Tijdschrift voor zeegeschiedenis

JAARGANG 18, 1999, NUMMER 1

TIJDSCHRIFT VOOR ZEEGESCHIEDENIS

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

[redacted]

NEDERLANDSE VERENIGING VOOR ZEEGESCHIEDENIS

Sous-commission Néerlandaise de la Commission Internationale d'Histoire Maritime.

De vereniging werd opgericht in 1961 en stelt zich ten doel wetenschappelijke belangstelling te wekken voor de zeegeschiedenis en de studie daarvan te bevorderen door samenwerking tussen de leden en van dezen met andere instanties, zowel nationaal als internationaal. Zij doet dit onder meer door tweemaal per jaar een bijeenkomst met lezing te organiseren in een maritiemhistorische omgeving, door excursies en symposia.

Ere-voorzitter
Dr. R.E.J. Weber

Bestuur:
Dr. J.P. Sigmond, *voorzitter*
Drs. P.G.M. Diebels, *secretaris*
Mevr. dr. A.M.C. van Dissel, *penningmeester*
Mevr. drs. I.B. Jacobs
S. Sijbesma
Dr. L. Sicking
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 19, NR. 1

MEI 1999

TEN GELEIDE

Van de redactie

De bijdragen in dit tijdschrift zijn vier zeer uiteenlopende artikelen, zowel wat betreft inhoud als wat betreft tijd.
In het eerste artikel van Louis Sicking wordt de samenwerking op maritiem gebied tussen Karel V en Hendrik VIII bekeken, in de eerste helft van de zestiende eeuw. Het tweede artikel van de hand van Desirée van Damme brengt u naar de eerste helft van de achttiende eeuw, waarbij zij duidelijkheid tracht te geven over de rol van aalmoezeniers aan boord van schepen van de Oostendse Compagnie, alsmede in de factorijen van deze maatschappij. In het derde artikel kijkt Pim Waldeck terug op een dieptepunt in de geschiedenis van de Nederlandse zeemacht, de overgave aan de Engelsen bij de Vlieter in 1799, dit jaar precies 200 jaar geleden. Hij doet dat vanuit het oogpunt van een van de rolspelers, Johan Hendrik Waldeck. Het laatste artikel, geschreven door mevrouw A. Huisman-van Bergen en de heer J.V. van Marken, brengt u in deze eeuw met een kleine, deels persoonlijke bijdrage over vouwkano's die tijdens de Tweede Wereldoorlog werden gebruikt door Engelandvaarders.
Vanaf eind vorig jaar is de redactie van het Tijdschrift voor Zeegeschiedenis versterkt met een nieuwe kracht, de heer A.P. van Vliet.

Irene Jacobs

INHOUD

BIJDRAGEN

Meesters van de zee. Maritieme samenwerking tussen Karel V en Hendrik VIII
(Louis Sicking) 3

De aalmoezeniers van de Oostendse Compagnie
(Desiree van Damme) 15

De Vlieter: dieptepunt in de geschiedenis vande Nederlandse zeemacht. Relaas van een persoonlijke belevenis
(Pim Waldeck) 29

Zeewaardig maken van de Epica-vouwkano door Engelandvaarders tijdens de Tweede Wereldoorlog
(Jan-Vos van Marken en Annie Huisman-van Bergen 47

MEDEDELINGEN

Repertorium Geschiedenis Nederland on line. 53
Over de auteurs 53

LITERATUUR

Boekbesprekingen. 55

Boekaankondigingen. 75

Nieuwe boeken en artikelen
(*P. Boon*) 81

AGENDA 119

BIJDRAGEN

Meesters van de zee. Maritieme samenwerking tussen Karel V en Hendrik VIII.[1]

