, 16-19 *(betreft de zeeschilder en fotograaf Christiaan Cornelis Kannemans, 1812-1884)*

25417. QUARM, ROGER, Captain Sir Edward Pellow, 1st Viscount Exmouth, by Sir Thomas Lawrence. MM 83, 1997, 472-474

25418. RATSMA, P., Prospecten van Rotterdam: gezichten op de stad, 1500-2000. Rotterdam, Gemeentelijke Archiefdienst, 1997, 150 p., ill.

25419. RICARD-CORDINGLEY, GABRIELLE, DELPHINE ALLANNIC, Un peintre de Marine: Georges Ricard-Cordingley. Neptunia 1997, nr 205, 49-54 *(1873-1939)*

25420. ROSCOE HARTIGAN, L. (ed.), The Bard brothers: painting America under steam and sail. New York, Harry N. Abrams in association with The Mariners' Museum, 1997, 175 p., (kleur)ill. *(schilders van scheepsportretten John, 1815-1856, en James Bard, 1815-1897)*

25421. SCHWARZ, BERND, THEODOR GRöTSCHEL, Historisches vom Strom: Band XV, I & II: Dampf- und Motorschiffe auf der Elbe: aus dem Schaffen des Magdeburger Fotografen A. Karl Müller. Duisburg, Krüpfganz, 1997, 2 delen, 317 p., foto's

25422. SZARKOWSKI, JOHN (selection & introd.); Richard Benson (essays), A maritime album: 100 photographs and their stories. Newport News (VA), The Mariners' Museum, 1997, 245 p., ill. *(n.a.v. tentoonstelling van foto's van diverse aard)*

25423. TALL, J.J., PAUL KEMP, HM submarines in camera: an illustrated history of British submarines. Stroud, Sutton, 1996, 245 p., ill.

25424. TAYLOR, DONALD A. (comp.), The Hansen Shipping Photographic Collection: catalogue. Cardiff, National Museums & Galleries of Wales, 1996, 224 p., ill.

25425. TAYLOR, J., A vision of the sea: a portrait of marine artist John Everett (1876-1949). Maritime Heritage 1, 1996, 1, 18-21

25426. -, Yachts on canvas: artist's images of yachts from the 17th century to the present day. Londen, Conway Maritime Press, 1998, 160 p., 130 (kleur)ill.

25427. ULRICH, K., Luxusliner: von Grand Hotel auf hoher See zur schwimmenden Insel. München, Verlag C.J. Bucher, 1997, 264 p., (kleur)ill.
25428. VALLIANT, JOHN R., JOHN M. BARBER, John M. Barber's Chesapeake. St. Michaels (MD), Chesapeake Bay Maritime Museum, 1996, 96 p., ill.
25429. VEN, D. VAN DE, Voor de stad. Rotterdam, ILCO, 1996, 90 p., 41 foto's *(beelden uit de Rotterdamse haven van de jaren 1948-1975, vastgelegd door een Rotterdamse fotograaf)*
25430. WACHTER, H.-CHR., Das Elfenbein des Meeres. Mare (Hamburg) 4, 1997, 66-78 *(scrimshaw)*
25431. WALL, R., Ocean liner postcards in marine art 1900-1945. Woodbridge (Suffolk), Antique Collectors' Club, 1998, 192 p., (kleur)ill.
25432. WEDDE, MICHAEL, From classification to narrative: the contribution of iconography towards writing a history of early Aegean shipbuilding. Mediterranean Historical Review 11, 1996, 17-64
25433. WIGG, JULIA, Bon voyage!: travel posters of the Edwardian era. Londen, HMSO & PRO, 1996, 74 p., ill.
25434. (N.N.), "Zo'even ben ik hier aangekomen": vroeg werk van Vincent van Gogh definitief terug in Drenthe. Drents Museum Journaal 13, 1997, 2 & 3, 3-5 *("De turfboot", 1883)*
25435. -, Catalogus Christie's te Londen betreffende een maritieme veiling op 6 november 1997. Londen, Christie's South Kensington, 1997, 225 p., ill.
25436. , Maritieme veilingcatalogus Christie's te Amsterdam. Amsterdam, Christie's Amsterdam, 1997, 140 p., ill. *(catalogus van op 9 september 1997 gehouden veiling)*

Marine - algemeen

25437. ACERRA, MARTINE, JOSÉ MERINO, JEAN MEYER, Les marines de guerre européennes XVIIe, XVIIIe siècles. Parijs, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1997, 460 p., ill.
25438. -, La symbolique des noms de navires de guerre dans la marine française (1661-1815). HES 16, 1997, 45-61
25439. BÉRENGER, JEAN, La rivalité franco-anglaise en Amérique du Nord (1689-1783). *(Proceedings)* La percée de l'Europe sur les océans (Parijs, 1997) 53-99
25440. BRADFORD, JAMES C. (ed.), Quarterdeck and bridge: two centuries of American naval leaders. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 455 p., ill. *(aantal bijdragen verscheen eerder in de serie "Makers of the American naval tradition")*
25441. CHALINE, OLIVIER, La pensée navale autrichienne 1885-1914: première approche. In: *(Hervé Coutau-Bégarie (ed.))* L'Évolution de la pensée navale VI (Parijs, 1997) 93-115
25442. CLOWES, WILLIAM LAIRD, The Royal Navy: a history from the earliest times to 1900. Londen, Chatham Publishing, 1996-1997, 7 delen (4.494 p.), ill. *(herdruk editie Londen, 1897; deel 1 opgenomen onder nr 23546)*
25443. COUTAU-BÉGARIE, HERVÉ, Archéologie de la pensée navale (deuxième suite). In: *(Hervé Coutau-Bégarie (ed.))* L'Évolution de la pensée navale VI (Parijs, 1997) 5-14
25444. DISSEL, ANITA VAN, Varen en vechten: 's Lands zeemacht (1597-1795) in druk. Den Haag, Koninklijke Bibliotheek, 1997, 71 p., ill.
25445. FLOHR, DIETER, Die Kaiserliche Deutsche Marine (Teil 2). Das Nordlicht 5, 1997, nr 17, 15-17
25446. FRIESE, M., Auf, unter und über Wasser: 150 Jahre Marine in Deutschland. Asendorf, MUT-Buchdienst, 1997, 140 p., ill.
25447. GREEN, LESLIE C., War crimes, crimes against humanity, and command responsibility. NWCR 50, 1997, 2, 26-68
25448. HRODEJ, PHILIPPE, L'amiral Ducasse: de la stratégie de force au protectorat des colonies espagnoles d'Amérique (1690-1715). *(Proceedings)* La percée de l'Europe sur les océans (Parijs, 1997) 29-51
25449. JANE, FRED T., The British battle-fleet: its inception and growth throughout the centuries. Londen, Conway Maritime Press, 1997, 406 p., ill. *(heruitgave van eerste editie Londen, S.W. Partridge & Co., 1912)*
25450. KENNEDY, GREG, KEITH NELSON (eds.), Far flung lines: studies in imperial defence in honour of Donald Mackenzie Schurman. Ilford (Essex), Frank Cass Publishers, 1996, 228 p., ill. *(met bijzondere aandacht voor de Britse Royal Navy; begin 17de eeuw tot 1939)*
25451. PETERSON, WILLIAM N., Collecting for America and the sea: the U.S. Navy. LMS 49, 1997, 49-52
25452. PIÑEIRO BLANCA, JOAQUIN MARIA, La familia Carranza en la Armada española entre 1842 y 1958. RHN 15, 1997, nr 57, 85-92
25453. SHOMETTE, DONALD G., Ghost fleet of Mallows Bay and other tales of the lost Chesapeake. Centreville (MD), Tidewater Publishers, 1996, 390 p., ill.
25454. THORNTON, W.M., Submarine insignia and submarine services of the world. Londen, Leo Cooper, 1997, 155 p., ill.
25455. UHLIG JR., FRANK, The constants of naval warfare. NWCR 50, 1997, 2, 92-105
25456. VERGÉ-FRANCESCHI, MICHEL, Les officiers des marines de guerre françaises et anglaises. *(Proceedings)* La percée de l'Europe sur les océans (Parijs, 1997) 101-117
25457. VILLIERS, PATRICK, ANNICK SENOTIER, Une histoire de la marine de Loire. Brinon-sur-Sauldre, Éditions Grandvaux, 1996, 215 p., ill.

Marine - tot 1700

25458. ADLER, DANA S., Roman naval ranks. MM 84, 1998, 76-78
25459. AMES, GLENN J., The Straits of Hormuz fleets: Omani-Portuguese naval rivalry and encounters c. 1660-1680. MM 83, 1997, 398-409
25460. FOX, FRANK L., Hired men-of-war, 1664-67 (part one). MM 84, 1998, 13-25
25461. FRANCE, JOHN, The first crusade as a naval enterprise. MM 83, 1997, 389-397
25462. FRITZE, KONRAD, Seekriege der Hanse: das erste Kapitel deutscher Seekriegsgeschichte. Berlijn, Brandenburgisches Verlagshaus, 1997, 224 p., ill.
25463. HAMMER, P.E.J., New light on the Cadiz expedition of 1596. HR 70, 1997, nr 172, 182-202
25464. HORSTMAN, J.G., Peter der Grosze und die russische Flotte. SI 48, 1997, 4, 23-26
25465. KNIGHTON, C.S., John Malyn and the projected assault on "New Haven" in Queen Mary's War: a case of mistaken port identity. MM 84, 1998, 78-81 *(betreft een aanval in 1558)*
25466. LLOYD GRUFFYDD, K., Maritime defence and Wales during the Later Middle Ages. MW 18, 1996, 10-32
25467. McDONALD, R. ANDREW, The Kingdom of the Isles: Scotland's western seaboard, c 1100-c 1336. East Linton, Tuckwell, 1997, 280 p., ill.
25468. PAGES, JEAN, Les thalassocraties antiques. Stratégique nr 62, 1996, 2, 97-110
25469. PEREA YÉBENES, SABINO, Un aspecto militar de la religión romana: "los ritos de purificación" de la Marina de guerra. RHN 15, 1997, nr 58, 39-53
25470. RODGER, N.A.M., The safeguard of the sea: a naval history of Britain, vol. 1: 660-1649. New York, HarperCollins, 1997, 691 p., ill.
25471. STEWART, RICHARD WINSHIP, The English ordnance office: a case-study in bureaucracy. Woodbridge (Suffolk), The Boydell Press, 1996, 181 p., ill. *(behandelt de periode 1585-1625)*
25472. STRAUSS, ULRIKE, Aus dem Schiffstagebuch der HMS Anthelope 1673/74. Logbuch 33, 1997, 170-173 *(Engels schip dat in de Derde Engelse Oorlog onder bevel stond van Hertog Christian August von Schleswig-Holstein Sonderburg)*
25473. VERSFELT, H.J., Drenthes strijd ter zee. Nieuwe Drentse Volksalmanak 1997, 52-74 *(betreft de uitrusting aan het eind van de Tachtigjarige Oorlog van een tweetal jachten, "de Engel Gabriël" en "de Drenthe", waarbij de Landschap Drenthe vooral financieel betrokken was)*
25474. (N.N.), Het drama van het oorlogsschip "Delft". Rotterdam, Maritiem Museum "Prins Hendrik", 1997, [22] bl. *(teksten bij gelijknamige tentoonstelling)*

Marine - kaapvaart en zeeroverij

25475. BHANJI, SADRU, Barbary pirates off the Devon coast. Chudleigh, Orchard, 1996, ill.
25476. BROWN, JEAN-PIERRE, Cap sur Moka: l'odyssée des corsaires de Saint-Malo au Yémen 1707-1710. Neptunia 1997, nr 207, 39-49
25477. CAMUS, MICHEL CHRISTIAN, L'île de la Tortue au coeur de la flibustre caraïbe. Parijs, Éditions de l'Harmattan, 1997, 153 p., ill.
25478. GILL, ANTON, The devil's mariner: a life of William Dampier, pirate and explorer, 1651-1715. Londen, Michael Joseph, 1997, 396 p., ill.
25479. HART, MARJOLEIN 'T, Kaapvaart en staatsmacht: dilemma's van de geprivatiseerde oorlogvoering op zee. De zeventiende eeuw 13, 1997, 425-437
25480. KRIEKEN, G.S. VAN, "Christenen van Allah": Nederlandse renegaten bij de Barbarijse zeerovers. SH 32, 1997, 506-511
25481. MEYER, JEAN, La guerre de course de l'Ancien régime au XXe siècle: essai sur la guerre industrielle. HES 16, 1997, 7-43
25482. ORMEROD, H.A., Piracy in the ancient world: an essay in Mediterranean history. Baltimore (MD), Johns Hopkins University Press, 1996, 286 p., ill. *(herdruk editie 1924)*
25483. THOMSON, P.A.B., Jean François Hodoul, corsair of the Indian Ocean. MM 83, 1997, 310-317

Marine - 18e/19e eeuw

25484. ABEL, CHRISTOPHER A., Marines under fire. Civil War Times Illustrated 35, 1996 (mei), 54-61 *(betreft de Amerikaanse Burgeroorlog)*

25485. ALTOFF, GERALD R., Amongst my best men: African-Americans and the war of 1812. Put-in-Bay (OH), The Perry Group, 1996, 181 p., ill. *(met hoofdstukken "Land Operations" en "Naval Operations")*

25486. APT, BENJAMIN L., Mahan's forebears: the debate over maritime strategy, 1868-1883. NWCR 50, 1997, 3, 86-111

25487. BAUDEZ, L., De Engelse aanval tegen Antwerpen in 1809. Sirene nr 189, 1997, 22-26

25488. BERBOUCHE, ALAIN, Un procès politique dans la Marine royale: le Conseil de guerre extraordinaire tenu à Lorient en 1783-1784 pour juger la défaite du comte de Grasse à la bataille des Saintes. Neptunia 1997, nr 205, 15-27

25489. BERNARD, MARC, La bataille de Saint-Vincent 14 février 1797. Neptunia 1997, nr 205, 28-39

25490. BINGEMAN, JOHN M., ARTHUR T. MACK, The dating of military buttons: second interim report based on artefacts recovered from the 18th-century wreck Invincible, between 1979 and 1990. IJNA 26, 1997, 39-50

25491. BLANCO NUÑEZ, JOSÉ MARIA, Centenario de la concesión de la Cruz Laureada de San Fernando al alférez de navío Gonzalo de la Puerta Díaz. RHN 15, 1997, nr 57, 69-84 *(Gonzalo de la Puerta Y Díaz, 1866-1934, was eind 19de eeuw actief in de strijd in Cuba)*

25492. BORDEJÉ Y MORENOS, F. FERNANDO DE, Consolidación del pensamiento estratégico y naval en el siglo XIX. RHN 15, 1997, nr 57, 25-57

25493. BOVEN, W.G., Een maritieme droom: Tsaar Peter de Grote en de Russische marine. Kunst & antiekRevue 16, 1997, 5, 15-17

25494. BRYSCH, THOMAS, Marinepolitik im preussischen Abgeordnetenhaus und Deutschen Reichstag 1850-1888. Hamburg, Mittler, 1996, 381 p., ill.

25495. BUCHET, CHRISTIAN, Révélateurs d'une détermination coloniale: les arsenaux anglais de l'espace caraïbe au XVIIIe siècle. HES 16, 1997, 125-149

25496. CAMPBELL, R. THOMAS, Gray thunder: exploits of the Confederate States Navy. Shippensburg (PA), Burd Street Press, 1996, 212 p., ill.

25497. CERVERA PERY, JOSÉ, El catedrático Severo Catalina, ministro de Marina de buen recuerdo. RHN 15, 1997, nr 58, 7-17 *(1832-1871, in 1868 tot Minister van Marine benoemd)*

25498. COUTAU-BÉGARIE, HERVÉ, Quelques observations sur les aspects tactiques et stratégiques de la guerre sur mer au XVIIIe siècle. *(Proceedings)* La percée de l'Europe sur les océans (Parijs, 1997) 7-28

25499. CRIMMIN, P.K., Searching for British naval stores: sources and strategy c. 1802-1860. GC 18, 1996, 113-124

25500. CROSSE, JOHN (ed.), Document: the arrival of the Chesapeake in Halifax in 1813, as described by Thomas Haliburton ("Sam Slick"). AN 57, 1997, 161-165

25501. DENNY, NORMAN R., The devil's navy. Civil War Times Illustrated 35, 1996 (augustus), 24-30

25502. DEPEYRE, MICHEL, Suzanne: un mathématicien au pays de la tactique navale. In: *(Hervé Coutau-Bégarie (ed.))* L'Évolution de la pensée navale VI (Parijs, 1997) 15-28 *(Pierre-Henri Suzanne, 1765-1837)*

25503. DERRIMAN, JAMES, Hired armed cutters of the Napoleonic wars. Maritime South West 9, 1996, 97-123

25504. DUFFY, JAMES P., Lincoln's admiral: the Civil War campaigns of David Farragut. New York, John Wiley & Sons, 1997, 276 p., ill.

25505. EVANS, DAVID, The Royal Navy and the development of mobile logistics 1851-1894. MM 83, 1997, 318-327

25506. FORSYTHE, MICHAEL G., The Navy that almost was. USNIP 123, 1997, 4, 51-53 *(betreft de Chinese marine, voornamelijk in de 19de eeuw)*

25507. GARDINER, ROBERT (ed.), Fleet battles and blockade: the French revolutionary war 1793-1797. Londen, Chatham Publishing, 1996, 192 p., ill.

25508. - (ed.), The campaign of Trafalgar, 1803-5. Londen, Chatham Publishing, 1997, 191 p., ill.

25509. - (ed.), Nelson against Napoleon: from the Nile to Copenhagen, 1798-1801. Londen, Chatham Publishing, 1997, 192 p., ill.

25510. -, Navies and the American Revolution 1775-1783. Londen, Chatham Publishing, 1996, 192 p., ill.

25511. GEOFFROY, PIERRE DE, Les premières batteries flottantes cuirassées françaises. Neptunia 1997, nr 207, 13-25

25512. GIL MUÑOZ, MARGARITA, Marinos illustrados en la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País. RHN 15, 1997, nr 57, 7-24

25513. HEARN, CHESTER G., Admiral David Dixon Porter: the Civil War years. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1996, 376 p., ill.

25514. HOWARTH, DAVID, Trafalgar: the Nelson touch. Moreton-in-Marsh, Windrush Press, 1997, 156 p., ill. *(heruitgave van eerste druk uit 1969)*

25515. JENKINS, H.J.K., Guadeloupe's commerce raiding 1796-1798: perspectives and contexts. MM 83, 1997, 303-309

25516. -, Lord Sandwich, Lord Orford, and Whittlesey Mere, 1774. AN 57, 1997, 253-256

25517. JOHNSON, ROBERT ERWIN, Ships against forts: Charleston, 7 April 1868. AN 57, 1997, 123-135

25518. JONES, C., Ruling the waves. WA 1997/1998, 9-15 *(de wereldreis van de schepen van het R.N. Flying Squadron in 1869-1870)*

25519. LAVERY, B., H. SMAILES e.a., Glorious victory: admiral Duncan and the battle of Camperdown, 1797. Dundee, City Council/Arts and Heritage Department, 1997, 71 p., (kleur)ill.

25520. MARCO, MIGUEL ANGEL DE, José María de Salazar y la Marina contrarrevolucionaria en el Plata. Rosario (Argentina), Instituto de Historia Política Argentina, 1996, 386 p., ill.

25521. MARVEL, WILLIAM, The Alabama and the Kearsarge: the sailor's Civil War. Chapel Hill (NC), The University of North Carolina Press, 1996, 337 p., ill.

25522. MONAQUE, RÉMI, Gabriel Charmes: propagandiste enthousiaste, mais parfois infidèle des idées de l'amiral Aube. In: *(Hervé Coutau-Bégarie (ed.))* L'Évolution de la pensée navale VI (Parijs, 1997) 57-66 *(Gabriel Charmes: 1851-1886)*

25523. MORRIS, ROGER, Cockburn and the British Navy in transition: Admiral Sir George Cockburn 1772-1853. Exeter, University of Exeter Press, 1997, 338 p., ill.

25524. PANZAC, DANIEL, Armed peace in the Mediterranean, 1736-39: a comparative study of the Navies. MM 84, 1998, 41-55

25525. POELS, J., De Bataafse marinevlag (1796-1810). MB 107, 1997, 259-263

25526. ROZENBURG, J.M.J., KM-monumenten in gevaar: verwaarloosd grafmonument held Bali-expeditie teruggevonden. MB 107, 1997, 112-119 *(betreft luitenant-ter-zee L.F. van Hoogenhuyze, 1805-1846)*

25527. SALECKER, GENE ERIC, Disaster on the Mississippi: the Sultana explosion, April 23, 1865. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1996, 346 p., ill.

25528. SYRETT, DAVID, The victualling board charters shipping, 1739-1748. IJMH 9, 1997, 1, 57-67

25529. TAILLEMITE, ETIENNE, Stratège ou littérateur: Edmond Jurien de la Gravière. In: *(Hervé Coutau-Bégarie (ed.))* L'Évolution de la pensée navale VI (Parijs, 1997) 29-55 *(Brest 1812)*

25530. TATTON-BROWN, PETER (ed.), Journal kept by John Tatton-Brown, Lieutenant Royal Marines, II: 1895. Branscombe, eigen uitgave, 1996, 68 p.

25531. TRASK, DAVID F., The war with Spain in 1898. Lincoln, University of Nebraska Press, 1996, 654 p., ill.

25532. VALE, BRIAN, Independence or death!: British sailors and Brazilian independence, 1822-25. Tauris, 1996, 219 p., ill.