Louis Sicking

Inleiding
Aan het einde van de Middeleeuwen werden de vorsten van Europa zich langzamerhand bewust van de betekenis van de zee voor de welvaart, de onafhankelijkheid en de verdediging van hun landen. Maritieme belangen gingen een rol spelen in de vorstelijke politiek. Het begrip 'zeemacht', dat aan het einde van de negentiende eeuw door de Amerikaanse marineofficier A.T. Mahan is gedefinieerd als "that overbearing power on the sea which drives the enemy's flag from it, or allows it to appear only as a fugitive", werd een inspiratiebron voor machthebbers. In eigentijdse termen sprak men van de vorst als 'meester van de zee'.[2]
De Zweedse historicus J. Glete heeft de rol van marines in het staatsvormingsproces in vergelijkend perspectief bestudeerd. Hij onderscheidde drie organisatievormen van land- en zeestrijdkrachten die in de overgangsperiode van de Middeleeuwen en de Nieuwe Tijd naast elkaar bestonden. Allereerst was er het traditionele model waarbij feodale strijdkrachten, de uit de bevolking gerecruteerde *militiae*, en tijdelijke huurlingen werden gecombineerd. Deze groepen waren organisatorisch gericht op het ad hoc reageren op problemen die zich voordeden. Semipermanente strijdkrachten, bestaande uit huurlingen die voor langere tijd werden aangenomen, waren een tweede organisatievorm. In theorie waren semipermanente strijdkrachten op zee moeilijker te realiseren dan te land omdat de toepassing van grof geschut aan boord, mogelijk geworden door de introductie van het buskruit, speciaal gebouwde oorlogsschepen vereiste. Volgens Glete verklaart dit ten dele waarom marines, in het algemeen eerder dan landlegers, over een permanente administratie beschikten. Het staande leger en de vaste vloot georganiseerd door de staat waren het derde type militaire organisatie. Dit overzicht is verhelderend voor het krijgen van inzicht in de wijze waarop land- en zeestrijdkrachten in de late Middeleeuwen en de vroegmoderne tijd waren georganiseerd. Men dient zich echter te bedenken dat de ontwikkeling van zeestrijdkrachten in werkelijkheid van staat tot staat ongelijk en verschillend verliep. Dit maakt generaliseren tot een hachelijke zaak.[3]
Niettemin kunnen de zeestrijdkrachten van de Habsburgers en die van Engeland worden beschouwd als voorbeelden van organisaties, waarin respectievelijk tijdelijke huurlingen en een vaste vloot het belangrijkst waren. In Engeland was reeds tijdens de regeerperiode van de eerste koning uit het Huis Tudor, Hendrik VII (1485-1509), een permanente oorlogsvloot gecreëerd die de belangrijkste maritiem-militaire macht van het land vormde. Hendrik VIII (1509-1547) overtrof zijn vader door de verdere ontwikkeling van de vaste vloot te ondersteunen met een bouwprogramma voor oorlogsschepen en een permanente administratie.[4] In tegenstelling tot de Tudors beschikten de Habsburgers niet over een permanente oorlogsvloot. Pas in de jaren vijftig van de zestiende eeuw bezaten zij in de Nederlanden een tiental oorlogsschepen waarvoor hun admiraal verantwoordelijk

was. Niet toevallig was de stad Veere de thuisbasis van deze schepen. Het admiraalsambt van de Nederlanden werd destijds namelijk bekleed door de heren van Veere.[5] Vóór 1550 waren de Habsburgers dus aangewezen op schepen van particulieren of van bevriende mogendheden die wel over oorlogsvloten beschikten. Vanwege zijn professionele marine kon Engeland een belangrijke Habsburgse bondgenoot zijn. Soms leidden de Engels-Habsburgse bondgenootschappen tot maritieme samenwerking.[6]
Men kan zich afvragen onder welke omstandigheden de Tudor Hendrik VIII en de Habsburger Karel V tot samenwerking op zee kwamen. Welke afspraken maakten zij en in hoeverre werden deze gerealiseerd? Door deze maritieme samenwerking te bestuderen kunnen mogelijk enkele vergelijkende opmerkingen worden gemaakt over de zeestrijdkrachten van beide landen en over de veronderstelde Habsburgse afhankelijkheid van de Engelse marine in het begin van de Nieuwe Tijd. Aangezien over de Engelse oorlogsvloot veel literatuur bestaat, terwijl over de maritieme bemoeienissen van de Habsburgers veel minder bekend is, zal de meeste aandacht naar de Habsburgse kant uitgaan.[7] Om de voorwaarden voor maritieme samenwerking te kunnen verklaren, zal eerst worden ingegaan op de strategische belangen van Engeland vanaf 1491 en de Habsburgse belangen in Noordwest-Europa vanaf 1506.