25533. VERGÉ-FRANCESCHI, MICHEL, Un tricentenaire: 1693-1993 M. de La Galissonnière (1693-1756): le vainqueur de Minorque (1756). HES 16, 1997, 99-116 *(veroverde Minorca op de Engelsen)*

25534. VILLIERS, P., Station navale ou comptoirs?: la présence militaire française à la côte d'Afrique Occidentale de 1783 à 1790. *(Proceedings)* Shipping, factories and colonization (Brussel, 1996) 180-190

Marine - 20e eeuw

25535. ARNDT, E.-H., Der Tod kam aus dem Abendrot. SI 48, 1997, 10, 30-32 *(29 mei 1937, aanval op het pantserschip "Deutschland" op de rede van Ibiza door "rode" Spaanse vliegtuigen)*

25536. ARTHUR, MAX, The true glory: the Royal Navy, 1914-1939. Londen, Hodder & Stoughton, 1996, 292 p., ill.

25537. BARKER, NICHOLAS, Beyond Endurance: an epic of Whitehall and the South Atlantic conflict. Barnsley, Pen & Sword Books, 1997, 256 p., ill. *(betreft het conflict om de Falklands in 1982)*

25538. BAUGH, DANIEL A., Confusions and constraints: the Navy and British defence planning, 1919-1939. In: *(N.A.M. Rodger (ed.))* Naval power in the twentieth century (Basingstoke, 1996) 101-119

25539. BEAVER, PAUL, Britain's modern Royal Navy. Yeovil, Stephens, 1996, 192 p., ill.

25540. BEETS, H.J.G., Herinneringen aan de Gouvernementsmarine. Cornelis Douwes 1997, nr 130, 3224-3226

25541. BÉTERMIER, JEAN, La Marine Française

1965-2015: bilan et perspectives. Stratégique nr 61, 1996, 1, 39-59
25542. BIERMAN, JAN, De triomftocht van de onderzeeboot. BW 51, 1997, 196-199
25543. BIVENS, ARTHUR CLARK, Of nukes and nose cones: a submarine story. Baltimore (MD), Gateway Press, 1996, 125 p., ill. *(betreft de jaren vijftig en zestig van de 20ste eeuw)*
25544. CLANCY, TOM, Marine: a guided tour of a marine expeditionary unit. New York (NY), Berkley Books, 1996, 336 p., ill.
25545. COWMAN, IAN, Defence of the Malay barrier?: the place of the Philippines in Admiralty naval war planning, 1925-41. War in History 3, 1996, 398-417
25546. -, Dominion or decline: Anglo-American naval relations on the Pacific, 1937-1941. Oxford, Berg, 1997, 327 p., ill.
25547. CRAIG, CHRIS, Call for fire: sea combat in the Falklands and the Gulf War. Londen, John Murray, 1996, 300 p., ill.
25548. DARRIEUS, H., J. QUEGUINET, Histoire de la marine française (1922-1942). Parijs, Ancre, 1996, ill.
25549. DIJK, A. VAN, Marinevliegkamp Valkenburg 50 jaar: van vliegweide tot Vliegkamp. MB 107, 1997, 277-280
25550. DURSTESTE, LOUIS, Des Dardanelles à Narvik: la réflexion sur les opérations combinées dans la Marine Française (1915-1940). Stratégique nr 62, 1996, 2, 111-138
25551. ELPHICK, PETER, Far eastern file: the intelligence war in the Far East 1930-1945. Londen, Hodder & Stoughton, 1997, 510 p., ill. *(besteedt uitgebreid aandacht aan het door de Britse Admiraliteit georganiseerde Far East Combined Bureau)*
25552. FERRANTE, EZIO, La pensée navale italienne entre les deux guerres. In: *(Hervé Coutau-Bégarie (ed.))* L'Évolution de la pensée navale VI (Parijs, 1997) 153-169
25553. FUSS, CHARLES M., Sea of grass: the maritime drug war, 1970-1990. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1996, 326 p., ill.
25554. GATCHELL, THEODORE L., At the water's edge: defending against the modern amphibious assault. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1996, 266 p., ill.
25555. GELDHOF, N., Vaartuigen voor de vliegende marine. MN 86, 1997, 4, 12-14 *(vervolg van nr 24590)*
25556. GIEL, W.J., Ontwikkeling Marinevliegkamp De Kooy: een korte impressie van de geschiedenis en de infrastructurele ontwikkeling van het Marinevliegkamp De Kooy. MB 107, 1997, 281-285
25557. GOICOECHEA, J.M., The Cuban Navy 1902-1958. WI 34, 1997, 1, 13-21
25558. HILL, J.R., British naval planning post-1945. In: *(N.A.M. Rodger (ed.))* Naval power in the twentieth century (Basingstoke, 1996) 215-226
25559. HIOOLEN, H.J., Mijnendienst 90 jaar. MB 107, 1997, 136-140
25560. HUCHTHAUSEN, PETER, NGUYEN THI LUNG, Echoes of the Mekong. Baltimore (MD), Nautical & Aviation Publishing Company of America, 1996, 165 p., ill.
25561. INFIESTA PÉREZ, JOSÉ LUIS, Quién decidió el desembarco del capitán Bayo en las Baleares? RHN 15, 1997, nr 58, 55-71 *(1936 tijdens de Spaanse Burgeroorlog)*
25562. JALHAY, PIET, Ik nader ongezien!: de onderzeeboten van de Koninklijke Marine 1906-1996. Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 1997, 192 p., ill. *(met register op persoons- en scheepsnamen)*
25563. -, Onderzeedienst verjaart. Alle Hens 50, 1997, 6, 20-22 *(de OZD bestond in juni 1997 90 jaar)*
25564. JUNG, D. e.a., Anstriche und Tarnanstriche der deutschen Kriegsmarine. Bonn, Bernard & Graefe, 1997[2], 170 p., (kleur)ill.
25565. LINCOLN, MARGARETTE, Naval ship launches as public spectacle 1773-1854. MM 83, 1997, 466-472
25566. LYON, DAVID, The first destroyers: the Turtleback Torpedo Boat Destroyers of the 1890s. Londen, Chatham Publishing, 1996, 128 p., ill. *(ontwikkelingen rond de eeuwwisseling)*
25567. MAUDOUX, CLAUDINE, La mer de Chine Méridionale. Stratégique nr 63, 1996, 3, 7-33
25568. MOISE, EDWIN E., Tonkin Gulf and the escalation of the Vietnam War. Chapel Hill (NC), University of North Carolina Press, 1996, 304 p., ill.
25569. MOTTE, MARTIN, L'après-Grande Guerre dans la Revue maritime 1920-1923. In: *(Hervé Coutau-Bégarie (ed.))* L'Évolution de la pensée navale VI (Parijs, 1997) 117-151
25570. MUIR JR., MALCOLM, Black shoes and blue water: surface warfare in the United States Navy, 1945-1975. Washington (DC), Naval Historical Center, 1996, 235 p., ill.
25571. MÜNCHING, L.L. VON, Klein-materieelreizen naar Nederlandsch-Indië. Lekko 22, 1997, nr 241, 224-225
25572. NAVIAS, MARTIN S., E.R. HOOTON, Tanker wars: the assault on merchant shipping during the Iran-Iraq conflict, 1980-1988. New York, I.B. Taurus, 1996, 244 p., ill.
25573. OWEN, CHARLES, Plain yarns from the fleet: the spirit of the Navy during its twentieth-century heyday. Stroud, Sutton Publishing, 1997, 212 p., ill. *(betreft de periode 1900-1945)*
25574. OWEN, JOSEPH R., Colder than hell: a marine rifle company at Chosin Reservoir. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1996, 255 p., ill. *(herinneringen aan de Korea-oorlog)*
25575. PALOCZI-HORVATH, G., The German Navy from Versailles to Hitler. WA 1997/1998, 64-76
25576. PEET, A.J. VAN DER, Opdracht in de Balkan: Nederlandse gunboat-diplomacy aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog. MB 107, 1997, 234-242
25577. QUÉREL, PHILIPPE, Vers une marine atomique: la marine Française (1945-1958). Brussel, Établissements Émile Bruylant, 1997, 460 p., ill.
25578. STAAL, MAX, Hoe de radar naar Hengelo kwam, deel IV en V. Roering 34, 1997, 1, 47-61
25579. STANIK, JOSEPH T., "Swift and effective retribution": the U.S. Sixth Fleet and the confrontation with Qadaffi. Washington (DC), Naval Historical Center, 1996, 52 p., ill.
25580. STRACZEK, J.H., The Royal Australian Navy: ships, aircraft and shore establishments. Sydney, Navy Public Affairs, 1996, 255 p., ill.
25581. TRACY, NICHOLAS (ed.), The collective naval defence of the empire, 1900-1940. Aldershot, Ashgate, 1997, 706 p., ill.
25582. WEDIN, LARS, Le débat naval en Suède de 1895 à 1910. In: *(Hervé Coutau-Bégarie (ed.))* L'Évolution de la pensée navale VI (Parijs, 1997) 67-91

Marine - 20e eeuw/eerste wereldoorlog

25583. BRÉZET, FRANÇOIS-EMMANUEL, Otto Gross et Kurt Assmann: une critique de la conduite allemande de la guerre sur mer durant la Première Guerre mondiale. In: *(Hervé Coutau-Bégarie (ed.))* L'Évolution de la pensée navale VI (Parijs, 1997) 171-228
25584. EPKENHANS, MICHAEL, "Wir als deutsches Volk sind doch nicht klein zu kriegen ...": aus den Tagebüchern des Fregattenkapitäns Bogislav von Selchow 1918/19. MGM 55, 1996, 165-224
25585. PALMER, MICHAEL A. e.a., Roundtable on Andrew Gordon, The rules of the game: Jutland and British naval command; with a response by Andrew Gordon. IJMH 9, 1997, 2, 167-194
25586. SCHECK, RAFFAEL, Der Kampf des Tirpitz-Kreises für den uneingeschränkten U-Boot-Krieg und einen politischen Kurswechsel im deutschen Kaiserreich 1916-1917. MGM 55, 1996, 69-91
25587. WILLIAMS, M.W., HMS "Tirade" and the sinking of UC-55. WA 1997/1998, 149-159 *(september 1917, Engelse destroyer brengt in de baai van Lerwick een Duitse mijnenleggende onderzeeboot tot zinken)*

Marine - 20e eeuw/tweede wereldoorlog

25588. BARNETT, CORELLI, The influence of history upon sea power: the Royal Navy in the Second World War. In: *(N.A.M. Rodger (ed.))* Naval power in the twentieth century (Basingstoke, 1996) 120-133
25589. BECKMAN, MORRIS, Atlantic roulette: a merchantman at war, June 1940: running the gauntlet of U-boat alley, E-boat alley and the Luftwaffe. Brighton, Tom Donovan, 1996, 138 p., ill.
25590. BLAIR, CLAY, Hitler's U-Boat war: the hunters, 1939-1942. New York, Weidenfeld & Nicolson, 1997, 809 p., ill.
25591. BLYZINSKY, MARIA, We never closed: the Old Royal Observatory during WO II. The Maritime Yearbook 4, 1996/97, 40-42
25592. BUDERI, ROBERT, The invention that changed the world: how a small group of radar pioneers won the Second World War and launched a technological revolution. New York, Simon and Schuster, 1996, 575 p., ill.
25593. CASIUS, GERARD J., Nogmaals Shell Curaçao en U-boot aanvallen op Aruba. BW 51, 1997, 238-239
25594. CRENSHAW, R.S., South Pacific destroyer: the battle for the Solomons from Savo Island to Vella Gulf. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1998, 336 p., ill. *(van eind 1942 tot augustus 1943)*
25595. DAVIDSON, JOEL R., The unsinkable fleet: the politics of US Navy expansion in World War II. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1996, 233 p., ill.
25596. DESSING, AGNES, De grote oversteek: Engelandvaart over de Noordzee. Oorlogsdocumentatie '40-'45: jaarboek van het Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie 7, 1996, 67-90
25597. DUPRA, LYLE E., We delivered: the U.S. Navy armed guard in World War II. Manhat-

tan (KA), Sunflower University Press, 1997, 159 p., ill.

25598. FISHER, ROBERT C., Group Wotan and the battle for Convoy SC 104, 11-17 October 1942. MM 84, 1998, 64-75

25599. FROMA, TONNY, Ja, het moest: de personele verliezen van de onderzeedienst tijdens de Tweede Wereldoorlog. Bergen, Bonneville, 1997, 263 p., ill.

25600. GROOT, S.J. DE, Een persoonlijk aandenken betreffende de geallieerde onderzeedienst, 1939-1945. Mars et Historia 31, 1997, 4, 11-20

25601. HERVIEUX, P., German T(orpedoboote) A(usländisch)-torpedo boats at war. WA 1997/1998, 133-148 *(betreft Duitse operaties in de Middellandse Zee met buitgemaakte Italiaanse torpedoboten van de "Ariete"- en "Animoso"-klassen, 1942-1944)*

25602. HIRSCHFELD, WOLFGANG, Hirschfeld: the story of U-Boat NCO 1940-1946; as told to Geoffrey Brooks. Londen, Leo Cooper, 1996, 253 p., ill.

25603. HREACHMACK, PATRICK, The painter's guide to World War Two naval camouflage. Phoenixville (PA), Clash of Arms Games, 1996, 52 p., ill.

25604. JACKSON, CARLTON, Forgotten tragedy: the sinking of HMT Rohna. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 207 p., ill.

25605. JACKSON, ROBERT, The Royal Navy in World War 2. Shrewsbury, Airlife Publishing, 1997, 176 p., ill.

25606. JOHNSON, ROBERT ERWIN, Six months with the Seventh Fleet. AN 57, 1997, 237-251

25607. JONES, MATTHEW, Britain, the United States and the Mediterranean war, 1942-4. Basingstoke, Macmillan, 1996, 293 p., ill.

25608. KAPLAN, PHILIP, JACK CURRIE, Wolfpack: U-boats at war, 1939-1945. Londen, Aurum Press, 1997, 240 p., ill.

25609. KELLY, P., The tragic loss of HMS "Curacao". WA 1997/1998, 160-166 *(de in 1918 gebouwde AA-kruiser "Curacao" zinkt na een botsing met het troepentransportschip "Queen Mary" ten noorden van Ierland, 2 oktober 1942)*

25610. LAMBERT, ANDREW, Seizing the initiative: the Arctic convoys, 1944-5. In: *(N.A.M. Rodger (ed.))* Naval power in the twentieth century (Basingstoke, 1996) 151-162

25611. LANGLEY-WOOD, R.H., Bacon's last captain: a two-ocean novel of World War Two. Elon (VA), Eloign Press, 1997, 342 p., ill.

25612. LUND, CHRISTIAN, Aristides, Salvator, Vagrant, War Admiral & de andre. MK 18, 1996, 108-130 *(volledig overzicht van in de Verenigde Staten opgelegde schepen van Deense rederijen en van in WO II verloren gegane Deense schepen)*

25613. McBRIDE, KEITH, The Admiral Scheer and Convoy HX84. MM 83, 1997, 474-475

25614. MILLER, D., Operation "Deadlight". WA 1997/1998, 115-132 *(het verhaal over het in 1945 en 1946 tot zinken brengen van ruim honderd Duitse U-boten in de Atlantische Oceaan ten westen van Ierland)*

25615. MITCHELL, RAYMOND, They did what was asked of them: 41 (Royal Marines) commando 1942-1946. Z.pl., Firebird, 1996, 224 p., ill.

25616. NEITZEL, SÖNKE, Der Kampf um die deutschen Atlantik- und Kanalfestungen und sein Einfluss auf den alliierten Nachschub während der Befreiung Frankreichs 1944/45. MGM 55, 1996, 381-430

25617. PARI HUWS, ALUN, The loss of the steamer Gleneden, an unackowledged casualty of war. MW 18, 1996, 88-100

25618. PEARCE, FRANK, Heroes of the fourth service. Londen, Robert Hale, 1996, 192 p., ill. *(behandelt de bijdrage van de Engelse koopvaardijvloot aan oorlogshandelingen tijdens WO II)*

25619. POOLMAN, KENNETH, The winning edge: naval technology in action, 1939-1945. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 235 p., ill.

25620. RAYMER, EDWARD C., Descent into darkness: Pearl Harbor, 1941: a Navy diver's memoir. Novato (CA), Presidio, 1996, 214 p., ill.

25621. RHYS-JONES, G., The "Bismarck" incident re-assessed. Londen, Arms & Armour Press, 1998, 256 p., ill.

25622. RIENKS, MONNO, De torpedering in 1944 van de "Albert Leo Slageter". SZ 21, 1997, 8, 23-26

25623. ROHWER, JURGEN, Allied submarine attacks of World War Two: European theatre of operations 1939-1945. Londen, Greenhill Books, 1997, 252 p., ill.

25624. ROYEN, P.C. VAN e.a., Hr.Ms. K XVII en Hr.Ms. O 16: de ondergang van twee Nederlandse onderzeeboten in de Zuid-Chinese Zee (1941). Amsterdam, Van Soeren & Co, 1997, 80 p., ill.

25625. SELIGMAN, ADRIAN, War in the islands: undercover operations in the Aegean, 1942-4. Stroud, Sutton, 1996, 239 p., ill.

25626. SIMMS, A.B., "Strike hard": the history of HMS "Hurricane". SBr 71, 1997, 815-820 *(Engelse destroyer, gebouwd in 1940, voer in drie jaren 250.000 zeemijlen in konvooidienst)*

25627. SMITH, PETER C., The battle of Midway. Staplehurst, Spellmount, 1996, 192 p., ill.

25628. SPOONER, TONY, Supreme gallantry: Malta's role in the allied victory 1939-1945. Londen, John Murray, 1996, 358 p., ill.

25629. STEVENS, DAVID, U-Boat far from home: the epic voyage of U-862 to Australia and New Zealand. St. Leonards, NSW, Allen & Unwin, 1997, 282 p., ill.

25630. TENT, JAMES FOSTER, E-Boat alert: defending the Normandy invasion fleet. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1996, 286 p., ill.

25631. THOMAS, DAVID A., PATRICK HOLMES, Queen Mary and the cruiser: the Curacoa disaster. Barnsley, Pen & Sword Books, 1997, 198 p., ill. *(2 oktober 1942, ten noorden van de Ierse kust: de tot troepentransportschip omgebouwde "Queen Mary" ramt de Engelse kruiser "Curacoa"; de kruiser gaat met een verlies van 338 levens ten onder)*

25632. THOMAS, MARTIN, After Mers-el-Kébir: the armed neutrality of the Vichy French Navy, 1940-43. EHR 112, 1997, nr 447, 643-670

25633. TURNER, FRANK R., WILL STEWART, The Maunsell sea forts, part III: the World War Two Thames estuary defenders, the human element. Gravesend, eigen uitgave, 1996, 180 p., ill.

25634. TWINING, MERRILL B., No bended knee: the Battle for Guadalcanal. Novato (CA), Presidio Press, 1996, 197 p., ill.

25635. VAUSE, JORDAN, Wolf: U-boat commanders in World War II. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 272 p., ill.

25636. WINDT LAVANDIER, CÉSAR DE, La segunda guerra mundial y los submarinos alemanes en el mar Caribe. Santo Domingo, Impresíon Amigo del Hogar, 1997, 416 p., ill. *(tweede druk; eerste druk: 1982)*

25637. WINSER, JOHN S. DE, Short sea, long war: cross-channel ships' naval and military service in World War II. Gravesend, World Ship Society, 1997, 159 p., ill. *(beschrijft de inzet van koopvaardijschepen voor militaire doeleinden in oorlogstijd)*

25638. YOUNG, VICTOR, Merchant ships of World War II: a post war album. Market Drayton, Shipping Books, 1996, 72 p., ill.

Koopvaardij - algemeen

25639. ALLINGTON, PETER, BASIL GREENHILL, The first Atlantic liners: seamanship in the age of paddle wheel, sail and screw. Londen, Conway Maritime Press, 1997, 167 p., ill.

25640. BROWN, PATRICIA M., Merchant princes of Fremantle: the rise and decline of a colonial elite 1870-1900. Perth, The University of Western Australia Press, 1997 235 p., ill.

25641. LAYTON, THOMAS N., The voyage of the Frolic: New England merchants and the opium trade. Stanford, Stanford University Press, 1997, 227 p., ill.

25642. NAYAR, BALDEV RAJ, State and market in India's shipping: nationalism, globalization and marginalization. New Delhi, Ajay Kuar Jain Manohar, 1996, 400 p., ill.

25643. SAIBENE, MARC, JEAN-YVES BROUARD, La marine marchande française: 1939-1940. Bourg-en-Bresse, Marines, 1996, 160 p., ill.

25644. (N.N.), Celebrating 125 years in Norway. MLR 1997, nr 2, 28-29 *(betreft 125 jaar Lloyd's Register in Noorwegen)*

Koopvaardij - rederij

25645. BELT, J.E.B., H.S. APPLEYARD, A history of Frank C. Strick and his many shipping enterprises. Kendal, World Ship Society, 1996, 134 p., ill.

25646. CLARK, JOHN J., MARGARET T. CLARK, The International Mercantile Marine Company: a financial analysis. AN 57, 1997, 137-154 *(holding company uit het begin van de 20ste eeuw)*

25647. GARRETT, K.S., Comben Longstaff & Co. Ltd. Kendal, World Ship Society, 1996, 175 p., ill.

25648. HAHN-PEDERSEN, MORTEN, A.P. Møller og den danske olie. Albertslund, Schultz Information, 1997, 348 p., ill.

25649. HAWS, DUNCAN, Elders and Fyffes and Geest. Uckfield, TCL Publications, 1996, 71 p., ill.

25650. HILL, CAROL, The Kirkcudbright Shipping Company, 1811-1817. IJMH 9, 1997, 1, 69-91

25651. JONES, HARRY, TIMOTHY JONES, Night boat on the Potomac: a history of the Norfolk and Washington Steamboat Company. Providence (RI), The Steamship Historical Society of America, 1996, 117 p., ill.

25652. KARDASSIS, VASSILIS, Greek steam liner companies, 1858-1914. IJMH 9, 1997, 2, 107-127

25653. KRANS, R.H., "Leaving New York February 6th": het cruisebedrijf van de Holland-Amerika Lijn in de tijd van de passagierslijnvaart. RJ 10de reeks, 5de jrg., 1997, 316-370 *(betreft de periode 1895-1971)*

25654. MORGAN, GERALD, Three 19th century Dyfed shipping accounts. MW 18, 1996, 36-39

25655. NAPIER, CHRISTOPHER J., Allies or subsidiaries?: inter-company relations in the P&O group, 1914-39. BH 39, 1997, 2, 69-93

25656. PAGET-TOMLINSON, E., The British and Irish Steam Packet Company: a short history 1836-1965. SMo 32, 1997, 5, 14-17

25657. REGO, MICHAEL, Die Royal Mail Steam Packet Company; übersetzt H.G.M. Navicula 39, 1998, nr 207, 5825-5839

25658. SON, ANDERS MARTIN, Norsk og gresk skipsfartsnæring 1945-1995: en sammenligning. SAB 1995 (verschenen 1996), 49-75 *(met Engelse samenvatting)*

25659. STARKEY, DAVID J. e.a., Roundtable on Gordon H. Boyce, Information, mediation and institutional development: the rise of large-scale enterprise in British shipping, 1870-1919; with a response by Gordon H. Boyce. IJMH 9, 1997, 1, 233-264

25660. TOEBOSCH, THEO, Bontjasboten aan de Zakdoekjeskade: het rijkgeschakeerde verleden van de Holland Amerika Lijn. Open monument 3, 1997, 2, 10-14

25661. WIBORG, SUSANNE, KLAUS WIBORG, 1847 - 1997: unser Feld ist die Welt: 150 Jahre Hapag-Lloyd. Hamburg, Hapag-Lloyd, 1997, 435 p., ill.

25662. (N.N.), 75 jaar Gebr. Broere & 50 jaar Rederij Theodora. Alkmaar, De Alk, 1997, 176 p., ill.

25663. -, Schulte & Bruns. Lekko 21, 1997, nr 236, 63-69 *(te Emden gevestigde rederij van zeeschepen en een grote vloot binnenvaartschepen die tevens een werf exploiteert; met vlootlijst)*

Koopvaardij - tot 1800

25664. CHILDS, WENDY R., The commercial shipping of South-Western England in the later fifteenth century. MM 83, 1997, 272-292

25665. DE ROSA, L., Land and sea transport and economic depression in the Kingdom of Naples from the XIVth to the XVIIIth century. JEEH 25, 1996, 339-368

25666. DEGRYSE, K., The hey-day of Portuguese trade and finance in the Southern Netherlands, 16th - 17th century. Bijdragen van het Genootschap voor Geschiedenis 132, 1995, 337-344

25667. DENG, GANG, The foreign staple trade of China in the pre-modern era. IHR 19, 1997, 253-285

25668. HAUDRERE, PHILIPPE, Quelques espaces du grand commerce maritime à la fin du XVIIe siècle (1690-1720). *(Proceedings)* La percée de l'Europe sur les océans (Parijs, 1997) 139-147

25669. KIRK, T., A little country in a world of empires: Genoese attempts to penetrate the maritime trading empires in the seventeenth century. JEEH 25, 1996, 407-421

25670. LOBO CABRERA, M., La diáspora flamenca en Gran Canaria durante el quinientos. Collectanea Maritima 6, 1995, 25-75 *(handelsactiviteiten van met name Antwerpenaars op Gran Canaria, 16de eeuw)*

25671. PARMENTIER, J., From Macau to Rio: the Flemish-Portuguese relations in the East Indies and Brazil, 1715-1745. Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis 132, 1995, 373-400

25672. SEIFERT, DIETER, Kompagnons und Konkurrenten: Holland und die Hanse im späten Mittelalter. Keulen, Böhlau Verlag, 1997, 467 p.

25673. STEFKE, GERALD, Hansekaufleute und hansischer Wein- und Bier-Handel in Brügge 1363-1391. ZVHG 83, 1997, 1, 175-184

25674. TURGEON, LAURENT, Bordeaux and the Newfoundland trade during the sixteenth century. IJMH 9, 1997, 2, 1-28

25675. VERLINDEN, C., Aspecten van de diaspora van Vlaamse zee- en handelslui in de 15de eeuw (Azoren, Madeira). Collectanea Maritima 6, 1995, 7-23

25676. ZEILER, FRITS DAVID, Sporen van de Hanze: glorie van een Gouden Eeuw. Zwolle, Waanders Uitgevers, 1997, 160 p., ill. *(handelsgeschiedenis van 1250-1550 met nadruk op stedelijke architectuur)*

Koopvaardij - om de oost

25677. AMES, GLEN J., Colbert, mercantilism, and the French quest for Asian trade. DeKalb (IL), Northern Illinois University Press, 1996, 245 p., ill.

25678. ARNAUD, PATRICK M., JEAN BEUROIS, Les armateurs du rêve: les concessions Brossière et les sociétés françaises d'exploitation des îles australes de l'Océan Indien (1893-1939) = The shipowners of the dream: the Brossière's leases and the exploitations of the French companies in the Southern Indian Ocean (1893-1939). 1996, 116 p., ill.

25679. BARENDSE, R.J., Kraton and castello: European trade and Asian influences in the Indonesian archipelago, 1500-1650. Jaarboek International Institute for Asian Studies (Leiden) 1994 (verschenen 1995), 87-108

25680. BÉRINSTAIN, V., Les toiles de l'Inde et la Compagnie des Indes (XVIIe-XVIIIe siècles). Cahiers de la Compagnie des Indes (Port-Louis) nr 2, 1997, 25-32

25681. BHATTACHARYA, B., Porto Novo and the shipping in the Bay of Bengal in the mid-18th century. *(Proceedings)* Shipping, factories and colonization (Brussel, 1996) 103-118

25682. -, Some aspects of the textile trade of the Dutch East India Company on the Coromandel coast, 1730-1780. Jaarboek International Institute for Asian Studies (Leiden) 1994 (verschenen 1995), 169-182

25683. BOXER, C.R., From Lisbon to Goa, 1500-1750: studies in Portuguese maritime enterprise. Aldershot, Variorum, 1997, 314 p., ill. *(herdruk van verzameling artikelen in verschillende pagineringen; eerste druk: 1984)*

25684. BROSSOLLET, GUY (ed.), Souvenirs des mers de Chine et d'autres eaux: lettres de l'amiral Louis-Joseph Brossollot (1832-1898). Parijs, Belin, 1996, 382 p., ill.

25685. BRÖTEL, DIETER, Frankreich im Fernen Osten: imperialistische Expansion und Aspiration in Siam und Malaya, Laos und China, 1880-1904. Stuttgart, Steiner, 1996, 890 p., ill.

25686. BROUWER, C.G., Al-Mukha: profile of a Yemeni seaport as sketched by servants of the Dutch East India Company (VOC) 1614-1640. Amsterdam, D'Fluyte Rarob, 1997, 508 p., ill.

25687. DE BEAULIEU, AUGUSTIN, Mémoires d'un voyage aux Indes orientales, 1619-1622: un marchand normand à Sumatra; introd., notes et bibliographie de Denys Lombard. Ecole française d'Extrême-Orient-Maisonneuve et Larose, 1996 *(heruitgave van werk dat voor het laatst in 1664 werd gedrukt)*

25688. GAASTRA, FEMME S., Friesland en de VOC. In: *(Ph.H. Breuker, A. Janse, (eds.))* Negen eeuwen Friesland-Holland: geschiedenis van een haat-liefdeverhouding (Zutphen, 1997) 184-196

25689. GALLAGHER, MARY A., Charting a new course for the China trade: the late eighteenth century American model. AN 57, 1997, 201-217

25690. GELDER, ROELOF VAN, Het Oost-Indisch avontuur: Duitsers in dienst van de VOC. Nijmegen, SUN, 1997, 335 p., ill.

25691. JACOBS, ELS M., De Vereenigde Oost-Indische Compagnie. Z.pl., Teleac/NOT, 1997, 208 p., ill. *(boek bij gelijknamige TV-serie)*

25692. JöRG, C.J.A., The relationship between the Chinese and the Dutch in 18th-century Canton. *(Proceedings)* Shipping, factories and colonization (Brussel, 1996) 125-135

25693. KLEIN, P.W., The China seas and the world economy between the sixteenth and nineteenth centuries: the changing structures of trade. In: *(Davids, C.A. e.a. (eds.))* Kapitaal, ondernemerschap en beleid (Amsterdam, 1996) 386-408

25694. LEIPER, SUSAN, Precious cargo: Scots and the China trade. Edinburgh, National Museums of Scotland, 1997, 96 p., ill.

25695. MANNING, CATHERINE, Fortunes à faire: the French in Asian trade, 1719-48. Aldershot, Variorum, 1996, 286 p., ill.

25696. MORRISS, ROGER, Opium, the China wars and the origins of Hong Kong. Maritime Heritage 1, 1997, 2, 6-9 *(passim maritiem)*

25697. RAY, HIMANSHU PRABHA, JEAN-FRANÇOIS SALLES (eds.), Tradition and archaeology: early maritime contacts in the Indian Ocean. New Delhi, Manohar Publishers, 1996, ill.

25698. SCHOONEVELD-OOSTERLING, J.E. (ed.), Generale Missiven van Gouverneurs-Generaal en Raden aan Heren XVII der Verenigde Oostindische Compagnie, deel XI: 1743-1750. Den Haag, Instituut voor Nederlandse Geschiedenis, 1997, 948 p., ill.

25699. VONK, P.G., De V.O.C. op zoek naar de Goud- en Zilvereilanden: de waar gebeurde avonturen van het schip de Breskens in het jaar 1643 in Japan. Utrecht, Vos Holland, 1997, 124 p., ill.

25700. WAGENAAR, LODEWIJK, Stadswandelingen: Volg het spoor van de VOC: set van 6 kaarten: Amsterdam, Delft/Rotterdam, Enkhuizen, Hoorn, Middelburg/Vlissingen, Texel. Z.pl., Uitgeverij ANWB, 1996, kaarten

25701. WEBER, JACQUES, Les Comptoirs, la mer et l'Inde au temps des Compagnies. *(Proceedings)* La percée de l'Europe sur les océans (Parijs, 1997) 149-195

25702. ZANDEN, J.L. VAN, Over de rationaliteit van het ondernemersgedrag van de VOC: enkele empirische bevindingen. In: *(Davids, C.A. e.a. (eds.))* Kapitaal, ondernemerschap en beleid (Amsterdam, 1996) 409-422

Koopvaardij - om de west

25703. BAESJOU, R., P.C. EMMER, The Dutch in West Africa: shipping, factories and colonisation 1800-1870. *(Proceedings)* Shipping, factories and colonization (Brussel, 1996) 191-213

25704. EVERAERT, J., Comment récupérer la "Isla Colombina"?: un projet flamand de repeuplement à Santo-Domingo (1699-1701). Collectanea Maritima 6, 1995, 77-88

25705. GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, ANTONIO, La carrera de indias: histoire du commerce hispano-américain (XVIe-XVIIIe siècle); trad. de l'espagnol par Bartholomé Bennassar. Parijs, Éditions Desjonquères, 1997, 252 p., ill.

25706. HEIJER, HENK DEN, Goud, ivoor en slaven: scheepvaart en handel van de Tweede Westindische Compagnie op Afrika, 1674-1740. Zutphen, Walburg Pers, 1997, 443 p., ill. *(proefschrift RU Leiden)*

25707. -, Zeeuwse smokkelhandel op West-Afrika (1674-1730). TvZ 16, 1997, 141-160

25708. MORINEAU, MICHEL, La vraie nature des choses et leur enchaînement entre la France, les Antilles et l'Europe (XVIIe-XIXe siècle). RFH 84, 1997, nr 314, 3-24

25709. SALAS, CARMEN PARRON, De las reformas borbónicos al la República: el consulado y el comercio marítimo de Lima, 1778-1821. San Javier, Murcia, 1995, 583 p., ill.

Koopvaardij - slavenvaart

25710. BEHRENDT, STEPHEN D., Crew mortality in the transatlantic slave trade in the eighteenth century. SA 18, 1997, 1, 49-71

25711. -, The annual volume and regional distribution of the British slave trade, 1780-1807. JAfH 38, 1997, 187-211

25712. ELBL, IVANA, The volume of the early Atlantic slave trade, 1450-1521. JAfH 38, 1997, 31-75

25713. ELTIS, DAVID, DAVID RICHARDSON, West Africa and the transatlantic slave trade: new evidence of long-run trends. SA 18, 1997, 1, 16-35

25714. KLEIN, HERBERT S., STANLEY L. ENGERMAN, Long-term trends in African mortality in the transatlantic slave trade. SA 18, 1997, 1, 36-48

25715. KLOOSTER, WIM, Slavenvaart op Spaanse kusten: de Nederlandse slavenhandel met Spaans Amerika, 1648-1701. TvZ 19, 1997, 121-140

25716. SLUITER, ENGEL, New light on the "20. and odd negroes" arriving in Virginia, August 1619. WMQ 54, 1997, 395-398

25717. SVALESEN, L., Slaveskibet "Fredensborg" - og dansk-norsk slavehandel in 1700-tallet. Aarhus, Hovedland, 1996, 240 p., (kleur)ill.

25718. THOMAS, HUGH, The slave trade: the history of the Atlantic slave trade 1440-1870. Londen, Picador, 1997, 925 p., ill.

Koopvaardij - zeilvaart 19e & 20e eeuw

25719. BARTOLOSCH, TH.A. e.a., Vom Westerwald nach Amerika: Auswanderung im 19.Jahrhundert. Hachenburg, Kreisverwaltung des Westerwaldkreises, 1996, 128 p., ill. *(passim maritiem)*

25720. HOGBEN, RICK, Three hundred years of sail. Maritime Heritage 1, 1997, 2, 36-39 *(betreft de Rickmer Rickmers, de Belem en de Glenlee)*

25721. LACROIX, LOUIS, Les derniers grands voiliers. Rennes, Éditions Ouest-France, 1997, 427 p., ill.

25722. OJALA, JARI, Productivity and technological change in eighteenth- and nineteenth-century sea transport: a case study of sailing ship efficiency in Kokkola, Finland, 1721-1913. IJMH 9, 1997, 1, 93-123

25723. SANDFORD, SIDNEY, Get aloft!: an apprentice in sail. Exeter, South West Maritime Historical Society, 1996, 212 p., ill.

25724. SPAANDERMAN, MAARTEN, De wereldreizen van de brik "Doesborgh" 1869-1872 en van de brik "Accra" 1873-1875. Hoorn, Stichting Nederlandse Kaap-Hoornvaarders, 1998, 51 p., ill.

Koopvaardij - stoom- & motorvaart

25725. CAMPO, J.N.F.M. à, Perahu and kapal: the interaction of traditional and modern shipping in colonial Indonesia. *(Proceedings)* Shipping, factories and colonization (Brussel, 1996) 343-366

25726. COCHRAN, IAN, The box. Maritime Heritage 1, 1997, 2, 22-25 *(de ontwikkeling van het containerschip gedurende de afgelopen vijftig jaar)*

25727. COOPER, SHEROD, Liberty ship: the voyages of the John W. Brown, 1942-1946. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 264 p., ill.

25728. DAWSON, CHARLES, Early Dutch steamships in eastern waters. MM 83, 1997, 331-332

25729. -, PS Defiance: the first steamship in Holland. MM 84, 1998, 84-88

25730. FOUSTANOS, GEORGE M., 100 & 7: restructuring Greek shipping after World War II. Piraeus, Dioptra, 1996, 271 p., ill.

25731. KAJIMOTO, MOTUNOBU, Cardiff shipping between the wars. Nara, Tezukayama University, 1996, 31 p., ill.

25732. PÅLSSON, PAUL, Post- och passagerarfart över Nordatlanten ca 1865-1939: Del II 1900-1939. UM 1992-1996 (verschenen 1997), 288 p., ill.

25733. TZAMTZIS, A.I., The Greek ocean liners, 1907-77. Alimos, Miletos Publications, 1997, 161 p., ill.

25734. WENTZEL, HANS-GÜNTHER, Otto Wiggers, Rostock und Otto Ippen, Stettin: Dampfer-Expeditionen im Linien-Stückgutverkehr auf der Ostsee. Das Nordlicht 5, 1997, nr 17, 17-23

Walvisvaart

25735. APPLEBY, JOHN C., A "Voyage to Greenland for the catching of Whales": English whaling enterprise in the seventeenth century. IJMH 9, 1997, 2, 29-49

25736. CAULFIELD, RICHARD A., Greenlanders, whales, and whaling: sustainability and self-determination in the Arctic. Hanover (NH), University Press of New England, 1997, 203 p., ill.

25737. GAPP, FRANK W., The commodore and the whale: the lost victories of Thomas Ap Catesby Jones. New York (NY), Vantage Press, 1996, 190 p., ill. *(stond wellicht model voor Herman Melville's kapitein Ahab uit Mobey Dick)*

25738. HACQUEBORD, L., Whaling stations as bridgeheads for exploration of the Arctic regions in the 16th and 17th century. *(Proceedings)* Shipping, factories and colonization (Brussel, 1996) 289-297

25739. HORSTMAN, J.G., Deutscher Walfang vor 60 Jahren. SI 48, 1997, 6, 28-29

25740. JONG, C. DE, Ter walvisvangst: opstellen en boekbesprekingen. Pretoria, eigen uitgave, 1997, 50 p., ill.

25741. REISING, RUSSELL, PETER J. KVIDERA, Fast fish and raw fish: Moby-Dick, Japan, and Melville's thematics of geography. NEQ 70, 1997, 285-305

25742. SCHAAP-JONGENS, M.C., Claes Cornelisz Jonges, Jisp 1595-1654: commandeur en bevrachter ter walvisvaart. Koog aan de Zaan, eigen uitgave, 1996, 7 p., ill.

25743. STEVENSON, MARC G., Inuit, whalers and cultural persistance: structure in Cumberland Sound and central Inuit social organisation. Oxford, Oxford University Press, 1997, 400 p., ill.

25744. STOETT, PETER J., The international politics of whaling. Vancouver, UBC Press, 1997, 228 p., ill.

25745. STUART, IAIN, Sea rats, bandits and roistering buccaneers: what were the Bass Strait sealers really like? JRAH 83, 1997, 1, 47-58

Zee- en binnenvisserij

25746. BERTONECHE, PATRICK, La lamproie bordelaise. LCM 1997, nr 110, 34-46

25747. BOER, JAN DE, Het vissersleven van Jan de Boer. Urk, De Boer, 1996, 160 p., ill. *(autobiografie van Urker visser)*

25748. BOUCHET, JEAN-CLAUDE, Les bares de l'Adour: histoire d'une machine à pêcher révolutionnaire. LCM 1997, nr 110, 47-51

25749. EGMOND, FLORIKE, Een bekende Scheveninger: Adriaen Coenen en zijn Visboeck van 1578. Den Haag, Centrum voor Familiegeschiedenis van Scheveningen, 1997, 173 p., ill.

25750. FIELD, LESLIE LEYLAND, The entangling net: Alaska's commercial fishing women tell their tales. Urbana, University of Illinois, 1997, 156 p., ill.

25751. HOLM, POUL, Kulturarv og fiskeripolitik. Sjæk'len 1996 (verschenen 1997), 93-104 *(met Engelse samenvatting)*

25752. HOLM, POUL, SØREN BYSKOW, SØREN TOFT HANSEN, Proteiner fra havet: fiskemelsindustrien i Esbjerg 1948-1998. Esbjerg, Fiskeri- og søfartsmuseet, 1998, 179 p., ill.

25753. KEABLE, JACQUES, La révolte des pêcheurs: l'année 1909 en Gaspésie. Outremont, Lanctôt, 1996, 168 p., ill.

25754. KURLANSKY, MARK, Cod: a biography of the fish that changed the world. New York (NY), Walker & Company, 1997, 302 p., ill.

25755. LISJAK, BRUNO VOLPI, La spettacolare pesca del tono attraverso i secoli nel golfo di Trieste. Triest, Éd. Mladika, 1996, 109 p., ill.

25756. MARTIN, JAY C., Harvesting the inland seas: Great Lakes commercial fishing. Sea History 1997, nr 82, 15-16

25757. MIMEAULT, MARIO, Le capital industriel des pêches dans la baie de Gaspé de 1760 à 1866. Acadiensis 25, 1995, 1, 33-53

25758. OOSTERHOF, ROBERT, Uit een oude sigarendoos. Tagrijn 1997, nr 3, 6-9 *(gegevens uit de periode 1897-1966 betreffende de visserijzaken van Heimen Klaassen, schipper op de HK 25)*

25759. PIERREFEU, SANDRINE, GWENAEL SALIOU, Praires précieuses de la Rade. LCM 1997, nr 111, 2-9 *(kustvisserij op*

schelpdieren bij Brest)

25760. RIVERO, JESUS GIRALDEZ, Crecimiento y transformación del sector pesquero gallego (1880-1936). Madrid, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, 1996, 421 p., ill.

25761. ROBINSON, ROBB, The evolution of some key elements of British fisheries policy. IJMH 9, 1997, 2, 129-150

25762. STROBEL, D., W.-H.HAHLBECK, Hiev up: so war die Hochseefischerei der DDR. Hamburg, Koehler, 1997, 176 p., ill. *(tweede verbeterde en vermeerderde druk)*

25763. UBBENS, JOKE, Fiskerbønder en de markt: Noorse stokvisproducenten in de 17de eeuw. CJ 12, 1997, 2, 20-34

25764. WORLEY, SHARON, Making waves: 20th-century fisheries on Cape Ann. Sea History 1997, nr 82, 20-21

Kust- en binnenvaart

25765. ARMSTRONG, JOHN (ed.), Coastal and short sea shipping. Aldershot, Scolar Press, 1996, 177 p., ill. *(bundel van eerder in het Journal of Transport History verschenen artikelen)*

25766. BEETSTRA, W.T., Aspekten fan de noedlike Fryske kannelsskipfeart yn de 18de ieu. IB 59, 1997, 1, 14-37

25767. BURLEY, DAVID V., J. SCOTT HAMILTON, KNUT R. FLADMARK, Prophecy of the Swan: the Upper Peace River fur trade of 1794-1813. Vancouver, University of British Columbia Press, 1996, 213 p., ill.