Strategische belangen en zeestrijdkrachten
In de tweede helft van de vijftiende eeuw veranderde de strategische situatie van Engeland radicaal. Met uitzondering van Calais, verloor het land al zijn territoria op het continent. Dit had grote gevolgen voor de Engelse buitenlandse politiek. De periode van de Tudors markeerde de overgang van een middeleeuwse continentale politiek naar een insulaire of eilandpolitiek gebaseerd op zeestrijdkrachten. Deze politiek zou karakteristiek voor Engeland blijven tot de komst van de luchtmacht in de twintigste eeuw.[8]
Engeland kon zich echter niet geheel op deze eilandpolitiek verlaten. In de eerste plaats vanwege het door Sir John Seeley zo genoemde "British problem". Tot in de zeventiende eeuw was Engeland slechts een half eiland. In het noorden had het een landgrens met Schotland, dat uitstekende betrekkingen onderhield met Frankrijk. Alleen door een Engelse overheersing van de Britse eilanden konden vijandelijke invloeden in de archipel worden voorkomen.[9] Bovendien was de marine nog niet in staat een volledige defensie van de kust te garanderen. In de zestiende eeuw was het nog niet goed mogelijk aan de wind te zeilen en was de zeevaart in sterke mate afhankelijk van het weer. Voor Engeland in het bijzonder was dit nadelig doordat westen- en zuidenwinden in het Kanaal domineerden. De Zuidengelse kust lag dus meestal onder de wind.[10] Hoe dan ook werd een permanente oorlogsvloot van groot belang geacht voor de gekozen eilandpolitiek. Dit blijkt uit de aanleg van marinebases aan de Engelse zuidkust en uit de kustverdediging. Deze maatregelen kunnen worden opgevat als een reactie op de toenemende dreiging uit Frankrijk, dat sinds 1491 met uitzondering van Calais de gehele zuidkust van het Kanaal beheerste.[11]
Op het Europese continent wisten de Habsburgers door een uitgekiende huwelijkspolitiek de Oostenrijkse, Bourgondische, Spaanse en Italiaanse erflanden te verkrijgen waardoor zij heersers werden van het grootste Europese imperium sinds de klassieke oudheid.[12] Aangezien deze bezittingen verspreid lagen, was de samenhang van het Habsburgse rijk in belangrijke mate afhankelijk van maritieme verbindingen. Dit gold onder meer voor de betrekkingen tussen Spanje en de Nederlanden. Vanwege de vijandschap met Frankrijk was de zeeroute door het Nauw van Calais, het Kanaal en de Atlantische Oceaan onontbeerlijk voor de instandhouding van de relaties tussen deze twee territoria van het Habsburgse rijk. De veiligheid van deze route was grotendeels in handen van Engeland

dat met het bezit van Calais de naar deze stad genoemde zee-engte beheerste.[13] Geen gebeurtenis kan de sleutelrol van Engeland beter illustreren dan de zeereis die Filips de Schone en zijn echtgenote Johanna van Castilië in 1506 vanuit de Nederlanden naar Spanje ondernamen om de Castiliaanse troon te bestijgen. Zij leden schipbreuk voor de Engelse kust waarvan Hendrik VII handig gebruik maakte door van hen de *Intercursus Malus* af te dwingen. Dit handelsverdrag was gunstig voor de *Merchant Adventurers* maar ongunstig voor de Nederlanden.[14]
Ondanks hun maritieme belangen beschikten de Habsburgers zoals gezegd, in tegenstelling tot de Tudors, gedurende de eerste helft van de zestiende eeuw niet over een vaste oorlogsvloot. De Habsburgers steunden voor hun maritieme ondernemingen op het maritieme potentieel van hun onderdanen. De handelsvloot van de Nederlanden behoorde reeds tot de grootste van Europa terwijl Spanje zowel in maritiem-commercieel als in vlootbouwkundig opzicht zijn hoogtepunt bereikte. Het is hierbij van belang te realiseren dat zelfs na de introductie van het buskruit nog lange tijd handelsschepen voor militaire doeleinden werden gebruikt. Om die reden was het potentieel aan zeegaande schepen tot ver in de Nieuwe Tijd van grote militaire betekenis en waren vaste oorlogsvloten in het Europa van de zestiende eeuw een relatief marginaal verschijnsel.[15]
Met de annexatie van Bretagne in 1491 en de bouw van Le Havre in 1517 maakte Frankrijk zijn entree op het maritieme toneel van Noordwest-Europa. Het bedreigde vanuit de Normandische en Bretonse havens de maritieme belangen van Engeland en de Habsburgers. Volgens Glete was de Franse oorlogsvloot aanzienlijk groter dan de Engelse.[16]
Om uiteenlopende redenen hadden de Tudors en de Habsburgers een bondgenoot nodig tegen de nieuwe Franse dreiging: Engeland vanwege het 'Britse probleem' en de Habsburgers vanwege de kwetsbaarheid van hun verbinding tussen Spanje en de Nederlanden.