25768. GEWIESE, ARMIN, ROLF SCHÖNKNECHT, Binnenschiffahrt zwischen Elbe und Oder: das andere deutsche Fahrtgebiet 1945-1995. Hamburg, DSV-Verlag, 1996, 263 p., ill.

25769. GRAY, EDWARD, Lancaster's little ships: Robert Gardner's role in the coastal trade, 1942-62. Manchester, eigen uitgave, 1996, 40 p., ill.

25770. HAAN-BEERENDS, L., Beurtvaart. De Biltse Grift 1997, nr 20, 9-15

25771. HANSEN, TEODOR, Historier fra Mandø: om Knud Skipper, evertsejlads og oplevelser i Vadehavet. Sjæk'len 1996 (verschenen 1997), 41-62 *(betreft het goederenverkeer naar het eiland Mandø; met Engelse samenvatting)*

25772. HATZMANN, M., De geschiedenis van de beurtvaart. Historische Kring Maarssen 24, 1997, 3, 53-57

25773. HEINRICH, FRITZ e.a., Protokollband Tag der Binnenschiffahrt. Rostock, Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft, 1997, 40 p., ill.

25774. HOOGERDIJK, W., Vervoer met de Lekboot omstreeks 1860. HEK 22, 1997, 2, 54-56

25775. KOK, J., Veerboten en trams in Hansweert tot 1940. Historisch jaarboek voor Zuid- en Noord-Beveland 23, 1997, 5-29

25776. KOPPEJAN, A.R., 1840-1967: Vier generaties Vermeulen en de beurtdienst Middelburg-Rotterdam: herinneringen van de vierde generatie: Huib (88) en Kees (83). BW 51, 1997, 206-209

25777. KRAAIJEVELD, JACQUES, "De klachten zijn tamelijk overdreven": Staatscommissie van 1905 niet somber over binnenvaart. Schuttevaer 109, 1997, 27, 5

25778. KRENTZIEN, WULF, HORST PRZYWECKI, HORST-DIETER FOERSTER, Sassnitz-Trelleborg hin & zurück tur & retour. Putbus, Rögendruck & Verlag, 1997, 144 p., ill. *(geschiedenis van de scheepsverbindingen tussen Zweden en Duitsland, met name Voor-Pommeren en Rügen)*

25779. MCDONALD, M., German coastal shipping since 1945. SMo 32, 1997, 11, 32-35; 12, 30-33

25780. MEER, T. VAN DER, Overzetveer "Paddegat". Alkmadders 15, 1997, 2, 14-20

25781. OLSSON, CARL-GUNNAR, Svensk kustsjöfart 1840-1940: passagerar- och lastångfartyg i annonserad linjefart under 100 år: fartyg, rederier och linjer. Stockholm, Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum, 1997, 287 p., ill. *(met complete scheepslijst)*

25782. PASCOE, W.H., Exeter to Starcross: an ancient ferry: a story of almost 1200 years. Exeter, Obelisk, 1996, 24 p., ill.

25783. SAUERBREI, WOLFRAM, Die Fähre bei Rheinkilometer 577, 75. Logbuch 33, 1997, 120-122 *(verbinding van Oberspay met het Dinkholderbachdal)*

25784. WATSON, ALAN D., North Carolina and internal improvements, 1783-1861: the case of inland navigation. The North Carolina Historical Review 74, 1997, 37-73

Ontdekkings- en wetenschappelijke reizen

25785. AKER, RAYMOND, Francis Drake at Cape Horn. Sea History 1996-97, nr 80, 12-13

25786. -, Sir Frances Drake discovered Cape Horn. MM 84, 1998, 81-84

25787. BEERMAN, ERIC, Francisco Requena: la expedición de límites: Amazonia 1779-1795. Madrid, Compañía Literaria, 1996, 187 p., ill.

25788. BELLEC, FRANÇOIS, Un Français à la recherche de Sir John Franklin: le sacrifice de Joseph-René Bellot. Neptunia 1997, nr 206, 37

25789. CARROLL, ANGUS, The voyage that shook the world. Mercator's World 2, 1997, 5, 26-33 *(de reis van Darwin en de "Beagle", 1831-1836)*

25790. CHABRIER, JEAN, Nansen et le passage du Nord-Est. Neptunia 1997, nr 206, 27-32

25791. COSTA, ALBERTO, Chronologie des expéditions polaires. Neptunia 1997, nr 206, 63-66

25792. CROSSLEY, LOUISE (ed.), Trial by ice: the Antarctic journals of John King Davis. Banham (Norfolk), Erskine Press, 1997, 203 p., ill. *(Davis maakte tussen 1907 en 1930 zeven reizen naar het Zuidpoolgebied)*

25793. CYRIAX, RICHARD C., Sir John Franklin's last arctic expedition: a chapter in the history of the Royal Navy. Sutton Coldfield, West Midlands, The Arctic Press, 1997, 222 p., ill. *(herdruk editie 1939; op officiële documenten gebaseerd verslag van Franklin's Noordpoolreis uit 1845-1847)*

25794. FORSTER, JOHANN REINHOLD, Observations made during a voyage round the world; ed. by Nicholas Thomas, Harriet Guest and Michael Dettelbach. Honolulu, University of Hawaii Press, 1996, 446 p. *(Forster voer in de jaren '70 van de 18de eeuw mee met Cook's tweede reis)*

25795. FROST, ALAN, GLYNDWR WILLIAMS, The beginnings of Britain's exploration of the Pacific Ocean in the eighteenth century. MM 83, 1997, 410-418

25796. GREENBLATT, STEPHEN, Ces merveilleuses possessions: découverte et appropriation du Nouveau Monde au XVIe siècle. Parijs, Les Belles lettres, 1996, 298 p., ill.

25797. GURNEY, ALAN, Below the convergence: voyages towards Antarctica, 1699-1839. New York, Norton, 1996, 288 p., ill.

25798. KLOECK, PIET, De Belgen en de zuidpool: 100 jaar geleden vertrok Adrien de Gerlache met de "Belgica" naar de zuidpool. BW 52, 1997, 266-268

25799. KLYVER, RICHARD P., Fateful passage: the New World voyage of Jens Mund. Compass 67, 1997, 1, 24-28 *(reis in 1619 van Deens ontdekkingsreiziger)*

25800. LOGAN ALLEN, J. (ed.), North American exploration: volume 1, A new world disclosed. London (NE), University of Nebraska Press, 1997, 538 p., ill. *(acht auteurs belichten in evenzo-vele bijdragen de ontdekkingstochten van Spanjaarden en Engelsen naar en in Noord-Amerika en het Caribisch gebied gedurende de 16de eeuw)*

25801. NAISH, JOHN M., The interwoven lives of George Vancouver, Archibald Menzies, Joseph Whidbey, and Peter Puget: exploring the Pacific Northwest coast. Lewiston (NY), The Edwin Mellen Press, 1996, 537 p., ill.

25802. NEREID, CAMILLA TRUD, "Fram-gutterne", sønner av Norge som ikke var brødre: eller historien om den glemte polfarer Anton Amundsen. SAB 1995 (verschenen 1996), 31-48 *(betreft de expeditie van Fridtjof Nansen van 1893-1896; met Engelse samenvatting)*

25803. POPE, PETER E., The many landfalls of John Cabot. North York (ON), University of Toronto Press, 1997, 208 p., ill. *(Cabot bereikte op 24 juni 1497 de oostkust van het huidige Canada; over de plaats waar hij de kust bereikte, bestaat nog steeds onzekerheid)*

25804. SCHELFHOUT, CHARLES E., De Gerlache, 1897-1997: drie generaties van poolverkenners. Deurle, Uitgeverij De Dijle, 1997, 448 p., ill. *(marine-officier Adrien de Gerlache de Gomery, 1866-1934, was commandant van de "Belgica" op de Zuidpoolreis van 1897/1899; zoon en kleinzoon traden in zijn voetsporen; verscheen ook in een Franse uitgave)*

25805. SPIES, MARIJKE, Arctic routes to fabled lands: Olivier Brunel and the passage to China and Cathay in the sixteenth century; transl. from the Dutch by Myra Heerspink Scholz. Amsterdam, Amsterdam University Press, 1997, 168 p., ill. *(vertaling van nr 18819)*

25806. STANFORD, PETER, The Cape Horn road, part X: Francis Drake sails for freedom and part XI: In the wake of the Golden Hind. Sea History 1996-97, nr 80, 8-11 en 1997, nr 81, 12-15 *(betreft de reis om de wereld van Francis Drake in de jaren 1577-1580)*

25807. TOLLU, BENOIT, L'aventure polaire: cinq siècles de présence française. Neptunia 1997, nr 206, 16-26

25808. TRUEBA, EDUARDO, JOSÉ LLAVADOR, Geografía conflictiva en la expansión marítima luso-española (siglo XVI). RHN 15, 1997, nr 58, 19-38

25809. VRIES, P.J. DE, De Enkhuizer zeeman Dirk Gerritsz Pomp, alias Dirk China, de eerste Nederlander die China en Japan bezocht. Steevast 1997, 25-31

25810. WELLS, CLYDE, Newfoundland polar men: R. Bartlett and V. Campbell. The Newfoundland Quarterly 90, 1996, 3, 2-8

25811. WILLIAMS, GLYNDWR, The Great South Sea: English voyages and encounters 1570-

1750. New Haven (CT), Yale University Press, 1997, 300 p., ill.

25812. ZANDEN, HENRY VAN, 1606: Discovery of Australia. Campbelltown North (NSW), eigen uitgave, 1997, 142 p., ill.

25813. (N.N.), On pole position, part I: What is it? Where is it? Navigation News 1997 (mei/juni), 9-11

25814. -, The Drake manuscript in the Pierpont Morgan Library: histoire naturelle des Indes. Londen, Deutsch, 1996, 272 p., ill.

Loods-, bergings- en reddingswezen

25815. BAINBRIDGE, BERYL, Every man for himself [Titanic]. New York, Carroll & Graf, 1996, 224 p., ill.

25816. BAPTIST, C., Salvage operations: Volumes 1 & 2. Glasgow, Brown, Son & Ferguson, 1997, 155 + 164 p., ill. *(deel 1 werd eerder uitgegeven in 1979)*

25817. BARFOD, JØRGEN H., Lidt om sikringen af bælter og stræder før 1588. MK 18, 1996, 7-21

25818. BURGERS, W., De ontwerper van de ijzeren lichttorens: levensbericht van Quirinus Harder (1801-1880). EIT 6, 1997, 59-63

25819. DELGADO, JAMES P., Made for the ice: a report on the wreck of the Hudson's Bay Company ship Baymaud, ex polarskibet Maud. Vancouver, Vancouver Maritime Museum, 1997, 32 p., ill.

25820. DIEBELS, P.G.M., Eerst onder- dan pas schatzoeken. Archievenblad 100, 1997, 9, 17-19 *(onderzoek naar de lading van gezonken VOC-schepen)*

25821. DIEREN, HILLE VAN, De ondergang van de "Suomi". Schylge myn lântse 18, 1997, 79-81 *(Russisch fregat dat in 1852 op de Bosplaat strandde)*

25822. ELCHLEPP, FRIEDRICH, MANFRED KRETSCHMAR, Katastrophen auf See: die See-Unfälle der zivilen DDR-Schiffahrt. Rostock, Neuer Hochschulschriftverlag, 1998, 400 p., ill.

25823. GIBBS, JIM, Twilight on the lighthouses [Pacific Coast]. Atglen (PA), Schiffer, 1996, 152 p., ill.

25824. HOOF, M.C.J. VAN, Op zoek naar scheepswrakken en hun verborgen schatten. Archievenblad 100, 1997, 9, 15-16

25825. JUNGER, S., The perfect storm: a true story of man against the sea. Londen, Fourth Estate Ltd, 1997, 227 p. *(reconstructie van de ondergang in 1991 van de "Andrea Gail", een vaartuig voor de visserij op zwaardvis uit Gloucester (MA), als gevolg van een uitzonderlijke zware storm voor de Noord-Amerikaanse oostkust)*

25826. KELM, BERT, Strandinger ved Rømø i 1700-tallet. Sønderjyske Årboger 1997, 59-88 *(beschrijft 28 strandingen)*

25827. LLOYD, LEWIS, The Australian connection: four Welsh shipping losses, 1890-1910. MW 18, 1996, 54-61

25828. LOWELL, E. JOHN, A tale of two sisters. MW 18, 1996, 68-72 *(betreft de in Wales gebouwde Kalang en Lurgurena die in 1972 naar Manila werden gesleept, maar in Australische wateren zonken)*

25829. MAASKANT, B., De koperen helm: roman over de duikersfamilie Sperling. Ouddorp, Uitgeverij C. van Koppen, 1997 (derde druk), 156 p., foto's *(20ste eeuw)*

25830. MERRICK, NEIL, Trusting to Cook. The Maritime Yearbook 4, 1996/97, 14-17 *(het wrak van de in 1966 vergane Kaitawa werd onder andere met behulp van cartografisch materiaal van James Cook gelokaliseerd)*

25831. PAPAGEORGIOU, G., The Greek lighthouses. Athene, Ammos Editions, 1998, 256 p., ill.

25832. PARHAM, DAVID, The loss of the "Teifi" steamer Orchis. MW 18, 1996, 101-103 *(eind 1936 vier mijl ten zuidwesten van Polperro, Cornwall, gezonken; het wrak werd in 1986 ontdekt)*

25833. PARI HUWS, ALUN, Llanddwyn Island: a forgotten station? MW 18, 1996, 33-35

25834. PEREZ-MALLAINA BUENO, PABLO EMILIO, El hombre frente al mar. Sevilla, Editions Universidad de Sevilla, 1996, 197 p., ill.

25835. PISUISSE, J. LOUIS, De schipbreuk van de Berlin, 21 februari 1907: volledig verhaal van de scheepsramp aan den Hoek van Holland. 's-Gravenzande, Drukkerij van Deventer, 1997, 40 p. *(herdruk van door Pisuisse als verslaggever van het Algemeen Handelsblad geschreven bijdrage)*

25836. PROBERT, W.B.C., The evolution of rocket-based maritime rescue systems in the first half of the nineteenth century. MM 83, 1997, 434-449

25837. RAISON, E.T., Lighthouses at Port Philip Heads. Point Lonsdale (WA), Queenscliff Historical Publications, 1997, 24 p., ill.

25838. RICH, JOHN, The Bristol pilots: a treatise on the Bristol pilots from their origination to their amalgamation. Pill, Atlantis 33, 1996, 174 p., ill.

25839. SINKE, A., Reddingboten van het type Atlantic-21. MN 86, 1997, 3, 20-21

25840. WOLCOTT JR., OLIVER, "A sad tale that must be told": Madeleine Curtis Mixter's account of the loss of the Ville du Havre. AN 57, 1997, 229-236 *(ooggetuigeverslag van een schipbreuk nabij Newfoundland in 1873)*

25841. WOODMAN, RICHARD, Floating lights. Maritime Heritage 1, 1996, 1, 4-8 en 1997, 2, 41-46 *(betreft de geschiedenis van het lichtschip in Engeland)*

Sleepvaart

25842. BAAN, C. DE, Sleepvaart op de Rijn: bakermat van het massagoedvervoer. BW 51, 1997, 242-243

25843. BIJL, JAAP, JAN MORDHORST, Fairplay Schleppdampfschiffsreederei Richard Borchard GmbH. Lekko 21, 1997, nr 238, 123-133 *(in 1905 te Hamburg opgericht; met vlootlijst))*

25844. GASTON, M.J., Tugs today: modern vessels and towing techniques. Teovil, Stephens, 1996, 200 p., ill.

25845. GEER, MARTIN VAN DE, Museum voor Rijn- en Zeesleepvaart. Rotterdam, Museum voor Rijn- en Zeesleepvaart, 1996, 20 p., ill.

25846. HEIJKOOP, COR, Sleepvaart en berging om de zuid. Vlissingen, Den Boer/De Ruiter, 1996, 176 p., ill.

25847. KRUIK, L.M., De sleepboten van de Koninklijke Landmacht. Wormer, Stichting B.A.S.M., 1997, 80 p., ill. *(schepenlijst voor-afgegaan door een kort overzicht van de geschiedenis van sleepboten bij de Landmacht)*

25848. LIENDEN, AB VAN, Van Stee & Zn. Survey and Supply. Lekko 22, 1997, nr 239, 155-158 *(met vlootlijst)*

25849. MEIJDEN, L.A. VAN DER, J. VAN NIEUWENHUYZEN, West Coast Towing (U.K.) Ltd. Lekko 22, 1997, nr 241, 228-231 *(met vlootlijst)*

25850. PLUG, J., H. WINDHORST, Van hoefijzers tot sleeptros: de geschiedenis van de sleepdiensten van IJmuiden. IJmuiden, Boekhandel Erasmus, 1997, 120 p., foto's *(betreft de 20ste eeuw)*

25851. SCHINKEL, ECKHARD (ed.), "Schleppen packen auf": Erinnerungen an den Monopol-Schleppbetrieb auf den westdeutschen Kanälen. Dortmund, Westfälisches Industriemuseum, 1996, 206 p., ill. *(geschiedenis, 1914-1967, van deze Duitse staats-binnenvaartrederij)*

25852. TOUSSAINT, J., Bonn & Mees Drijvende Bokken B.V. Sleep & duwvaart 1, 1997, 4, 3 en 5-9

25853. -, De 's-Gravenhaagsche Sleepdienst. Sleep & duwvaart 1, 1997, 6, 3 en 5-9

Baggerbedrijf

25854. VEEN, H. VAN DER, Firma Krikke, aannemers van grond- en baggerwerk. Sleep- & Duwvaart 1, 1997, 3, 3-11 *(met vlootlijst)*

Pleziervaart - watersport

25855. GUICHET, NICOLAS, Adolphe Demay, précurseur de la plaisance bordelaise. LCM 1997, nr 110, 22-33 *(geboren in 1825, verzamelaar van zeiljachten)*

25856. LEATHER, J., The canoes of Sven Thorell. CB nr 114, 1997, 46-51 *(Zweeds ontwerper van (zeil)kano's, geb. 1888)*

25857. RAYNER, RANULF (text), TIM THOMPSON (paintings), The story of the America's Cup 1851-1995. New York (NY), Warwick Publishing, 1996, 96 p., ill.

25858. RUIT, LEO VAN DE, De pijn van het water: logboek van de Holland Acht. Amsterdam, Thomas Rap, 1997, 228 p., ill.

25859. SANTOS, MICHAEL WAYNE, A tale of three skippers. Sea History 1997, nr 82, 23-25 *(betreft snelheidsraces met vissersschepen in de 20ste eeuw)*

25860. VERMEER, J., Tjotters en boatsjes. Leeuwarden, Hedeby Publishing, 1997, 366 p., ill. *(betreft de 19de/20ste eeuw en de bouw en het gebruik van deze Friese typen pleziervaartuigen)*

25861. VORSTMAN, R.M., Spelevaren op de Zaan. Met Stoom 1996, nr 24, 32-36

De mens op zee en in de haven

25862. AAFJES, JAN, 1 mei 1997: 175 jaar College Zeemanshoop. KW Wij praaien u 48, 1997, 1, 13-15

25863. ALLEN, R.S., NORMAN L. MIDDLEMISS, Wartime with Shell: the autobiography of Capt. R.S. (Bob) Allen. Newcastle upon Tyne, eigen uitgave, 1996, 144 p., ill.

25864. BADDELEY, JOHN, The art of scrimshaw. Maritime Heritage 1, 1997, 2, 20-21

25865. BAETENS, ROLAND, Sailors in the Southern Netherlands and Belgium (16th-19th centuries). In: *(Paul van Royen e.a. (eds.))* "Those emblems of hell"? (St. John's, Newfoundland, 1997) 267-285

25866. BALACHANDRAN, G., Recruitment and control of Indian seamen: Calcutta, 1880-1935. IJMH 9, 1997, 1, 1-18

25867. BAREND-VAN HAEFTEN, MARIJKE, ARIE JAN GELDERBLOM (eds.), Buyten gaets: twee burleske reisbrieven van Aernout

van Overbeke. Hilversum, Verloren, 1998, 160 p., ill. *(brieven in 1669 vanuit Batavia geschreven door een 37-jarige dichter en jurist aan zijn vier vriendinnen en aan zijn vrienden en bekenden)*

25868. BARKER, A.J., L. JACKSON, Fleeting attraction: American servicemen in Western Australia during the Second World War. Nedlands, University of Western Australia Press, 1996, 160 p., ill.

25869. BARZMAN, JOHN, Port labour relations in Le Havre, 1928-1947. IJMH 9, 1997, 2, 83-106

25870. BELL, A., British cadet ships since 1945. SMo 32, 1997, 3, 16-19; 4, 42-46

25871. BENTHIEN, SUSANNE, Breve hjem: Ribekaptajnen J.F. Møllers breve til familien 1847-62. Sjæk'len 1996 (verschenen 1997), 18-40 *(met Engelse samenvatting)*

25872. BLES, HARRY DE, GRADDY BOVEN, Eén-twee-drie in godsnaam: geloof en bijgeloof op zee. Den Helder, Marinemuseum, 1996, 18 p., ill.

25873. BLUSSé, L., Bitters bruid: een koloniaal huwelijksdrama in de Gouden Eeuw. Z.pl., Uitgeverij Balans, 1997, 208 p., ill. *(juridische strijd over het beheer van haar financiën tussen Cornelia van Nijenroode, eerder gehuwd met VOC-opperkoopman Pieter Cnoll, en haar tweede echtgenoot, VOC-ambtenaar Pieter Bitter)*

25874. BOERMA, A., De golven bedwongen, de dalen niet geteld: 200 Jaar zeevaart onderwijs in Groningen. Groningen, Uitgeverij Reco, 1997, 176 p., foto's

25875. BROEKE, J. TEN, Uniformknopen. The coinhunter magazine 16, 1997, nr 62, 37-38 *(uniformknopen van personeelsleden van de Koninklijke West-Indische Maildienst met een korte geschiedenis van deze maatschappij)*

25876. BROWN, D.K., Sir Stanley V. Goodall, KCB, OBE, RCNC. WA 1997/1998, 52-63 *(Director of Naval Construction gedurende de Tweede Wereldoorlog)*

25877. BRUIJN, I.D.R., Colonial health care in statu nascendi. *(Proceedings)* Shipping, factories and colonization (Brussel, 1996) 307-316 *(passim maritiem)*

25878. BRUIJN, JAAP R., Career patterns. In: *(Paul van Royen e.a. (eds.))* "Those emblems of hell"? (St. John's, Newfoundland, 1997) 25-34

25879. BUGBEE, G.P., Frank E. Kirby: a biographical sketch. StB 54, 1997, 1, 5-14 *(Amerikaans ontwerper/bouwer van raderstoomschepen voor passagiers- en vrachtvaart op de Grote Meren, en van ijsbrekers; hij leefde van 1849-1929)*

25880. CAILLET, M., Un acteur témoin de la seconde Compagnie des Indes: Jean-Baptiste Bernard, chirurgien navigant (1718-1787). Cahiers de la Compagnie des Indes (Port-Louis) nr 2, 1997, 45-54

25881. CROSS, ANTHONY, By the banks of the Neva: chapters from the lives and careers of the British in eighteenth-century Russia. Cambridge, Cambridge University Press, 1997, 474 p., ill.

25882. CUMMINS, JOHN, Francis Drake. New York, St. Martin's Press, 1997, 348 p., ill.

25883. DAVIDS, KAREL, Maritime labour in the Netherlands, 1570-1870. In: *(Paul van Royen e.a. (eds.))* "Those emblems of hell"? (St. John's, Newfoundland, 1997) 41-71

25884. DEGRYSE, K., J. PARMENTIER, Kooplieden en kapiteins: een prosopografische studie van de kooplieden, supercargo's en scheepsofficieren van de Oostendse handel op Oost-Indië en Guinea (1716-1732). Collectanea Maritima 6, 1995, 119-240

25885. DESSENS, H. e.a. (red.), Verhalen van het water: Scheepvaart en mensen in de twintigste eeuw: Jaarboek 1997 van de Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum en van de Stichting Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam. Amsterdam, Stichting NSA, 1997, 128 p., ill. *(drieentwintig bijdragen over aspecten van scheepsbouw, grote vaart, watersport, voortstuwing e.v.a. in Nederland in de 20ste eeuw)*

25886. DREW, A.M. (ed.), Letters from Annapolis: midshipmen write home, 1848-1969. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1998, 256 p. *(een keuze uit de brieven van dertien adelborsten)*

25887. DUNGEN, TON VAN DEN, ELS STRONKS, De Maassluise Meeuweklacht: liederen voor zeelui, wezen en andere kerkgangers uit de zeventiende eeuw. Maassluis, eigen uitgave, 1997, 71 p., ill.

25888. EARLE, PETER, English sailors, 1570-1775. In: *(Paul van Royen e.a. (eds.))* "Those emblems of hell"? (St. John's, Newfoundland, 1997) 73-92

25889. EHRHARDT, H., Drie negentiende-eeuwse scheepskapiteins: Thomas, Johan Jörgen en Hendrik Thomas Lange. Leeuwarden, eigen uitgave, 1997, 161 p. tekst + 27 ongenummerde pp. met kopieën van documenten en 33 pp. ills. *(geschiedenis van een uit Noorwegen afkomstige zeevarende familie; vader Thomas (geboren 1796) vestigt zich in 1817 in Amsterdam, maakt vele reizen naar de Oost en de West, en verdrinkt in 1841 als kapitein van de kof "Stad Zwolle" bij de Azoren; zoon Johan Jörgen vaart van 1842-1866 als kapitein en vestigt zich dan in Zwolle; zoon Hendrik Thomas klimt tussen 1855-1880 op van lichtmatroos tot kapitein van het clipperfregat "Auguste")*

25890. ENGELKEN, HANNELORE, Zwischen Hamburg und Yokohama: aus dem Tagebuch einer Bordfunkerin. Hamburg. Ernst Kabel Verlag, 1998, 160 p., ill.

25891. ERISSON, CHRISTOFFER H. e.a., Seminariet Sjömannen: Frå livsform till yrke. Åbo, Åbo Akademi, 1997, 80 p., ill. *(ontwikkeling zeemansberoep van "levensvorm" tot echte professie)*

25892. EWING, STEVE, JOHN B. LUNDSTROM, Fateful rendezvous: the life of Butch O'Hare. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 312 p., ill. *(biografie van "naval aviator", vooral bekend door zijn redding van de Lexington door vijf Japanse bommenwerpers naar beneden te halen)*

25893. FRANK, STUART M., The book of pirate songs. Sharon (MA), The Kendall Whaling Museum, 1998, 144 p., ill.

25894. FREEMAN, TERENCE M., Dramatic representations of British soldiers and sailors on the London stage, 1660-1800. Lewiston (NY), Edwin Mellen Press, 1995, 351 p., ill.

25895. FROST, D., British imperial trade and West African Kru seamen. *(Proceedings)* Shipping, factories and colonization (Brussel, 1996) 215-219

25896. GAASTRA, FEMME, Labour conditions. In: *(Paul van Royen e.a. (eds.))* "Those emblems of hell"? (St. John's, Newfoundland, 1997) 35-40

25897. GELUYCKENS, DANIEL, De odyssee van een Belgisch zeeman (21 februari 1940 - 13 oktober 1944). Sint-Martens-Latem, Éditions de la Dyle, 1996, 135 p., ill. *(autobiografisch verslag van Belgisch zeeman die als 17-jarige Oostende in februari 1940 verliet en er 1696 dagen later pas terugkeerde; verscheen ook in een Franse editie onder de titel "L'odyssée d'un marin Belge")*

25898. GOEBEL, E., Distant objects of desire: die schönen Matrosen. Mare (Hamburg) 4, 1997, 80-86 *(homosexualiteit aan boord van marineschepen)*

25899. GOURGEY, PERCY S., The Indian naval revolt of 1946. Londen, Sangam Books, 1996, 66 p., ill.

25900. GRUYL, MARTIN DE, De ondergang van een zeevarend volk. BW 52, 1997, 102-103 *(betreft de Aleoeten)*

25901. GULDBERG, METTE, Hollandsfarere: Risbøl'erne i Hjerting. Sjæk'len 1996 (verschenen 1997), 8-17 *(betreft koopmansfamilie uit Hjerting die handel dreef met Nederland, met name in de 18de eeuw; met Engelse samenvatting)*

25902. GUNN, G., From deep-sea to coasting. SMo 32, 1997, 7, 16-18 *(autobiografisch; jaren 1940/1950)*

25903. HAAS, L.H.A., De bloednacht op Kattenburg: het militaire optreden tijdens de zeelieden- en bootwerkersstaking van 14 juni tot 9 augustus 1911 te Amsterdam. Leiden, eigen uitgave, 1995, 93 p., ill. *(scriptie RUL)*

25904. HANDLOIK, V., Die kleine Elite. Mare (Hamburg) 4, 1997, 38-103 *(hedendaagse opleiding van - jeugdige - marinekadetten in Rusland)*

25905. HANFORD, D., The "Veronica" mutiny. SBr 71, 1997, 446-452 *(oktober 1902, aan boord van de Canadese driemaster "Veronica" met een lading hout op weg van de Caraïbische Golf naar Montevideo)*

25906. HANSEN, HENRIK, Arbejdsmiljøet i handelsflåden: det går fremad. Sjæk'len 1996 (verschenen 1997), 83-92 *(bespreekt de invloed van recente ontwikkelingen in de scheepvaart op de arbeid aan boord; met Engelse samenvatting)*

25907. HARLAND, JOHN H., Second dog-watch: last dog-watch. MM 83, 1997, 332-334

25908. HAUDRERE, PHILIPPE, Les officiers des vaisseaux de la compagnie des Indes: un corps d'élite dans la Marine française des XVIIIe siècle. HES 16, 1997, 117-124

25909. HIRSHFIELD, DEBORAH, Gender, generation, and race in American shipyards in the Second World War. IHR 19, 1997, 131-145

25910. HOLMES, MICHAEL, Augustus Hervey: a naval Casanova. Bishop Auckland (Durham), The Pentland Press, 1997, 320 p., ill. *(geboren in 1724, maakte carrière in de Royal Navy)*

25911. HYSLOP, D. e.a., Titanic voices: memories from the fateful voyage. Littlehampton (West Sussex), Sutton Publishing, 1997, 296 p., (kleur)ill.

25912. JACKSON, GORDON, Scottish sailors. In: *(Paul van Royen e.a. (eds.))* "Those emblems of hell"? (St. John's, Newfoundland, 1997) 119-157

25913. JACKSON, I., Pilgrims. SBr 71, 1997, 25-29 *(vervoer van islamitische pelgrims van Sing-*

apore en Penang naar Jeddah, eind jaren 1940)

25914. JOHANSEN, HANS CHR., Danish sailors, 1570-1870. In: *(Paul van Royen e.a. (eds.))* "Those emblems of hell"? (St. John's, Newfoundland, 1997) 233-252

25915. JONES, KEVIN, Wharfies: the history of the Waterside Workers Federation. Signals 1997, nr 38, 8-10

25916. JONG, C. DE, Tollens' gedicht: De overwintering der Hollanders op Nova Zembla. BW 52, 1997, 277-279

25917. KAUKIAINEN, YRJÖ, Finnish sailors, 1750-1870. In: *(Paul van Royen e.a. (eds.))* "Those emblems of hell"? (St. John's, Newfoundland, 1997) 211-232

25918. KELDER, A.R., 1 mei 1997: Koninklijk College Zeemanshoop 175 jaar. BW 51, 1997, 120-121

25919. KERR, PH. FORBES (ed.), Letters from China: the Canton-Boston correspondence of Robert Bennet Forbes, 1838-1840. Mystic (CT), Mystic Seaport Museum Publications, 1996, 317 p., ill. *(brieven door Robert Bennet Forbes aan zijn echtgenote in Boston geschreven tijdens zijn zeereis en zijn verblijf in Canton, Hong Kong en Macao)*

25920. KIMMELDORF, HOWARD, ROBERT PENNEY, "Excluded" by choice: dynamics of interracial unionism on the Philadelphia waterfront 1910-1930. International labor and working-class history 51, 1997, 50-71

25921. KING, D. (ed.), Every man will do his duty: an anthology of firsthand accounts from the age of Nelson, 1793-1815. Londen, Conway Maritime Press, 1997, 464 p., ill.

25922. KINLOCH, JANET, The working conditions of Scottish East-Coast seamen, 1685-1770. IJMH 9, 1997, 2, 151-165

25923. KOLDAM, W. VAN, Voortvarend naar zee: kroniek van de kapiteins Hazewinkel. Veendam, Veenkoloniaal Museum, 1997, 153 p., (kleur)ill. *(de maritieme geschiedenis van ruim twee eeuwen Groninger Veenkoloniën geschetst aan de hand van het doen en laten van opeenvolgende generaties Hazewinkels)*

25924. KOOIJMANS, LUUC, Een Huydecoper in Afrika: Vriendschaps hinderlagen. In: *(Luuc Kooijmans)* Vriendschap en de kunst van het overleven in de 17de en 18de eeuw (Amsterdam, 1997) 286-325 *(betreft Jan Pieter Theodoor Huydecoper, 1728-1767; hij was van 1756-1764 oppercommies van de WIC op de kust van Guinea, en van 1764 tot zijn dood directeur-generaal van Elmina)*

25925. KVERNDAL, ROALD, Seamen's missions: their origin and early growth: a contribution to the history of the Church Maritime. Pasadena (CA), William Carey Library, 1997, 901 p., ill.

25926. LALLEMAND ABELLA, JOSÉ A., La historia vivida: Alejandro Lallemand, un médico del 98 [i.e. 1898]. RHN 15, 1997, nr 58, 79-89

25927. LANGE, BAREND VAN, WILLEM DEN HEIJER, WOUTER VAN GULIK, "Bist doe benaauwd, Geert ?". Rotterdam, Schuttevaer Maritiem, 1997, 132 p., ill. *(verhalen uit het dagelijkse leven van binnenschippers, kustvaarders, vissers, etc.; bundeling van columns in het Weekblad Schuttevaer)*

25928. LANGMAN, H., [In memoriam] Nico van der Vorm, 1927-1995. RJ 1996, 174-178 *(directeur H.A.L.)*

25929. LANNOY, M. DE, Een Zuidnederlander in dienst van de Radja van Travancore: Eustache Benoît de Lannoy (1715-1777). Collectanea Maritima 6, 1995, 103-117 *(betreft de jaren 1741-1777)*

25930. LAVERY, B., A chip on the shoulder. Maritime Heritage 1, 1996, 1, 56-58 *(over de herkomst van dit gezegde: werknemers op Engelse marinewerven mochten voor scheepsbouw ongeschikte kleine stukken hout, "chips", mee naar huis nemen; de afschaffing van dat recht in 1756 veroorzaakte oproer in Chatham)*

25931. LE GOFF, T.J.A., The labour market for sailors in France. In: *(Paul van Royen e.a. (eds.))* "Those emblems of hell"? (St. John's, Newfoundland, 1997) 287-327

25932. LEATHER, J., A cornish design dynasty. CB 1997, nr 111, 48-55 *(betreft de drie broers Warington Smyth, jachtontwerpers in de jaren 1930, 1940 en 1950)*

25933. -, Brooks Richards: schoolboy genius. CB 1997, nr 107, 50-55 *(Engels ontwerper van (zeegaande) jachten; geboren 1918)*

25934. -, The forgotten designers, Part 1, 1900-1930; Part 2, 1930-1960. CB 1997, nr 103, 40-43; nr 104, 36-39 *(Engelse ontwerpers van jachten)*

25935. -, Thomas Clapham: champion of chine. CB 1997, nr 108, 40-42 *(Engels/Amerikaanse ontwerper van pleziervaartuigen; geboren 1839)*

25936. LEERTOUWER, P.E.R., 1963-1997: Een retrospectieve beschouwing van het KIM-beleid ... Den Helder, Koninklijk Instituut voor de Marine, 1997, 23 p.

25937. LEEUW, F. DE, De zee laat je niet meer los: een gedocumenteerd reisverslag met foto's en vele andere herinneringen uit de tijd van de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij N.V. Oosterhout, eigen uitgave, 1997, 373 p., ill. *(autobiografisch; de auteur was tussen 1950-1954 scheepsklerk bij de KNSM)*

25938. LUCASSEN, JAN, The international maritime labour market (sixteenth-nineteenth centuries. In: *(Paul van Royen e.a. (eds.))* "Those emblems of hell"? (St. John's, Newfoundland, 1997) 11-23

25939. MALLOY, MARY, The sailor's fantasy: images of women in the songs of American whalemen. LMS 49, 1997, 34-43

25940. MARLEY, D., Francis Drake: pirate or paragon? Londen, Arms & Armour Press, 1998, 244 p., ill.

25941. MARQUAND, HILARY, Memoirs of a Victorian master mariner. Cardiff, Merton Priory, 1996, 274 p., ill.

25942. MASON, THEODORE C., Rendezvous with destiny: a sailor's war. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 296 p., ill. *(herinneringen aan WO II)*

25943. MILES, PATRICIA, Story of a shipmaster. Signals 1997, nr 39, 13-15 *(betreft de McKilliam collectie, afkomstig van kapitein Robert Basil Vincent McKilliam 1861-1934 en geschonken aan het Australian National Maritime Museum)*

25944. MOER, A. VAN DER, Nicolaes Ruychaver (ca. 1540-1577). MB 107, 1997, 124-130

25945. MØLLER, ANDERS MONRAD, Måneden drejer: om søfolk til den københavnske handelsflåde 1777-87. MK 18, 1996, 79-83

25946. MOOR, J.A. DE, P.G.E.I.J. VAN DER VELDE (eds.), De werken van Jacob Haafner: deel 3. Zutphen, Walburg Pers, 1997, 479 p., ill. *(vervolg van nr 23034)*

25947. MULLIGAN, T.P., To go down fighting: Germany's U-boat sailors and the war, 1939-1945. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1998, 304 p., ill.

25948. MÜNCHING, L.L. VON, De onderscheidingen aan het koopvaardij personeel. BW 52, 1997, 94-95 en 121-122

25949. NOBEL, R., Die Kohlekumpel der See. Mare (Hamburg) 1, 1997, 8-25 *(de "seacoalers" van de Engelse oostkust noord en zuid van de Tynemonding)*

25950. NORTH, MICHAEL, German sailors, 1650-1900. In: *(Paul van Royen e.a. (eds.))* "Those emblems of hell"? (St. John's, Newfoundland, 1997) 253-266

25951. NORTON, LOUIS ARTHUR, The second captain: Silas Talbot of USS Constitution. Sea History 1997, nr 81, 37-39 *(geboren in 1751, overleden in 1813 in New York City)*

25952. OMAN, CAROL, Nelson; with a new introd. by Stephen Howarth. Londen, Greenhill Books, 1997, 734 p., ill. *(facsimile-uitgave van editie 1947)*

25953. OOSTERWIJK, B., Haven-adel aan de Maas: Frans Swarttouw - Willem Ruys - Philippus van Ommeren - William H. Müller - Anthony Veder - Jhr Otto Reuchlin. Rotterdam, Ad.Donker, 1997, 103 p., ill.

25954. OUWEHAND, N.J., Van koksmaat tot kapitein: biografie van een zeeman. Lekko 22, 1997, nr 240, 187-197 *(Cock van Roon, geboren te Maassluis in 1941, begin 1989 overleden)*

25955. OUWEHAND, T.C., Met de Shelltanker "Kara" naar Vietnam. BW 51, 1997, 172-175 *(autobiografisch verslag van een reis in 1968)*

25956. PALMER, SARAH, DAVID WILLIAMS, British sailors, 1775-1870. In: *(Paul van Royen e.a. (eds.))* "Those emblems of hell"? (St. John's, Newfoundland, 1997) 93-118

25957. PETERSEN, GEERLING, ROBERT OOSTERHOF, Harderwieker wijsheden. Tagrijn 1997, nr 4, 17-20 *(met de visserij samenhangende gezegden)*

25958. PETROSKI, CATHERINE, A bride's passage: Susan Hathorn's year under sail. Boston (MA), Northeastern University Press, 1997, 283 p., ill. *(voer in 1854 direct na haar huwelijk een jaar op de bark van haar echtgenoot; publikatie gebaseerd op haar dagboekaantekeningen)*

25959. PHILLIPS, CARLA RAHN, The labour market for sailors in Spain, 1570-1870. In: *(Paul van Royen e.a. (eds.))* "Those emblems of hell"? (St. John's, Newfoundland, 1997) 329-348

25960. PHILLIPSON, DAVID, Band of brothers: boy seamen in the Royal Navy 1800-1956. Stroud, Sutton Publishing, 1996, 150 p., ill.

25961. PIERRAT, JÉROME, Belle-Ile-en-Mer: la colonie pénitentiaire maritime. LCM 1997, nr 109, 28-39 *(bestond van 1880 - 1945)*

25962. POORTVLIET, P.F. (ed.), Notulen der resolutien aangaende de arme zeemans en vissersbeurs der stad Vlissingen 1796-1807. Den Helder/Vlissingen, Prae-1600-club, post-1600-sectie, 1997, 98 p.

25963. POPE, DUDLEY, Life in Nelson's Navy. Londen, Chatham Publishing, 1997, 279 p., ill.

25964. POULSEN, BJØRN, Om bord på Anna Cæcilie af Åbenrå. MK 18, 1996, 88-96

25965. POWELL, C., The letters of John Parr. Maritime Heritage 1, 1996, 1, 46-49 *(Parr schreef zijn brieven in de jaren 1803-1808; zij vertellen over het leven van een gewone zeeman aan boord van schepen van de Engelse marine)*

25966. QUINLAN, MICHAEL, Balancing trade with labour control: imperial/colonial tensions in relation to the regulation of seamen in the Australian colonies, 1788-1865. IJMH 9, 1997, 1, 19-56

25967. REINLE, R.A., Das Veranda-Café. SI 48, 1997, 10, 34-35; 12, 27-29 *(geschiedenis van een sinds het begin van de 20ste eeuw aan boord van passagiersschepen gebruikelijke voorziening)*

25968. RICHARDS, M., Tudor sea chests: lifting the lid on history. Maritime Heritage 1, 1996, 1, 10-13 *(betreft de scheepskisten die zijn aangetroffen in het wrak van de in 1545 gezonken "Mary Rose")*

25969. RINGLE, D.J., Life in mr Lincoln's navy. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1998, 256 p., ill.

25970. ROE, JO ANN, Ranald MacDonald: Pacific rim adventurer. Pullman (WA), Washington State University Press, 1997, 250 p., ill.