Maritieme samenwerking: voornemens en verwezenlijking
De nieuwe strategische situatie rondom het Kanaal volstaat niet als verklaring van de maritieme samenwerking tussen Engeland en Habsburg. Dat zou een continue samenwerking geïmpliceerd hebben, maar daar was geen sprake van. De voorbeelden van maritieme samenwerking zijn schaars. Samenwerking was afhankelijk van de toenmalige internationale betrekkingen, die in het bestek van dit artikel buiten beschouwing moeten blijven. *Grosso modo* kwam de Engels-Habsburgse maritieme samenwerking voort uit de rivaliteit tussen Habsburg en het Franse Huis der Valois, die zich aanvankelijk op Italië richtte.[17] Eerst na de dood van Hendrik VIII in 1547, toen Engeland onder diens minderjarige opvolger Edward VI verdeeld raakte en verzwakte, werden de Britse eilanden naast Italië een tweede brandpunt van Frans-Habsburgse rivaliteit.[18] Hier komt de maritieme samenwerking aan de orde tijdens de regeerperioden van Karel V en Hendrik VIII. Twee keer ondernamen de keizer en de Engelse koning gezamenlijk actie ter zee.
In het begin van de jaren 1520 werd een Engels-Habsburgse alliantie gesloten om het hoofd te bieden aan de agressie van Frans I (1515-1547) van Frankrijk. De imperiale overwinning van Karel V was een doorn in het oog van de Franse koning, die zijn kandidatuur voor het hoogste wereldlijke ambt in rook zag opgaan. Bovendien was Frankrijk langs drie zijden door Habsburgs gebied ingesloten: de Nederlanden in het noorden, Spanje in het zuiden, het Duitse rijk in het oosten. Deze omsingeling moest koste wat kost worden opengebroken. Vernietiging van de Habsburgse macht stond bovenaan op de Franse agenda. De nieuwe keizer had dus alle reden om toenadering te zoeken tot Engeland.[19] In plaats van met beide tegenspelers goede betrekkingen te onderhouden, koos Hendrik VIII partij voor de keizer. Tussen 1520 en 1522 kwam een alliantie tot stand in de vorm van enkele, deels geheime verdragen