25971. ROMIEUX, YANNICK, La pharmacopée à Lorient et sur les vaisseaux de la Compagnie des Indes. Cahiers de la Compagnie des Indes (Port-Louis) nr 2, 1997, 35-44

25972. -, Le médecin de papier: mythe ou réalité? Neptunia 1997, nr 207, 26-38

25973. RÖSEMANN, J., Kok-in-Ruum auf dem Heringslogger: ein Jugend auf See. Bremen, Johann Heinrich Döll Verlag, 1997, 128 p., ill. *(eerste helft 20ste eeuw)*

25974. ROSENSTRÖM, MARIKA, Fartget, himlen og havet: verklighetsuppfattningen bland sjömän i långfart under segelsjöfartens sista era. Helsingfors, Svenska litteratursällskapet i Finland, 1996, 158 p., ill. *(analyse van de zeemanscultuur op meest van Åland afkomstige zeilschepen in de jaren tussen WOI en WOII)*

25975. ROYEN, PAUL VAN, JAAP BRUIJN, JAN LUCASSEN (eds.), "Those emblems of hell"?: European sailors and the maritime labour market, 1570-1870. St. John's, Newfoundland, International Maritime Economic History Association, 1997, 362 p., ill.

25976. -, The "national" maritime labour market: looking for common characteristics. In: *(Paul van Royen e.a. (eds.))* "Those emblems of hell"? (St. John's, Newfoundland, 1997) 1-9

25977. SCHIRDEWAHN, G. e.a., 150 Jahre maritime Ausbildung auf dem Fischland. Rostock, Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft Ostsee, 1997, 68 p., ill.

25978. SCHMIDT, HANS JOSEF, Die Koblenzer Schifferschule 1901 bis 1922. BR 47/48, 1995/96, 9-41

25979. SCHUG, DONALD M., The politics of Papuan labour in the Torres Strait marine industry. JRAH 83, 1997, 1, 59-70

25980. SELVIN, DAVID F., A terrible anger: the 1934 waterfront and general strikes in San Francisco. Detroit (MI), Wayne State University Press, 1996, 272 p., ill.

25981. SMITH, KEN, Turbinia: the story of Charles Parsons and his ocean greyhound. Newcastle, Newcastle Libraries & Information Service, 1996, 48 p., ill.

25982. SNOW, R.L., The Pattens of Bath: a seagoing dynasty. Bath (ME), Maine Maritime Museum, 1996, 160 p., ill. *(het verhaal over de 19de-eeuwers George en John Patten, bouwers en eigenaars van de toen in de USA grootste particuliere koopvaardijvloot)*

25983. STARK, SUZANNE J., Women at sea in the Royal Navy in the age of sail. AN 57, 1997, 101-120

25984. SUBERCHICOT, JEAN-LUC, Contrainte sanitaire et grandes escadres: la flotte de Tourville à Béveziers. DS 49, 1997, nr 196, 455-478

25985. SÆTRA, GUSTAV, The international labour market for seamen, 1600-1900: Norway and Norwegian participation. In: *(Paul van Royen e.a. (eds.))* "Those emblems of hell"? (St. John's, Newfoundland, 1997) 173-210

25986. THOMAS, INGA B., FRANK ALLAN RASMUSSEN, Havet tog og havet gav: en sømands erindringer 1836-1888. MK 18, 1996, 56-78

25987. THOR, J.TH., Iceland. In: *(Paul van Royen e.a. (eds.))* "Those emblems of hell"? (St. John's, Newfoundland, 1997) 159-172 *(betreft van IJsland afkomstige zeelieden)*

25988. VALLE, SAM, My lucky life: in war, revolution, peace and diplomacy. Sussex, The Book Guild, 1996, 211 p., ill. *(trad in het begin van de jaren dertig in dienst van de Royal Navy, raakte in 1942 in Japanse gevangenschap nadat zijn destroyer tot zinken was gebracht)*

25989. VELASCO, BALBINO, Alusión histórica a la Virgen del Carmen como patrona de navegantes (1623). RHN 15, 1997, nr 58, 73-78

25990. VISSER, KEES (ed.), Herinneringen van een Spakenburger visserman (1): Voor het eerst naar zee; (2): Kulen "binnen de lijn". Tagrijn 1997, nr 3, 16-18 en nr 4, 5-7 *(herinneringen van Klaas van Diermen, 1922-1993)*

Schip en scheepsbouw - algemeen

25991. ALFORD, MICHAEL B., A story of shoal waters and a Connecticut Yankee: sharpies in the Carolinas. WB 1997, nr 137, 62-71

25992. ALTHOF, WOLFGANG, Kreuzfahrten durch Deutschland. Hamburg, Koehlers Verlagsgesellschaft, 1997, 136 p., ill. *(portretten van cruiseschepen op de Duitse rivieren)*

25993. ANUTA, MICHAEL J., Ships of our ancestors. Baltimore, Genealogical Publishing Co., 1996, 380 p., ill.

25994. BARLETT, JOHN, Ships of North Cornwall. Padstow, Cornwall, Tabb House, 1996, 260 p., ill.

25995. BARRY, JAMES P., Ships of the Great Lakes: 300 years of navigation. Lansing (MI), Thunder Bay Press, 1996, 272 p., ill.

25996. BENNET, DOUGLAS, Schooners sunset, III. Maritime South West 9, 1996, 4-39

25997. BERGMANN, GERALD, Die Schiffsbetriebstechnik der Typ-IV-Schiffe. Das Nordlicht 5, 1997, nr 17, 9-15

25998. BERTONECHE, PATRICK, Navires antiques à Marseille. LCM 1997, nr 111, 24-37

25999. BIJL, JAAP, De sleepboten van de STOIC-, FRISKY- en RESOLVE-klasse. Lekko 22, 1997, nr 236, 86-88

26000. BOBBITT, JOHN M., Chesapeake Bay yawl boat. NRJ 50, 1997, 2, 41-43

26001. BOS, FRANK, MARTIN WIJBENGA, Het mastje-, zeiltje-, zwaardje-syndroom: de dogger, een waterhaalder. Woonboot Magazine 5, 1997, 3, 22-23

26002. BOSCHMA-AARNOUDSE, CORRY, Zin en onzin over de Edamse scheepsbouw. Jaarboek Waterland 1997, 72-75

26003. BROEKE, RUTGER TEN, Het succes van de Concordia Yawl. SZ 22, 1998, 1, 13-17 en 2, 16-19 *(betreft toer- en wedstrijdboot, geproduceerd in de periode 1933-1970)*

26004. BROOK, P., Armstrong's unbuilt warships. WA 1997/1998, 26-35 *(ontwerpen voor oorlogsschepen, die nooit verder kwamen dan de tekentafels van de Tyneside-werf van Armstrong, Whitworth & Co.; jaren ca 1890-1920)*

26005. BROOKS, DOUGLAS, The tub boats of Sado Island. WB 1997, nr 134, 26-34

26006. BURLET, RENÉ, JOSÉ-PAUL VERNE, Essais de pratique industrielle dans la construction navale au XVIIe siècle. HES 16, 1997, 63-97

26007. CANRIGHT, STEPHEN, The American sloop: tradition on San Francisco Bay. Sea Letter, San Francisco 52, 1996, 2-16

26008. COOKE, ANTHONY, Liners and cruise ships: some notable smaller vessels. Londen, Carmania Press, 1996, 136 p., ill.

26009. DAMMANN, WERNER, Violine und Speerspitzen: rätselhafte Konstruktionsdetails an Koggen der Hansezeit. Logbuch 33, 1997, 135-138

26010. DIJK, A. VAN, Uit de Miljoenenhoek (45): project gepantserd schip voor de verdediging van Java (1875). MN 86, 1997, 6, 22-23

26011. FORTE, A.D.M., The identification of fifteenth-century ship types in Scottish legal records. MM 84, 1998, 3-12

26012. GALLI, GIULIANA, Roman flanged pump bearings: further finds in the harbour of Ponza (Pontine Islands, Italy). IJNA 25, 1996, 257-261

26013. GARRISON, ERVAN G., A folk boat from north-western Louisiana, USA. IJNA 25, 1996, 33-37

26014. GAY, JACQUES, Six millénaires d'histoire des ancres. Parijs, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1997, 272 p., ill.

26015. GEORGE-BATIER, LOUIS, Bateaux traditionelles du monde. Éditions Voiles Gallimard, 1996, 175 p., ill.

26016. GOLDBERG, MARK H., The "Stately President" liners: American passenger liners of the interwar years: part 1: the 502s. Kings Point (NY), American Merchant Marine Museum, 1996, 646 p., ill.

26017. GOODWIN, PETER, The development of the orlop deck of HMS Victory. MM 83, 1997, 460-466

26018. -, The influence of iron on ship construction, 1660-1830. MM 84, 1998, 26-40

26019. GRAHAM, MICHAEL, The troy boats of Fowey. Perranporth, Windjammer, 1996, 56 p., ill.

26020. GREIFFENHAGEN, HANS JOACHIM, Dreimastschoner und ihre Verwandten: Versuch einer Typologie. Logbuch 33, 1997, 164-169

26021. GRIFFITHS, PATRICK, History of the B.Y.M.S., part 1. WI 34, 1997, 1, 47-63 *(BYMS: British Yard Minesweepers, gebouwd tijdens WO II op de werf van Henry B. Nevins, City Island, NY)*

26022. HEFFERNAN, PATRICK, The jangadas of Northeastern Brazil: fishing through the centuries. WB 1996, nr 136, 46-53

26023. HEINRICH, THOMAS R., Ships for the 7 seas: Philadelphia shipbuilding in the age of industrial capitalism. Baltimore (MD), Johns Hopkins University Press, 1997, 290 p., ill.
26024. HOVING, ALBERT, The fluit. NRJ 50, 1997, 2, 24-35
26025. HUSMANN, WOLFGANG, Fischereischiffe vom Fliessband am Strelasund. Das Nordlicht 5, 1997, nr 17, 4-9
26026. JOHNSON, PAULA J., The workboats of Smith Island. Baltimore (MD), The Johns Hopkins University Press, 1997, 100 p., ill.
26027. JORDAN, J., The origins of the French 8,000-tonne cruisers of 1922. WA 1997/1998, 77-94
26028. KAAK, MAURICE, De Zeeuwse lemmerschouw, of het veerschip van Veere-Kamperland. SZ 22, 1998, 2, 11-15
26029. KELDER, A.R., De vracht-passagiersschepen van Van Nievelt Goudriaan III. BW 51, 1997, 136-139 *("Albireo" als Z-Schiff "Wuri"; vervolg van nr 25057)*
26030. KOZIAN, WALTER A., Diagonal- und Kompositbau von Segelschiffen. Logbuch 33, 1997, 108-115 *(vervolg van nr 25060)*
26031. LANGENBACH, KIRSTEN, Eisenzeitliche Schiffsausrüstung im Bereich von Nord- und Ostsee. Hamburg, Ernst Kabel Verlag, 1998, 200 p., ill.
26032. LEENSTRA, MENNO, JAN VAN GAMMEREN; übersetzt von Theo Depenbrock, Niederländischer Schiffbau am Beispiel der Batavia. Logbuch 33, 1997, 123-127 en 174-179
26033. LEMINEUR, J.C., Les vaisseaux du roi soleil. Nice, Omega, 1996, 230 p., ill.
26034. LIAPUNOVA, ROZA G., Aleut baidarkas; transl. by Jerry Shelest. AN 57, 1997, 219-228
26035. LOEWEN, BRAD, Bayonne, 1419: lapstraking and moulded frames in the same hull? MM 83, 1997, 328-331
26036. MACAULAY, JOHN, Birlinn: longships of the Hebrides. Cambridge, White Horse Press, 1996, 122 p., ill.
26037. MARCH, E.C., Tankers and the Shipping Board's design 1059. StB 53, 1996, 270-280 *(ontwerp jaren 1920; schepen nog zeer succesvol in WO II)*
26038. -, The 1079s of World War One. StB 53, 1996/97, 89-103 *(serie type-1079 koopvaarders, gebouwd door de werf Skinner and Eddy in Seattle, WA)*
26039. MARK, SAMUEL E., Odyssey (5.234-53) and Homeric ship construction: a clarification. IJNA 25, 1996, 46-48
26040. MARQUARDT, KARL HEINZ, Etwas über die Entwicklung des Stampfstocks. Logbuch 33, 1997, 142-146
26041. MARSDEN, PETER, Ships of the port of London: twelfth to seventeenth centuries AD. Londen, English Heritage, 1996, 236 p., ill.
26042. MCBRIDE, K., "Eight six-inch guns in pairs": the "Leander" and "Sydney" class cruisers. WA 1997/1998, 167-181 *(jaren 1930/1940)*
26043. McCARTHY, MIKE, Ships fastenings: a preliminary study revisited. IJNA 25, 1996, 177-206
26044. MCKAY, J., The 50-gun ship. Londen, Chatham Publishing, 1997, 128 p., plans, ill.
26045. McNEILL, ROBERT BARCLAY, Frigates: eyes of the fleet. Compass 67, 1997, 1, 2-5
26046. MENZEL, HORST, Die friesische Palingaak. Logbuch 33, 1997, 128-134
26047. MOORE, G.L., Cruisers for the Royal Navy: the 1939-42 programme. WA 1997/1998, 36-51
26048. MORRISON, J.S., Greek and Roman oared warships. Oxford, Oxbow, 1996, 403 p., ill.
26049. MUELLER, EDWARD A., Steamships of the two Henrys. Jacksonville (FL), eigen uitgave, 1996, 231 p., ill.
26050. NAPIER, ROB, Discovering a Navy collier. NRJ 42, 1997, 98-103 *(betreft droogdok nr 2 van de Portsmouth marinewerf in Kittery, Maine)*
26051. OOSTERHOF, ROBERT, Punters... voor zover het oog reikt. Tagrijn 1997, nr 4, 9-16
26052. PAPALAS, ANTHONY J., The development of the trireme. MM 83, 1997, 259-271
26053. PARCHATKA, HORST, Mainz-Frankfurter Marktschiff um 1757. Logbuch 33, 1997, 184-193
26054. PAUL, C.F.L., Czaar Peter en de Zaanse scheepsbouw. Met Stoom, 1996, nr 24, 14-19
26055. PENZO, GILBERTO, Barche Venezione: catalogo illustrato dei piansi di construcione. Padua, Libreria Editrice, 1996, 90 p., ill.
26056. POEL, J.M.G. VAN DER, "De Ruyter is Mijn Naem": een zeventiende-eeuws scheepsmodel in de Alkmaarse Grote Kerk. In: *(J. Drewes e.a. (eds.))* Glans en glorie van de Grote Kerk: het interieur van de Alkmaarse St. Laurens (Hilversum, 1996) 247-262
26057. POL, E. VAN DEN, "Snuiveren". Schip & Werf de Zee 7, 1997 (april), 24-31 en 1997 (mei), 34-38 *(behandelt de gaswisseling met de buitenlucht van een zich onder het wateroppervlak bevindende verbrandingsmotor)*
26058. POPP, GÜNTHER, Rekonstruktions-Studie einer englischen Galeone von etwa 1620: 1. Teil. Logbuch 33, 1997, 180-183
26059. RICHTER, UWE, UWE LORENZEN, Der 26,5-m-Kutter: Fischerei- und Schiffbaugeschichte Mecklenburg-Vorpommerns. Rostock, Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft Ostsee, 1997, 56 p., ill.
26060. ROBERTS, J., Battlecruisers. Londen, Chatham Publishing, 1997, 128 p., plans, ill. *(van de "Invincible" uit 1908 tot de "Hood" uit 1918)*
26061. ROBERTS, MARK, NICHOLAS LEACH, The 37ft Oakley lifeboats: a history, 1957-94. Cheddington, Norfolk & Suffolk Research Group, 1996, 56 p., ill.
26062. RODRIGUEZ GONZALEZ, A.R., Cosme García: un genio olvidado. Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 1996, 136 p., ill. *(was sterk betrokken bij de ontwikkeling van onderzeeërs)*
26063. RÖSSELER, EBERHARD, Die Unterseeboote der Kaiserlichen Marine. Bonn, Bernard & Graefe Verlag, 1997, 232 p., ill.
26064. ROTHE, CLAUS, Deutsche Passagier-Liner des 20. Jahrhunderts. Hamburg, Koehlers Verlagsgesellschaft, 1997, 456 p., ill. *(behandelt meer dan honderd schepen, die representatief zijn voor de 20ste eeuw)*
26065. SADLER, H.C. e.a., The design of passenger vessels for the Great Lakes. StB 54, 1997, 1, 32-44 *(betreft de rader-stoompassagiersschepen "Greater Detroit" en "Greater Buffalo" van de Detroit & Cleveland Navigation Company; het artikel werd eerder gepubliceerd in de "Transactions of the Society of Naval Architects & Marine Engineers", jaargang 1925)*
26066. SAUERBREI, WOLFRAM, "Schwarze Gesellen" auf dem Rhein. BR 47/48, 1995/96, 42-53
26067. SCHUTTEN, GERRIT, Hengsten, (1): niet alleen in Zeeland; (2): De venen van westelijk Noord-Brabant. SZ 21, 1997, 9, 10-15 en 10, 13-17
26068. SMYLIE, MIKE, The launch of marque. CB 1997, nr 110, 54-59; nr 111, 62-67 *(Walter Bergius, Schotland 1881-1949, ontwerper en bouwer van de Kelvin-motor, en later van motorbarkassen en vissersschepen)*
26069. -, Ferilla and luzzu: two traditional boats of Malta. Maritime Heritage 1, 1997, 2, 56-58
26070. STARACE II, NICHOLAS F., Research, design, and construct a model paddlewheel. NRJ 50, 1997, 2, 36-40
26071. STEEL, DAVID, The shipwright's vademecum, 1805. Rotherfield, East Sussex, Jean Boudriot Publications, 1996, 344 p., ill.
26072. STERN, ROBERT C., U-Boats type VII. Londen, Arms and Armour Press, 1997, 159 p., ill.
26073. STÖLTING, SIEGFRIED, The boats of Slettnes: sources of Stone Age shipbuilding in Northern Scandinavia. IJNA 26, 1997, 17-25
26074. TREMBLAY, ANDRÉ, La construction navale à Québec au XIXe siècle: un point de vue organisationnel. Recherches sociographiques 37, 1996, 1, 69-96
26075. VIGNE, BERNARD, La barquette marseillaise. LCM 1997, nr 111, 10-23
26076. VOS, RON DE, In de ban van de boeier. SZ 22, 1998, 1, 21-24
26077. WAKE, CHRISTOPHER, The great ocean-going ships of Southern China in the age of Chinese maritime voyaging to India, twelfth to fifteenth centuries. IJMH 9, 1997, 2, 51-81
26078. WARD, P., Half truths. CB 1997, nr 103, 66-71 *(geschiedenis van het halfmodel)*
26079. WIDDOWSON, BRIAN, The Trent ketch. MM 83, 1997, 450-459
26080. (N.N.), A bord de la txalupa handi: pays basque. LCM 1997, nr 110, 10-21 *(verdwenen vissersboot voor de tonijnvisserij; in de omgeving van Saint-Jean-de-Luz wordt gewerkt aan een replica)*
26081. -, Barrot de Gaillard: le grand classique du modélisme naval. Douarnenez, Le Chasse-Marée, 1997, 367 p., ill. *(facsimile van uitgave die vóór WO II in een kleine oplage werd gedrukt)*

Schip en scheepsbouw - scheepsbouw

26082. BARNARD, JOHN E., Building Britain's wooden walls: the Barnard dynasty c. 1697-1851. Oswestry, Anthony Nelson, 1998, 180 p., ill. *(geschiedenis van de scheepsbouwactiviteiten van de familie Barnard, vanaf het begin in Ipswich in de jaren 1740 tot het einde ervan in het eerste kwart van de 19de eeuw; de familie bouwde, behalve voor de particuliere markt, ook voor de Engelse marine en voor de East India Company)*
26083. BLASWEILER, S.G., Van Vredenduin en Compagnie te Zaandijk tot Coöperatieve Timmerwerf te Koog a/d Zaan. Groesbeek, eigen uitgave, 1996, ongepagineerd, ill.
26084. BOES, ALBERT, Scheepswerf "Voorwaarts", een symbool van de verdwijnende kleine scheepsbouw. BW 51, 1997, 228-231 *(werf te West-Graftdijk)*
26085. BOIE, C., Schiffbau in Deutschland 1945-1952: die verbotene Industrie. Bad Segeberg, Verlag Gert Uwe Detlefsen, 1997, 148 p.,

130 foto's

26086. HARRIS, DANIEL G., Francis Sheldon in Denmark 1686-1690. MM 83, 1997, 293-302 *(Engelse scheepsbouwer in dienst van Deense Koning)*

26087. HAWKES, GEORGE, Robert and John Evans of Liverpool, shipbuilders: their contribution to the era of iron and steel sailing ships. MW 18, 1996, 40-53 *(met lijst van de in de periode 1857-1894 door R. & J. Evans Ltd. gebouwde schepen)*

26088. HOPKINS, F., Ferro-concrete shipbuilding in Wilmington, North Carolina, during World War I. StB 54, 1997, 115-125

26089. JUDD, ANNE DUKE, Boatbuilders of the Indian River. NRJ 50, 1997, 2, 3-12

26090. MAU, GÜNTER, Lebensabschnitt Neptunwerft - Dank an die Werft. Das Nordlicht 5, 1997, nr 17, 23-29

26091. MJELVA, HANS K., Stord Verft 1945-75: i spenningsfeltet mellom marknad, teknologi og politikk. SAB 1995 (verschenen 1996) 76-275 *(met Engelse samenvatting)*

26092. OLDENDORFF, HENNING, 75 years: the ships of Egon Oldendorff. Bad Segeberg, Verlag Gert Uwe Detlefsen, 1996, 238 p., ill. *(de rederij- en cargadoorsfirma Lilienfeldt & Oldendorff werd op 19 februari 1921 te Hamburg geboren)*

26093. PARKER, GEORGE H., Astern business: 75 years of UK shipbuilding. Kendal, World Ship Society, 1996, 119 p., ill.

26094. SKAHILL, THOMAS G., Ted Geary: more than a naval architect; part I: From sailing canoes to racing records. WB 1997, nr 137, 52-61 and part II: From flatties to motoryachts, WB 1997, nr 138, 48-56

26095. SPIJKER, HANNEKE, Verstild in de tijd die voortschrijdt: historische werven in Amsterdam. Waterkampioen 1997, nr 12, 42-47

26096. TAYLOR, ROGER C. with Dale B. Lewis, The Mathis-Trumpy story. WB 1996, nr 134, 64-73 *(part III: the Annapolis years, 1947-1978; vervolg van nr 25127)*

26097. WILCOX, WAYNE H.M., Capt. Thomas Hawkins, shipwright, of London and Dorchester, Massachusetts, and three generations of his descendants. The New England Historical and Genealogical Register 151, 1997, nr 602, 193-216

26098. (N.N.), Der Schiffbaustandort Warnemünde: Verbleibe von Schiffen der Warnowwerft; Verbleibe von Schiffen der Kvaerner Warnow Werft. Rostock, Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft Ostsee, 1997, 52 p.

26099. -, Schiffbaustandort Warnemünde: Baulisten der Unternehmen Warnowwerft/Neptun-Warnow-Werft 1945-1992 und Kvaerner Warnow Werft GmbH 1992-1997. Rostock, Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft Ostsee, 1997, 58 p., ill.

26100. -, Uit de geschiedenis van "Industrie": honderd jaar schepen en veertig jaar motoren. Sleep & Duwvaart 1, 1997, 3, 64-65 *(betreft D. en Joh. Boot n.v. te Alphen aan den Rijn)*

26101. -, Verbleibe von Schiffen ostdeutscher Reedereien und Schiffbaubetriebe. Rostock, Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft Ostsee, 1997, 12 p.

26102. -, Verbleibe von Schiffen ostdeutscher Reedereien und Schiffbaubetriebe: Neptunwerft. Rostock, Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft Ostsee, 1997, 32 p.

26103. -, Wächter der Meere: Fregattenbau bei Blohm + Voss: Geschichte und Zukunft des deutschen Marineschiffbaus. Hamburg, Koehler/Mittler, 1997, 222 p., ill. *(behandelt de bouw van OPV's = Offshore Patrol Vessels, corvetten en fregatten; met complete scheepslijst)*

Schip en scheepsbouw - schip

26104. BALLARD, R. e.a., Lost liners: from the "Titanic" to the "Andrea Doria". Toronto (Ontario), Madison Press, 1998, 224 p., (kleur)ill.

26105. BARADEZ, FRANÇOIS, Un phénix: la frégate portugaise Dom Fernando II e Gloria. Neptunia 1997, nr 205, 11-14 *(gebouwd in 1843 op de marinewerf te Damão, wordt momenteel gerestaureerd)*

26106. BOES, A.J., Het behoud van ons maritieme erfgoed: de restauratie van H.M.S. "Elfin". BW 51, 1997, 126-131 *(in 1933 door J. Samuel White in Cowes op het eiland Wight gebouwd, later herdoopt in "Nettle", in 1957 door de ADM herbouwd tot vacuumboot onder de naam "Droogdok 18"; wordt door de Stichting tot Behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten in de oorspronkelijke staat hersteld)*

26107. BOWEN, JOHN, Derbyshire (1935), Bibby Bros. MS 1997, nr 100, 32-33

26108. BRENNECKE, J., Schlachtschiff "Bismarck". Hamburg, Koehler, 1997, 650 p., ill.

26109. BRIEK, JAN, Met pensioen: De Geertrui. Waterkampioen 1997, nr 15, 62-66 *(hoogaars, in 1931-1932 gebouwd op de werf van Piet Verras in de Paal in Zeeuws-Vlaanderen, ruim dertig jaar geleden als vissersschip afdedankt en nu eigendom van het baggerbedrijf Boskalis)*

26110. BURG, G. VAN DER, Waar was de sleepboot "Hector" gebleven? BW 51, 1997, 162-163 *(in 1922 voor Bureau Wijsmuller gebouwd, van 1957-1974 in Italiaanse handen en in laatstgenoemd jaar naar Griekenland verkocht, waar het in 1977 werd gesloopt)*

26111. BURGELER, GERRIT VAN, "Blue Bird" doet jaren dertig herleven: schatgraversschip kreeg nieuwe funktie. BW 51, 1997, 160-162 *(in 1938 gebouwd voor Sir Malcolm Campbell die ermee wilde gaan schatgraven op eilanden in de Stille Zuidzee; nu worden er exclusieve tochten met vakantiegangers mee gemaakt vanuit de huidige thuishaven Rotterdam)*

26112. -, "Succes" stoomt tweede eeuw in: van Rijnsleper tot passagiersschip. BW 51, 1997, 212-213 *(in 1897 op de werf Weduwe Boele in Slikkerveer gebouwd)*

26113. CASTANEDO GALAN, JUAN M., The ship "San Juan Nepomuceno" and the city of Santander at the end of the 18th century. Santander, Municipal Pavillion, 1997, 27 p., ill. *(publicatie bij gelijknamige tentoonstelling)*

26114. DOUGLAS, NORMAN, NGAIR DOUGLAS, Farewell Fairstar, ciao Canberra. Signals 1997, nr 38, 21-23 *(twee cruiseschepen die begin 1997 uit de vaart werden genomen)*

26115. DUBARRY THOMAS, W., T.S. Marvel builds a new "queen of the Hudson". StB 54, 1997, 1, 16-25 *(het rader-stoompassagiersschip "Hendrick Hudson" werd in 1906 gebouwd op een werf in Newburgh (NY) voor rekening van de Hudson River Day Line)*

26116. FAHL, JÜRGEN, Das Modell des Regalschiffes Wasa. Logbuch 33, 1997, 116-119

26117. FISCHBACH, GEORG, Die Geschichte des Koblenzer Motorschiffes "Deutsches Eck". BR 47/48, 1995/96, 63-72

26118. FISCHER, J.F., De Delft: de dagjournalen met de complete authentieke geschiedenis van 's lands schip van oorlog Delft en de waarheid over de zeeslag bij Camperduin. Franeker, Van Wijnen, 1997, 528 p., ill.

26119. GENESTE, W., Zestig jaar prinsenjacht "Piet Hein". Z.pl., Stichting instandhouding "Piet Hein", 1997, 80 p., ill.

26120. GLEASON, MADELEINE ROWSE, The voyages of the ship Revere, 1849-1883. San Francisco (CA), Associates of the National Maritime Museum Library and Glencannon Press, 1996, 164 p., ill.

26121. GODFREY, JUDITH, The paddle steamer Sir Francis Drake (1823-65). Maritime South West 9, 1996, 123-149

26122. GRAAFF, A. DE, De geschiedenis van de s.s. "Rosalie": Nederlands oudste stoomsleepboot, 1873-1997. Diever, Binkey Kok Publications, 1997, 64 p., foto's

26123. GRUNERT, MANFRED, Hochseeschlepper Sturmvogel. Rostock, Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft Ostsee, 1996, 22 p., ill.

26124. KAISER, JOACHIM, Staatsdampfer "Schaarhorn": der "Schwan der Niederelbe". Hamburg, Ernst Kabel Verlag, 1998, 250 p., ill. *(de opdracht tot de bouw werd in 1908 door de Hamburger Senaat gegeven; in het begin van de jaren '70 werd het schip naar het buitenland verkocht)*

26125. KENCHINGTON, TREVOR, COLIN WHITELOCK, The United States mail steamer Humboldt, 1851-53: initial report. IJNA 25, 1996, 207-223

26126. KRONHOLM, JAN, Jacobstad wapen: the history of a ship. Jacobstad (Finland), Jacobstads' Museum, 1996, 104 p., ill. *(beschrijft de bouw van een schip naar een model van Chapman uit 1767)*

26127. KUHLMANN, OLAF, S.M.S. Friedrich der Grosse - 1912: die Kaiser-Klasse. Logbuch 33, 1997, 160-163

26128. LEEK, B.M., These splendid ships: the cargo liner "Tangistan" for the Strick Line in 1950. SBr 71, 1997, 57-60

26129. -, These splendid ships: the East Asiatic Company's "Jutlandia" of 1934. SBr 71, 1997, 111-115

26130. -, These splendid ships: the German rotor ship "Barbara" of 1926. SBr 71, 1997, 7, 288-292

26131. -, These splendid ships: the turbine steamer "King Edward" of 1901. SBr 71, 1997, 396-399

26132. -, These splendid ships: the Shell tanker "Helix" of 1953. SBr 71, 1997, 481-485

26133. -, These splendid ships: the Blue Funnel liner "Orestes" of 1926. SBr 71, 1997, 559-562

26134. -, These splendid ships: Elder Dempster's "Calabar" of 1935. SBr 71, 1997, 642-645

26135. -, These splendid ships: the Melbourne Steamship Co's motor liner "Duntroon" of 1935. SBr 71, 1997, 732-737

26136. -, These splendid ships: the Indo-China Steam Navigation Co's steamship "Eastern Queen" of 1950. SBr 71, 1997, 811-814

26137. -, These splendid ships: the Norwegian coastal express steamer "Prinsesse Ragnhild" of 1931. SBr 71, 1997, 862-864

26138. -, These splendid ships: the Isle of Man Steam Packet Co's "Lady of Mann" of 1930. SBr 71, 1997, 982-987

26139. LUDWIG, LESLIE G., Roann. LMS 49, 1997, 30-33 *(gebouwd in 1947, behoorde oorspronkelijk tot de vissersvloot van New England)*

26140. LYNCH, D., Titanic: ship of dreams. Toronto (Ontario), Madison Press, 1998, 144 p., ill.

26141. MALCOMSON, ROBERT, HMS St Lawrence: the freshwater first-rate. MM 83, 1997, 419-433 *(in september 1814 in Kingston, Canada te water gelaten, ingezet in de oorlog op de Great Lakes tussen Engeland en de Verenigde Staten; in 1832 voor £ 25 aan een particulier verkocht)*

26142. MARQUARDT, K.-H., HMS "Beagle" 1820-1870. Londen, Conway Maritime Press, 1997, 256 p., 200 plans, ill.

26143. MARTIN, TYRONE G., A most fortunate ship: a narrative history of old ironsides. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 440 p., ill. *(herziene en uitgebreide versie van studie uit 1980 over de "Constellation", nu uitgegeven ter herdenking van het feit dat het schip 200 jaar geleden te water werd gelaten)*

26144. -, The USS Constitution: a design confirmed. AN 57, 1997, 257-265 *(in 1797 te water gelaten; zeilde - voor het eerst sinds 1881 - in 1997 korte tijd weer op eigen kracht)*

26145. McBRIDE, K.D., HMS Pheasant 1916-1996. MM 83, 1997, 334-335

26146. MCCART, N., S.S. "Canberra": an illustrated history. SMo 32, 1997, 9, 28-32; 10, 38-42; 11, 40-43 *(passagiersschip van P&O, gebouwd bij Harland & Wolff, Belfast, van 1959-1961, in 1997 uit dienst gesteld)*

26147. McGREGOR DUNNETT, HARDING, Shackleton's boat: the story of the James Caird. Kent, Neville & Harding, 1996, 150 p., ill.

26148. McMANUS, B.S., The "Mersey": the White Star Line's training ship. SBr 71, 1997, 441-445 *(stalen driemaster, in 1898 gebouwd aan de Clyde en bestemd voor het vervoer van koelies van Calcutta naar West-Indië; in 1908 overgegaan in handen van de White Star Line en gebruikt als trainingsschip tot 1914)*

26149. McNARRY, DONALD, HMS Centurion (1732). MS 1997, nr 100, 33-36

26150. MORTENSEN, KAI, The Danish training ship Georg Stage. Sea History 1997, nr 82, 12-13 *(het eerste schip van die naam werd in 1881-1882 te Kopenhagen gebouwd en in 1934 naar de Verenigde Staten verkocht, waar het in "Joseph Conrad" werd herdoopt; in hetzelfde jaar werd de nieuwe "Georg Stade" gebouwd die nog steeds in de vaart is)*

26151. MÜNCHING, L.L. VON, Nederlandse passagiersschepen (11): Stoomschip "Nieuw Zeeland". MN 86, 1997, 6, 27

26152. NIGHTINGALE, CLIVE, Eclipse: an anchor-sloop - 1808. MS 1997, nr 100, 39-49

26153. NOREL, WIM VAN, Restauratie van de bons EB 39. Tagrijn 1998, nr 1, 7-11 *(met historisch overzicht betreffende deze in 1913 te Kampen gebouwde visschersschuit)*

26154. OROTHERO-THOMAS, J., Up funnel, down screw: HMS Conqueror (1859). MS 1997, nr 100, 50-55

26155. OTTON, PATRICK, USS Constitution reborn. Sea History 1997, nr 81, 40-41 *(gebouwd in 1797)*

26156. POPE, MICHAEL, HM Cutter Speedy (1828). MS 1997, nr 100, 12-19

26157. PUTNAM, ARNOLD A., Rolfe Krake: Europe's first turreted ironclad. MM 84, 1998, 56-63 *(in 1862-1863 voor rekening van de Deense marine op de werf van Napier & Sons aan de Clyde te Govan, Glasgow gebouwd)*

26158. RENAULT, FLORENCE, L'Ami Pierre: bisquine de Barfleur. LCM 1997, nr 109, 16-27 *(replica van een klein type vissersscheepje uit de tweede helft van de 19de eeuw dat vooral langs de kusten van La Manche opereerde)*

26159. SCANTLEBURY, JOHN, John Rashleigh and the building of his "New Carvell" the Success 1606. Journal of the Royal Institute of Cornwall, new series 2, 1996, 3, 19-29

26160. SCHLEIHAUF, WILLIAM, The last of her tribe: HMCS Haida. WI 33, 1996, 344-377 *(in 1941-1942 gebouwd te Newcastle-upon-Tyne voor de Canadese marine)*

26161. SIECHE, ERWIN F., Ex-Austro-Hungarian river monitor Leitha may become the first warship museum in Central Europe. WI 33, 1996, 384-388

26162. SIMPSON, MacKINNON, At home in Hawaii: Falls of Clyde. Sea History 1997, nr 81, 34-35 *(eind 1878 te Port Glasgow in Schotland te water gelaten, nu het vlaggeschip van het Hawai'i Maritime Center)*

26163. SMITH, KEITH, HM Steam Frigate Dragon. MS 1997, nr 100, 21-29 *(gebouwd in Pembroke Dock en in 1845 te water gelaten)*

26164. SPRUIT, RUUD, Kaiyo-Maru. Amsterdam, Rob Kattenburg, 1997, 32 p., ill. *(geschiedenis van de relatie tussen Nederland en Japan, gevolgd door een relaas over de bouw van een houten stoomschip-met-hulpzeilvermogen, de "Kaiyo-Maru", in 1865 in opdracht van de Japanse marine bij Gips in Dordrecht; François Carlebur schilderde het schip)*

26165. STOKER JR., DONALD J., The Estonian submarines Lembit and Kalev. WI 33, 1996, 397-400 *(in 1936-1937 gebouwd door Vickers-Armstrong in Barrow-in-Furness)*

26166. VOS, A. DE, "L'Avenir": een schip met allure. Sirene 1997, nr 188, 25-29 *(opleidingsschip Belgische Zeevaartvereniging, 1908-1932; stalen viermastbark, in 1908 gebouwd in Bremerhaven en in 1932 verkocht aan de Zweedse reder G. Erikson)*

26167. WAL, B. TER, Hr.Ms. Orkaan. Lekko 22, 1997, nr 236, 82-85 *(in 1948 gebouwde motorsleepboot van de Koninklijke Marine, in 1961 uit de vaart genomen en naar Griekenland verkocht, waar het omstreeks 1990 is gesloopt)*

26168. WINDE, HENK DE, De "Elsbeth II". Lekko 22, 1997, nr 236, 81 *(sleepboot, gebouwd in 1985 in Green Cove Springs met als thuishaven Palatka, Florida)*

26169. WIPER, STEVE, T.A. FLOWERS, USS Indianapolis (CA-35): warship pictorial. Tucson, Classic Warships Publishing, 1996, 56 p., ill.

26170. WOOLLEY, DAVE, Moskva and Leningrad. Maritime Heritage 1, 1997, 2, 28-29 *(Russische oorlogsschepen voor de anti-submarine warfare)*

Schip en scheepsbouw - scheepsvoortstuwing

26171. BELTRAME, CARLO, Archaeological evidence of the foremast on ancient sailing ships. IJNA 25, 1996, 135-139

26172. DIJK, CEES VAN, De geschiedenis van Rennes-motoren. De Beting: clubblad van de Vereniging De MotorSleepboot 1997, nr 13, 12-13

26173. FRÖLICH, BERNARD, Le gréement latin: le chébec. Neptunia 1997, nr 205, 40-48

26174. HALE, JOHN R., The lost technology of ancient Greek rowing. Scientific American 274, 1996, 5, 82-85

26175. JAMIESON, ALAN G., The British Tanker Company and the marine diesel engine 1929. MM 83, 1997, 335-336

26176. VERKLEIJ, C.J., Het ontstaan van de dieselmotor: van idee tot werkelijkheid, deel II. Schip & Werf de Zee 7, 1997 (maart), 10-14 *(vervolg van nr 25197)*

Schip en scheepsbouw - bewapening

26177. CARUANA, ADRIAN B., The history of English sea ordnance, Volume 2: The age of the system, 1715-1815. Rotherfield (East Sussex), Jean Boudriot Publications, 1997, 512 p., ill.

26178. DECKER, MICHEL, La difficile adoption de la poudre sans fumée dans la Marine. Neptunia 1997, nr 207, 4-12

26179. JONG, C. DE, Si-Jagur, het vruchtbaarheidskanon in Jakarta en de kartouwen van de "Sacramento". BW 51, 1997, 248-249 *(Portugees schip dat in 1447 bij Kaap Recife strandde)*

26180. KEATTS, HENRY C., U-Boats and rockets: Germany's forerunner to the Polaris-type missile. Sea History 1996-97, nr 80, 33

26181. LAYMAN, R.D., Kite balloons in the US Navy 1915-22. WA 1997/1998, 16-25

26182. ROTH, RUDI, The cannon from Dunwich Bank, Suffolk. IJNA 25, 1996, 21-32

26183. TUCKER, SPENCER C., The carronade. NRJ 50, 1997, 2, 15-23

26184. VRIES, G. DE, B.J. MARTENS, Nederlandse vuurwapens: Marine, mariniers en Marineluchtvaartdienst: 1896-1942. Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 1997, 219 p., ill.

Schip en scheepsbouw - scheepsversiering

26185. BEYELER, CHRISTOPHE, Pour la plus grande gloire du Roi: la décoration navale au service du prestige monarchique. RHA 1997, nr 208, 136-137

26186. LEWIS, TONY, The symbolic significance of shipcarving. Sea History 1997, nr 81, 27-29

26187. TUCKER, ELIZABETH, The appearance of naval ships: some changes between 1650 and 1850. MS 1997, nr 100, 62-70

Maritieme archeologie

26188. AHLSTRÖM, CHRISTIAN, Looking for leads: shipwrecks of the past revealed by contemporary documents and the archaeological record. Helsinki, The Finnish Academy of Sciences and Letters, 1997, 238 p., ill.

26189. ARNOLD III, J. BARTO, Magnetometer survey of La Salle's ship the Belle. IJNA 25, 1996, 243-249

26190. ARNOLD, BÉAT, Pirogues monoxyles d'Europe centrale: construction, typologie, evolution. Neuchâtel, Musée cantonal d'archéologie, 1995-1996, 2 delen, ill.

26191. BASS, GEORGE F., Shipwrecks in the Bodrum Museum of Underwater Archaeology. Mugla (Turkije), Museum of Underwater Archaeology Bodrum, 1996, 96 p., ill.

26192. BÖCKING, WERNER, Römische Prahme:

Lastenschlepper der Antike. BR 47/48, 1995/96, 54-62

26193. BOWDEN, T., Gleaning treasure from the Silver Bank. National Geographic 190, 1996, 1, 90-105 *(onderzoek van het Spaanse galjoen "Concepcion", dat op 31 oktober 1641 zonk op een bank even ten noorden van Haïti)*

26194. BREEN, COLIN, Maritime archaeology in Northern Ireland: an interim statement. IJNA 25, 1996, 55-65

26195. CICILIOT, FURIO, Sources for medieval nautical archaeology: Genoese notarial records. IJNA 25, 1996, 239-242

26196. CLÉMENT, ÉTIENNE, LYNDEL V. PROTT, UNESCO and the protection of the underwater cultural heritage. Museum International nr 192, 1996, 4, 37-39

26197. DENCKER, JØRGEN, JAN LARSEN, Spes - i krig og fred. MK 18, 1996, 22-55 *(in 1981 gelokaliseerd en in 1994 systematisch onderzocht wrak van de Spes, vergaan in 1697 bij Gl. Skagen, Højer)*

26198. DRAPER-ALI, SARAH, Marine archaeology and geophysical survey: a review of commercial survey practice and its contribution to archaeological prospection. Southampton, The Hampshire & Wight Trust for Maritime Archaeology, 1996, 104 p., ill.