waarin een gemeenschappelijke aanval op Frankrijk was voorzien. De akkoorden van augustus 1521 hadden betrekking op transporten over zee en op de controle van de zee ten koste van Frankrijk.[20]
Karel V en zijn gevolg zouden naar Spanje gaan om een zuidelijke aanval op Frankrijk voor te bereiden. De Engelsen zouden vanuit het noorden aanvallen. Daarvoor moesten Engelse troepen het Nauw van Calais oversteken. Hendrik VIII zou moeten instaan voor de veiligheid van zijn bondgenoot door te zorgen voor een oorlogsvloot die de keizerlijke vloot vanuit Zeeland naar Falmouth, de meest westelijke Engelse zeehaven, zou begeleiden. Van hier uit zou de gecombineerde vloot doorvaren naar Spanje. De mogelijkheid was voorzien dat de keizer voor zijn reis van Engelse schepen, waaronder de *Mary Rose*, gebruik zou maken. Van zijn kant was Karel verplicht de benodigde schepen te leveren voor het Engelse troepentransport naar Calais. De kosten van de ondernemingen zouden worden gedeeld. Na de aankomst van de keizer in Spanje, zouden Engeland en Habsburg ieder een vloot met drieduizend bewapende mannen in de vaart moeten houden. Deze vloten zouden voor de Franse kusten moeten kruisen en raids op Frans territorium moeten uitvoeren.[21]
Wat was het resultaat van deze afspraken? Om de Fransen te misleiden vertrok de keizer niet vanuit Zeeland maar vanuit Calais. Begeleid door een Engelse vloot van elf oorlogsschepen en met drieduizend koppen aan boord maakte hij de kortst mogelijke oversteek naar Dover.[22] In plaats van zich te beperken tot de tocht van de keizer naar Spanje, stelden Hendrik VIII en zijn raadsheer, kardinaal Wolsey, voor Frankrijk gezamenlijk aan te vallen en de Franse oorlogsvloot te vernietigen. Na een dergelijke actie zouden de keizer en de Engelse koning meesters van de zee zijn. Om dit doel te bereiken werd de Engelse vloot van Habsburgse zijde versterkt met enkele Nederlandse schepen. Deze zijn waarschijnlijk in Zeeland uitgerust door de Nederlandse admiraal Adolf van Bourgondië.[23] Hendrik vorderde enkele Venetiaanse galeien ten behoeve van de vloot, waarmee in juni 1522 een paar raids zijn uitgevoerd op de Normandische en Bretonse kust. Dit maakte de weg vrij voor de keizer die, toen eskaders uit Spanje en Zeeland zich in juli bij de Engelse vloot hadden gevoegd, zijn reis naar Spanje voortzette. Het eskader uit Zeeland bestond uit Spaanse schepen, die door de rentmeester van Zeeland Bewesten Schelde en de waterbaljuw van Arnemuiden waren gehuurd.[24] Voor zijn vertrek had de keizer de Engelse admiraal Thomas Howard, Earl of Surrey, tot opperbevelhebber van de Engels-Habsburgse vloot benoemd. Niet minder dan achttienduizend soldaten, Duitsers, Spanjaarden en Engelsen, vergezelden de vorst.[25] Voor het transport van paarden werden hulken ingezet. Deze vrachtschepen waren in Zeeland uitgerust aangezien de Engelse schepen volgens Wolsey voor een dergelijk transport veel minder geschikt waren.[26] Ondertussen waren de Engelse troepen overgezet. Op het continent sloten zij zich aan bij die van de keizer.[27] Adolf van Bourgondië maakte met zijn compagnie van de troepenmacht deel uit. De admiraal hield gedurende zes maanden garnizoen in zijn heerlijkheid Tournehem, die in het frontgebied lag.[28]
Vanaf augustus verliep de maritieme samenwerking min of meer zoals was afgesproken. Drie gecombineerde eskaders waren op zee. Het eerste, bestaande uit acht Engelse en acht Spaanse schepen, kruiste in het Nauw van Calais. Zes Engelse en vier Spaanse schepen vormden het tweede eskader, dat tussen Ierland en Wales de zee afschuimde. Het derde eskader, bestaande uit drie Engelse en drie Spaanse schepen, kruiste tussen Plymouth en de Golf van Biskaje. Aan Spaanse zijde deden zich echter problemen voor. Toen de Spaanse schepen voor de Engelse kust verschenen hadden zij geen proviand meer en waren zij verplicht naar Duinkerken te gaan voor hun ravitaillering. Verder bleken de

Spaanse soldaten aan boord weinig of geen ervaring te hebben met oorlog ter zee. Velen deserteerden en zochten vervolgens aansluiting bij het landleger. Nadat gezanten van Karel V deze problemen meerdere keren onder de aandacht van de Engelsen had gebracht, werd de gezamenlijke zeemacht in november teruggebracht tot acht kleine schepen. Het Habsburgse eskader bestond uit vier schepen van de Vlaamse Statenvloot, die voor de verdediging van de kust en de kustvisserij toch al in zee waren. De Spaanse schepen werden huiswaarts gestuurd. Volgens de Habsburgse gezanten in Londen was daarmee aan de maritieme verplichtingen jegens de Engelsen voldaan.[29]
De Engels-Habsburgse maritieme samenwerking van 1522 kenmerkte zich door een gelijkwaardigheid van verplichtingen. Van financiële compensatie door de Habsburgers voor de assistentie van de Engelse marine was geen sprake. Voor zover de inzet van de Engelse marine die van de Habsburgers overtrof, werd die gecompenseerd door de levering van schepen voor het troepentransport. Aan Habsburgse zijde domineerde het Spaanse element. Behalve in de laatste fase vervulden de Nederlanden een bijrol. De Spanjaarden maakten een minder professionele indruk dan de Engelsen, hoewel dit te wijten kan zijn aan het feit dat de Spaanse schepen op grotere afstand van hun thuisbasis opereerden. In elk geval onderkende Karel V het organisatievermogen van de Engelsen door het commando over de gemeenschappelijke operaties aan hen over te laten.