26199. ENGLERT, ANTON, Das neuzeitliche Wrack aus dem Hedwigenkoog, Kr. Dithmarschen. Bonn, Rudolf Habert, 1997, 106 p., ill. *(reconstructie en datering van een in 1969 aan de kust van Sleeswijk-Holstein gevonden kustvaarder uit ± 1720)*

26200. FINE, JOHN C., Of psychics and emeralds: finding the treasure of Hernando Cortez. Compass 67, 1997, 1, 6-9 *(oorspronkelijk aan Cortez toebehoord hebbende kostbaarheden, verloren gegaan bij een schipbreuk in 1756)*

26201. FLECKER, MICHAEL, Magnetometer survey of Malacca reclamation site. IJNA 25, 1996, 122-134

26202. GOLDSCHMITZ, LEIDA, DOEKE ROOS, Archeologsich waardevol wrak: stille getuigen van een dramatisch einde. Monumenten 18, 1997, 8, 30-31 *(betreft een in maart 1990 gevonden wrakrestant van een vermoedelijk 19de-eeuws vaartuig)*

26203. GOODBURN, D.M. with contr. from C. Thomas, Reused Medieval ship planks from Westminster, England, possibly derived from a vessel built in the cog style. IJNA 26, 1997, 26-38

26204. GROSSMANN, EVA, SEAN A. KINGSLEY, A three-hole stone anchor with wood remains from Crusader Arsuf (Apollonia), Israel. IJNA 25, 1996, 49-54

26205. HAKELBERG, DIETRICH, A 14th-century vessel from Immenstaad (Lake Constance, southern Germany). IJNA 25, 1996, 224-233

26206. HALDANE, CHERYL, Sadana Island shipwreck, Egypt: preliminary report. IJNA 25, 1996, 83-94

26207. LEMÉE, CHR., A shipcemetery on the B&W site in Christianshavn (Copenhagen). Maritime Archaeology Newsletter (Roskilde) 1997, nr 9, 29-34 *(onderzoek van acht karveel-gebouwde schepen uit eind 16de/begin 17de eeuw)*

26208. MILNE, GUSTAV, Blackfriars ships 1: Romano-Celtic, Gallo-Roman or Classic Britannicae? IJNA 25, 1996, 234-238

26209. O'KEEFE, PATRICK O., Protection of the underwater cultural heritage: developments at UNESCO. IJNA 25, 1996, 169-176

25210. SCHLICHTHERLE, H., W. KRAMER, Underwater archaeology in Germany. IJNA 25, 1996, 141-151

26211. STEINMAYER JR., ALWIN G., JEAN MacINTOSH TURFA, Effects of shipworm on the performance of ancient Mediterranean warships. IJNA 25, 1996, 104-121

26212. TRIPATI, SILA, A.S. GAUR, Stone anchors from Sindhudurg Fort on the west coast of India. IJNA 26, 1997, 51-57

26213. WERZ, B.E.J.S., Diving up the human past: perspectives of maritime archaeology, with specific reference to developments in South Africa until 1996. Z.pl., 1997, 383 p., ill. *(proefschrift RU Groningen)*

26214. WILKINSON, DAVID, BRIAN WILLIAMS, The discovery of an early 18th-century boat in Lough Neagh. IJNA 25, 1996, 95-103

Stuurmanskunst

26215. BLANCHARD, WALTER F., Radio-navigation's transition from sail to steam. NRJ 50, 1997, 155-171

26216. BÖNISCH, OTTO, ROLF K. GÜNTHER, MANFRED HESSEL, Gedenkschrift zur Einhundertfünfzigjahrfeier der Seefahrtschule Wustrow 1846-1996. Rostock, Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft Ostsee, 1996, 52 p., ill.

26217. BURGERS, ERIC, RUUD HISGEN, Het getij & wij: honderd jaar Getijtafels voor Nederland. Den Haag, Sdu Uitgevers, 1996, 66 p., ill.

26218. FARA, PATRICIA, Sympathetic attractions: magnetic practices, beliefs, and symbolism in eighteenth-century England. Princeton (NJ), Princeton University Press, 1996, 327 p., ill.

26219. REIS, ANTONIO ESTACIO DOS, Medir estrelas = Measuring stars; transl. Peter Ingham. Lissabon, CTT Correios de Portugal, 1997, 151 p., ill.

Kartografie en oceanografie

26220. ASTENGO, CORRADINO, Elenco preliminare di carte ed atlanti nautici manoscritto esequiti nell'area Mediterranea nel periodo 1500-1700 e conservati presso enti pubblici. Genua, Instituto di Geografia-Universita di Genoa, 1996 *(voorlopig overzicht van nautische manuscript-kaarten betreffende de Middellandse Zee in openbare verzamelingen)*

26221. DAVID, ANDREW e.a. (eds.), The charts and coastal views of captain Cook's voyages, volume III: the voyage of the "Resolution" and "Discovery" 1776-1780, including the journal of James King. Londen, The Hakluyt Society (Extra Series, vol. 46), 1997, 400 p., krtn, ill. *(vervolg van nr 19220)*

26222. DEACON, MARGARET, Scientists and the sea, 1650-1900: a study of marine science. Aldershot, Ashgate, 1997, 512 p., ill. *(heruitgave met nieuwe inleiding en bibliografie; eerste druk: 1971)*

26223. JARVIS, MICHAEL, JEROEN VAN DRIEL, The Vingboons chart of the James River, Virginia, circa 1617. WMQ 54, 1997, 377-394

26224. LEEUW, KARL DE, Enkele kaarten en plattegronden van de verdedigingswerken langs de Surinamerivier met geheimschrift (1782). TvZ 16, 1997, 160-177

26225. MANASEK, F.J., Frisland: phantom island of the North Atlantic. Mercator's World 2, 1997, 1, 14-18

26226. PELLETIER, MONIQUE, Sciences et cartographie marine. *(Proceedings)* La percée de l'Europe sur les océans (Parijs, 1997) 265-291

26227. PFLEDERER, R., The Portuguese century: the magnificent colonial maps of Fernao Vaz Dourado. Mercator's World 2, 1997, 4, 24-28

26228. SCHILDER, GÜNTER, De Nederlandse bijdrage aan de exploratie van de wereld tot 1700. In: *(P.C.J. van der Krogt (ed.))* Oude kaarten van Brabant & De Nederlandse kartografische bijdrage aan het wereldbeeld (Amersfoort, 1997) 21-39

26229. SCHUSTER, C.G., Hudson Bay and the accuracy of old maps. Mercator's World 1, 1996, 6, 28-34

26230. SEAVER, KIRSTIN A., Albertin de Virga and the Far North. Mercator's World 2, 1997, 6, 58-62

Havens en waterwegen

26231. ADAMS, ARTHUR G., The Hudson through the years. New York (NY), Fordham University Press, 1996, 360 p., ill. *(herdruk van editie 1983)*

26232. BAUDEZ, L., De Franse Scheldepolitiek tijdens de Republiek en het Keizerrijk, 1792-1814. BG 79, 1996, 1/2, 35-50

26233. BEMMEL, AD VAN, Kromme Rijn: waterstaat, onderhoud en gebruik vanaf 1600. Houten, Historische Kring tussen Rijn en Lek, 1996, 219 p., ill.

26234. BRENNAN, FRANCES, Hong Kong: the time line closes. LMS 49, 1997, 44-48

26235. BROEZE, FRANK, The ports and port system of the Asian Seas. GC 18, 1996, 73-96

26236. COCHRAN, IAN, The fragrant harbour. Maritime Heritage 1, 1997, 2, 10-13 *(betreft de haven van Hong Kong)*

26237. DINGEMANS, M., Cultuurhistorische verkenning Enkhuizen: de Oude Haven. Zeist, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, 1997, 16 p., ill.

26238. DRUIJVEN, KEES, Het bezit, gebruik en onderhoud van de Schulpvaart onder Limmen. Jaarboekje Stichting Oud Limmen 10, 1996, 4-12

26239. ELBERS, P.F., Van Tiel naar Bommel, en terug. Mededelingen van de Historische Kring West-Betuwe 24, 1996, 3-22

26240. FILARSKI, RUUD, De kanalenbouw van koning Willem I. Kleio 39, 1997, 4, 9-15

26241. -, Verkeer en vervoer 1780-1850: de eerste stappen naar een moderne vervoersinfrastructuur. Kleio 38, 1997, 3, 2-9 *(besteedt ook aandacht aan de waterwegen)*

26242. FRYE, JOHN, Hampton Roads and four centuries as a world's seaport: roundstead. Lewiston (NY), The Edwin Mellen Press, 1996, 390 p., ill.

26243. GOULD, RICHARD A., DONNA J. SOUZA, History and archaeology of HM Floating Dock, Bermuda. IJNA 25, 1996, 4-20

26244. GUILLET, JACQUES, Le port d'Auray au temps des derniers voiliers caboteurs. LCM 1997, nr 109, 40-51

26245. -, Saint-Goustan, port d'Auray: chronique de la vie quotidienne 1880-1980. L'Association Ram' Dam', 1997, ill.

26246. HESSELINK-DUURSMA, C.W., Van Gouda tot de Roo Pael ...: enige notities over

de aanleg van een trekvaart voor passagiers. Historisch Geografisch Tijdschrift 16, 1998, 15-17

26247. KOBUSSEN, M., Loenense molenbeek: oude levensader van een Veluws dorp. Loenen, eigen uitgave, 1997, ill.

26248. LANGELAAR, M., De trekvaarten tussen Amsterdam, Muiden en Naarden. Tussen Vecht en Eem 14, 1996, 87-92

26249. LLOYD, LEWIS, A real little seaport: the port of Aberdyfi and its people 1565-1920. Harlech, Gwynned, eigen uitgave, 1997, 2 delen (303 en 407 p.), ill.

26250. MESTAYER, M., Une rivière indispensable: les "visitations" de la Scarpe par les échevins de Douai de 1427 à 1790. In: L'Eau et le Droit (Nijmegen, 1997) 97-130

26251. MOSSELMAN, MARCO, Graven naar de Zoetermeerse Overtoom aan de Reguliersdam. Westerheem 47, 1998, 1, 2-8

26252. NIESSEN, M.G., Door Holland op zijn smalst. NH 31, 1997, 123-135 *(betreft het Noordzeekanaal)*

26253. OTTENHEYM, K., The Amsterdam ring of canals: city planning and architecture. In: *(P. van Kessel, E. Schulte (eds.))* Rome-Amsterdam: two growing cities in seventeenth-century Europe (Amsterdam, 1997) 33-49

26254. PROUDFOOT, PETER, Seaport Sydney: the making of the city landscape. Sydney, University of New South Wales Press, 1996, 311 p., ill.

26255. REGER, JOHN, Chichester harbour: a history. Chichester, Phillimore, 1996, 164 p., ill.

26256. ROOVERS, H., De grootste overtoom ter wereld. Met Stoom 1996, nr 24, 20-25 *(overtoom op de Dam te Zaandam, bestemd voor grote zeeschepen)*

26257. ROUVROYE, H., L. SCHREURS, Aanleg Julianakanaal 1935: Elsloo, Stein en Urmond. Stein, Heemkundevereniging Maasstreek, 1996, ill.

26258. SIMPER, ROBERT, Norfolk rivers and harbours: Vol. 5 English Estuaries Series. Woodbridge (Suffolk), Creekside Publishing, 1996, 90 p., ill.

26259. SINNIGHE DAMSTÉ, W.A., Een greep uit de geschiedenis van het Noordzeekanaal. In: L'Eau et le Droit (Nijmegen, 1997) 151-166

26260. SISITKA, JOSEF, Floating mills in London: an historical survey. IAR 19, 1997, 21-30 *(drijvende molens op de Thames)*

26261. STORM, JACQUELINE, 125 jaar kibbelen in de Oranjesluizen. OA 49, 1997, 132-134

26262. THEDE-OTTOWELL, A.-M., Hamburg: vom Alsterhafen zur Welthafenstadt. Hamburg, Koehler, 1996, 406 p., ill.

26263. TULL, MALCOLM, A community enterprise: the history of the port of Fremantle, 1897 to 1997. St. John's, Newfoundland, International Maritime Economic History Association, 1997, 334 p., ill.

26264. VERCAUTEREN, F., 's-Hertogenbosch versus Waalwijk: achttiende eeuwse problemen met de Waalwijkse haven. De Klopkei 21, 1997, 2, 35-42

26265. WIELEN, KLAAS VAN DER, Hulpkanalen voor het Noordhollandsch kanaal. Historisch Geografisch Tijdschrift 16, 1998, 64-67

26266. (N.N.), "Als een vinger der Onsterfelijkheid is op de kaart van Nederland een streep getrokken": 125 jaar Nieuwe Waterweg. De Scheepvaartkrant 14, 1997, 3, 25

Zee- en binnenvaartrecht

26267. BATEMAN, SAM, MAX HERRIMAN, Land-locked and geographically disadvantaged states in the Indian Ocean region: prospects for involvement in marine affairs cooperation. IOR 10, 1997, 2, 17-22

26268. MILLER, GREGORY BLAINE, Louisiana's Tidelands controversy: the United States of America v. State of Louisiana maritime boundary cases. Louisiana History 38, 1997, 293-321

26269. PELAEZ, MANUEL J., PATRICIA ZAMBRANA MORAL, Notas sobre la historia del fletamento fluvial. REDNMyA 13, 1997, 1819-1828

26270. TASSINARI, GIANANTONIO, L'individuazione del vettore in base alla polizza di carico nell' esperienza giuridica italiana. REDNMyA 13, 1997, 1799-1815

AGENDA

15-16 mei 1998: Eerste International Conference on Maritime Terminology, '*Issues in Communication and Translation*', Brussel. Inlichtingen: Dr. Marc van Campenhoudt, Ventre de recherche TERMINISTI, Institut Superieur de Traducteurs et Interpretes (ISTI), 34 rue Joseph Hazard, B-1180, Brussel, België.

28 mei 1998: Vijfde jaarlijkse *Peter N. Davies Lecture* in Maritime Business History, Merseyside Maritime Museum, Liverpool. Spreker: David M. Williams (University of Leicester), 'Advertising and Shipping, 1650-1998: Crusial Histories of the Modern World'. Inlichtingen: Paul Rees, Merseyside Maritime Museum, Albert Dock, Liverpool L3 4AA, Groot-Brittannië.

28-30 mei 1998: Derde International Congress of the Port and Maritime Society, '*The Transformation of the merchant marine*', Mahón. Inlichtingen: Josep Miguel Vidal Hernández, Institut Menorquí d'Estudis, Carrer Nou 35-3, 07701 Mahón, Menorca, Spanje.

6 juni 1998: de *negentigste verjaardag van de Linschoten-Vereeniging* wordt gevierd met een feestelijk programma in het Peperhuis te Enkhuizen. Voor het eerst wordt de Linschotenpenning uitgereikt aan een persoon of instantie die zich verdienstelijk heeft gemaakt op het gebied van historische reizen en reisverhalen. Inlichtingen: Vibeke Roeper (secretaris), tel. 023-5259759. De Linschoten-Vereeniging, p/a Kattenburgerplein 1, 1018 KK Amsterdam.

11 juni 1998: symposium over de *Theatrum Orbis Terrarum van Ortelius*, Universiteitsbibliotheek Amsterdam. Inlichtingen: drs Jan Werner, conservator van de kaarten en atlassen, kaartenkamer UB Amsterdam, postbus 19182, 1000 GD Amsterdam.

9-11 juli 1998: Conferentie '*Peter the Great and the West: New Perspectives on Peter the Great*', National Maritime Museum, Greenwich. Inlichtingen: Sophia Robertson, Research Administrator, National Maritime Museum, Greenwich SE10 9NF, Groot-Brittannië.

12-17 juli 1998: Achtste *World Congress on Transport Research*, Antwerpen. Inlichtingen: Viviane De Wacker, Secretary 8th WCTR Programme Committee, Universiteit van Antwerpen - UFSIA, Prinsstraat 13, 2000 Antwerpen, België.

20-22 augustus 1998: *Shipbuilding Technology Symposium*, New Orleans. Inlichtingen: American Society of Naval Engineers, 1452 Duke Street, Alexandria, VA 22314-3458, Verenigde Staten van Amerika.

24-28 augustus 1998: Twaalfde Internationale Congres voor Economische Geschiedenis, Sevilla, met meerdere maritieme sessies waaronder:

- sessie B-15 '*Global Markets: the Internationalization of the Sea Transport Industries since 1850*'. Inlichtingen: David J. Starkey, Department of History, University of Hull, Hull, HU6 7RX, Groot-Brittannië.
- sessie C-10 '*Merchant Organization and Maritime Trade in the North Atlantic, 1660-1815*'. Inlichtingen: Dr. Olaf U. Janzen, Dept. of History, Sir Wilfred Grenfell College, Corner Brook, NF A2H 6P9, Canada.
- sessie C-12 '*La pêche européenne à l'époque pré-industrielle*'. Inlichtingen: Dr. Giuseppe Doneddu, Via Principessa Jolanda 44, 07100 Sassari, Italië.
- sessie C-21 'Les ports et l'économie urbaine et régionale: hinterlands, investissements portuaires (1850-1910). Inlichtingen: Dr. Natividad de la Puerta Rueda, Colón de Larreategui 42-6D, 48009 Bilbao, Spanje.
- sessie C-61 '*Seascapes: Economic and Social Exchanges within Maritime Regions*'. Inlichtingen: Prof. Poul Holm, Centre for Maritime and Regional Studies, Fiskeri- og Søfartsmuseet, Tarphagevej 2, DK-6710 Esbjerg V, Denemarken of Dr. Lex Heerma van Voss, IISG, Cruquiusweg 31, 1019 AT Amsterdam.

26-28 augustus 1998: *Interim ICMM Conferentie*, Pools Maritiem Museum, Gdansk. Sessies zijn ondermeer: 'New tendencies in boat and ship wreck conservation and exhibition' en projecten over het behoud van

museumschepen. ICMM congressen zijn alleen toegankelijk voor leden van de ICMM. Inlichtingen: Dr. Jerzy Litwin, Centralne Muzeum Morskie, ul. Szeroka 67/68, Gdansk, Polen.

3-5 september 1998: Vierde International Congress of Urban History, Venetië, waaronder een sessie '*Port Cities*'. Inlichtingen: David M. Williams, IMEHA Organizer, Department of Economic and Social History, University of Leicester, Leicester LE1 7RH, Groot-Brittannië.

23-25 september 1998: Eerste *International Conference on Maritime Engineering and Ports (PORTS 98)*, georganiseerd door het Wessex Institute of Technology en de Universiteit van Genua, Loano, Liguria. Inlichtingen: Sally Radford, PORTS 98 Conference Secretariat, Wessex Institute of Technology, Ashurst Lodge, Ashurst, Southampton S040 7AA, Groot-Brittannië.

28 september 1998: '*Was getekend... Marinescheepsbouw 1638-1996*', georganiseerd door het Algemeen Rijksarchief en het Instituut voor Maritieme Historie ter gelegenheid van de overdracht door het IMH aan het ARA van de verzameling historische scheepsbouwkundige tekeningen, te houden in het Algemeen Rijksarchief, Den Haag. Inlichtingen: Pieter de Vilder, Algemeen Rijksarchief, tel. 070-3315400 of Paul van Royen, Instituut voor Maritieme Historie, tel. 070-3162853.

17-18 oktober 1998: 23ste *Whaling History Symposium*, Kendall Whaling Museum. Inlichtingen: Kendall Whaling Museum, 27 Everett Street, PO Box 297, Sharon, MA 02067, Verenigde Staten van Amerika.

1999

11-16 juli 1999: 18de International Conference on the History of Cartography, '*The Cartography of the Mediterranean World*', Athene. Inlichtingen: Mr. George Tobias, Eighteenth International Congress on the History of Cartography, National Hellenic Research Foundation, 48 Vassileos Konstantinou Avenue, GR 116 35 Athene, Griekenland.

8-14 augustus 1999: Negende Conferentie van de Association for the History of the Northern Seas, '*Merchants and Mariners in the Northern Seas*' tezamen met de jaarlijkse vergadering van de Canadian Nautical Research Society, Sir Wilfred Grenfell College, Corner Brook, Newfoundland, Canada.
Inlichtingen of **brief proposals accompanied by a one-page CV** zenden aan: Dr. Olaf U. Janzen, Division of Arts, Sir Wilfred Grenfell College, Corner Brook, Newfoundland A2H 6P9, Canada. E-mail: olaf@beothuk.swgc.mun.ca

2000

30 juli-1 augustus 2000: Derde *International Congress of Maritime History*, Esbjerg. De organisatie zoekt nog mensen, geïnteresseerd in het organiseren van een sessie of met een goed thema dat in het programma past. Open sessies worden ook gehouden, de Call for Papers daartoe volgt eind 1998. Inlichtingen of een **brief proposal indicating the central theme(s) accompanied by a one-page CV** vóór 1 oktober 1998 zenden aan: Prof. Lewis R. Fisher, Dep. of History, Memorial University of Newfoundland, St. John's, NF A1C 5S7, Canada. E-mail: lfischer@morgan.ucs.mun.ca

6-13 augustus 2000: International Congress of Historical Sciences tezamen met het *Congress of the International Commission for Maritime History*, Bergen en Oslo. De ICMH sessies behandelen de maritieme technologie en visserijgeschiedenis; enkele open sessies zijn gepland in het Norwegian Museum of Science and Technology en het Norwegian Maritime Museum. Inlichtingen: prof. dr. François Bédarida, Secretary General, International Committee of Historical Sciences, Institut d'Histoire Temps Present, 44 Rue de l'Amiral Mouchez, 75014 Paris, Frankrijk. **Brief proposals for an individual paper or full panel, indicating the central theme(s) along with a one-page CV** voor 31 juli 1998 zenden aan: Adrian Jarvis, Secretary General ICMH, Centre for Port and Maritime History, Merseyside Maritime Museum, Albert Dock, Liverpool L3 1 DG, Groot-Brittannië.

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 in vijfvoud en 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 Koninklijk Nederlands Historisch Genootschap te Den Haag en aldaar verkrijgbaar (tel: 070-3140363).
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 (wijzigingen 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 ontvangt na publicatie twintig overdrukken van haar/zijn artikel.

Advertenties

Hele pagina *f* 250,–
Halve pagina *f* 125,–

Bijsluiters

f 500,– (commercieel)
f 250,– (noncommercieel).

PRODUKTIE: Peter Verwey Grafische Produkties bv – Zwanenburg