In 1542 brak een nieuwe oorlog uit tussen Karel V en Frans I. In plaats van een zucht van verlichting te slaken, streefde Hendrik VIII een nieuwe alliantie met de keizer na. Op 11 februari 1543 spraken Karel V en Hendrik VIII af Frankrijk binnen twee jaar aan te vallen. De Engelse koning hoopte op die manier een Franse inval in Schotland te voorkomen. In 1543 echter hadden de beide vorsten het te druk met militaire acties in aangrenzende gebieden: Hendrik in Schotland en Karel in Gelre.[30] Op 31 december sloten zij een nieuwe overeenkomst waarin werd vastgelegd dat de aanval vóór 20 juni 1544 moest plaatsvinden. Het doel van de onderneming was ambitieus: de bezetting van Parijs. De Engelse koning zou via de Somme in de richting van de Franse hoofdstad oprukken, de keizer zou de stad vanuit de Champagne naderen. Ieder zou 35.000 man voetvolk en 7.000 ruiters inzetten.[31] Hendrik interpreteerde het verdrag in zijn voordeel door Frankrijk in Boulogne te willen aanvallen. Bezetting van deze stad, vanwaar uit Schotland voor de Fransen het gemakkelijkst bereikbaar was, zou de Engelse positie in het Nauw van Calais versterken.[32]
De functie van de zeemacht was in de plannen van 1543 ondergeschikt aan die van de landmacht. Oorlogsschepen moesten een veilige oversteek van de Engelse troepen tussen Dover en Calais garanderen. De Engelse en Habsburgse eskaders moesten ieder tweeduizend man aan boord hebben. Het eigenlijke troepentransport moest plaatsvinden met schepen uit de Nederlanden. Regentes Maria van Hongarije moest ervoor zorgen dat deze beschikbaar kwamen.[33]
Het leveren van de transportschepen, uit Holland, verliep niet zonder problemen. Terwijl de Engelsen zich afvroegen waar de schepen bleven, beklaagde de regentes zich erover dat zij niet wist wanneer de schepen gereed moesten zijn voor vertrek. Toen dat eind mei 1544 eindelijk het geval was, durfden de meeste schippers niet uit te varen omdat Franse oorlogsschepen in zee waren. Onmiddellijk gaf Maria haar admiraal opdracht enkele van de oorlogsschepen die op dat moment in Veere werden uitgerust, erop uit te sturen om de Fransen te verjagen en de oversteek van de schepen van Holland naar Dover veilig te stellen. Maximiliaan van Bourgondië, die zijn vader Adolf in 1540 als admiraal was opgevolgd, verklaarde alle uitgeruste oorlogsschepen direct naar Engeland te willen laten vertrekken. Voor een omweg via

Holland was niet genoeg proviand aan boord. Hoe dit zij, de eerste Hollandse transportschepen verschenen begin juni voor de Engelse kust, nog voordat de oorlogsvloot uit Veere was vertrokken. In totaal ging het om driehonderd heuden en pleiten, kustvaartuigen, die meer dan dertigduizend man overzetten van Dover naar Calais.[34]
Een Engelse oorlogsvloot onder bevel van admiraal John Dudley, Viscount Lisle, begeleidde de oversteek. Vanaf midden juni nam ook de in Veere uitgeruste oorlogsvloot deel aan de konvooiering. Vervolgens namen beide vloten deel aan de overtocht van Hendrik VIII naar Calais op 14 juli 1544.[35] De Engelse vorst stond erop persoonlijk zijn intrede te doen in Boulogne. Anders dan in 1522 weigerde Karel V ditmaal zijn vloot onder Engels gezag te plaatsen, hoewel de Engelsen hierop verschillende keren aandrongen. Volgens de keizer stond zijn reputatie op het spel. Verder vreesde hij, niet zonder reden, dat zijn oorlogsvloot anders alleen zou worden ingezet ten behoeve van Engelse doeleinden, "pour aller au coustel d'Escosse".[36] Maximiliaan van Bourgondië voerde in eigen persoon het commando over de Habsburgse vloot. De aanwezigheid van de Nederlandse admiraal moest de onafhankelijkheid en het prestige van de Habsburgse zeemacht onderstrepen. De schrijver aan boord van het admiraalsschip nam in zijn journaal de volgende beschrijving op van de ontmoeting tussen koning Hendrik VIII en de Nederlandse admiraal:

"Zo hebben wij gheware gheworden de galije van den Coninc, ligghende recht voor ons ende wierd ons terstondt dat den Coninck in persoone daerinne, maekende ghereetscepe omme terstont tseyle te gaene naer Calais, overmidts den welcken mijnen heere den admirael onmogelicke was den Coninck te spreckene. Nietmin alzo hij met zijnder galije voorbij ons passeerde, stondt mijnen heere alleene achter op de campaignie van den scepe, hem bewijsende behoorlicke reverencie, doende ooc tmeersen zeyle tot drie stonden laeten vlieghen ende weder inhaelen; dat ghedaen terstondt doen schieten alle 't gescuct op tselve scip wesende; twelcke ghedaen ende bij onse andere scepen ghehoort, volghende heurlieder laste, hebben van stonden an elc zijn gheschut, cleen ende groot laeten afgaen, twelcke seer schoone was omme hoorene ..."[37]

Ondanks dit vertoon waren de Engelsen aanvankelijk niet erg ingenomen met Maximiliaan en zijn vloot. Zij verdachten hem ervan met de Schotten te heulen. De heer van Veere had zich grote moeite getroost om de Schotse stapel binnen de muren van zijn stad te krijgen, hetgeen hem in 1541 eindelijk gelukt was. De Engelse ambassadeur in de Nederlanden verklaarde ten overstaan van Maria van Hongarije en de admiraal dat de laatste een 'Schots hart' had. De regentes maakte een diplomatieke geste door in aanwezigheid van de ambassadeur de admiraal te dreigen met ontheffing uit zijn functie, als hij de Schotse handelaren in Veere zou blijven bevoordelen.[38] Hier bleef het niet bij. Op grote schaal werden in 1544 schepen en goederen van Schotten in de Nederlanden gearresteerd.[39] Deze maatregel was ingegeven door het Engels-Habsburgse bondgenootschap dat aldus zijn weerslag had op de Schots-Nederlandse handelsbetrekkingen.
De Habsburgse vloot bestond uit drie eskaders: twee uit Zeeland en een uit Vlaanderen. De Zeeuwse eskaders telden gezamenlijk twaalf schepen, die in totaal veertienhonderd man aan boord hadden. Tien schepen werden te Veere uitgerust onder leiding van Maximiliaan en de staatsraad Cornelis de Schepper, de overige twee te Middelburg en Arnemuiden.[40] De rentmeester van Zeeland Bewesten Schelde, Jeronimus Zandelin, lijkt als medeeigenaar van de Middelburgse schepen vooral uit te zijn geweest op het behalen van financieel voordeel. Maximiliaan beklaagde zich tegenover de regentes dat Zandelin zijn verplichtingen als reder niet nakwam.[41] Het

Vlaamse eskader bestond uit vijf schepen met een vijfhonderdkoppige bemanning. De schepen waren in Sluis uitgerust onder verantwoordelijkheid van de Vier Leden van Vlaanderen[42].
De drie eskaders verenigden zich voor de kust van Grevelingen alvorens koers te zetten naar Dover.[43] John Russell, Earl of Bedford, de voorganger van Dudley als admiraal van Engeland, legde voor de *Privy Council* een schriftelijke verklaring af dat de Nederlandse schepen weliswaar niet groot waren, maar goed waren uitgerust en prachtig versierd voor de oorlog.[44] Van zijn kant was Maximiliaan niet erg onder de indruk van de tien Engelse schepen, die volgens hem slecht bemand waren. De kritische visie op elkaars schepen was echter geen belemmering voor goede samenwerking tussen Maximiliaan van Bourgondië en John Dudley, die vriendschappelijke betrekkingen onderhielden.[45] De sfeer was zo goed dat enkele Engelse en Nederlandse schepen zelfs een schijngevecht hebben gehouden. Dit geeft blijk van professionalisme en van geoefendheid in het opereren in vlootverband.[46]
Direct na de aankomst van de Engelse koning in Calais werden de vloten teruggebracht tot een sterkte van duizend man ieder. Maximiliaan van Bourgondië liet het opperbevel verder over aan zijn vice-admiraal Filips van Beveren-Fontaines. Nadat de admiraal door zijn aanwezigheid op de Habsburgs-Nederlandse vloot had bijgedragen aan het prestige van de overtocht van Hendrik VIII,[47] keerde hij terug naar Veere om zich te wijden aan de administratieve en organisatorische bezigheden die aan zijn ambt verbonden waren. De vloten hielden het Nauw van Calais onder controle totdat de vorst in oktober 1544 terugkeerde naar Engeland. De Habsburgers hadden daarmee voldaan aan hun maritieme verplichtingen. Anders dan in 1522 speelden de Nederlanden in de maritieme expeditie van 1544 dus een belangrijke rol. Hun potentieel aan schepen was onontbeerlijk voor het transport van de Engelse troepen. Hoewel de Engelsen het commando van Maximiliaan van Bourgondië met tegenzin accepteerden, waren zij uiteindelijk tevreden met de Nederlandse vloot en het transport. Zij hoefden echter niet te rekenen op verdere maritieme steun van de Habsburgers. Reeds vier dagen na de inname van Boulogne door Hendrik VIII sloot Karel V vrede met Frankrijk.[48]

Conclusie

De bedreiging van Engeland en van de zeeweg tussen de Spaanse en Nederlandse territoria van de Habsburgers door Franse oorlogs- en kaperschepen, leidde in 1522 en 1544 tot maritieme samenwerking tussen Hendrik VIII en Karel V. De op basis van de twee besproken gevallen van samenwerking te trekken conclusie kan slechts beperkt zijn. De gelijkwaardigheid van de wederzijdse maritieme verplichtingen sprong het meest in het oog. In 1522, noch in 1544 was sprake van enige militaire of financiële compensatie van de kant van de Habsburgers voor operaties van de Engelse marine. De maritieme activiteiten die de Habsburgers vanuit Spanje of de Nederlanden organiseerden, deden niet onder voor de inzet van de Engelse oorlogsvloot. Toch bleek tijdens de onderneming van 1522 dat de Habsburgse presentie ter zee niet vlekkeloos verliep. De problemen waren te wijten aan een gebrek aan continuïteit in de organisatie en aan een gebrekkige maritieme infrastructuur in Spanje waar langs de Atlantische kust nog geen onderscheid tussen handels- en oorlogsschepen bestond. De Nederlandse oorlogsvloot van 1544 getuigde van een groter professionalisme dan die van de Spanjaarden in 1522. Sinds het einde van de vijftiende eeuw trachtten de heren van Veere als admiralen van de Nederlanden een marine-organisatie op te zetten. De oorlogsvloot van 1544 was hier een van de eerste resultaten van. Het moet echter gezegd dat de Nederlandse oorlogsvloot in oprichting nog weinig gemeen had met haar Engelse tegenhanger, die niet alleen veel groter was maar ook veel meer ervaring in huis had. De reeds

lang bestaande en aanhoudende politieke, financiële en institutionele steun had in Engeland zijn vruchten afgeworpen. De relatief zwakke Engelse presentie in het Nauw van Calais in 1544 laat zich verklaren door een tezelfdertijd uitgevoerde onderneming tegen Schotland.

De Engelsen waren in maritiem opzicht overigens niet geheel onafhankelijk. Zij waren niet in staat het transport van troepen en paarden over zee zelf te realiseren en moesten de Nederlandse, in de eerste plaats Hollandse capaciteiten op dit vlak erkennen. De Hollanders speelden met hun transportschepen een sleutelrol in de logistiek van de Engelse landlegers. In die zin was er niets veranderd sinds de Honderdjarige Oorlog toen Hollanders en Zeeuwen eveneens verantwoordelijk waren voor het transport van troepen over het Kanaal.[49] De Habsburgers hebben hun beperkingen inzake oorlogsvloten ten opzichte van de Engelsen kunnen compenseren dankzij het vermogen van hun Nederlandse onderdanen maritieme transporten te organiseren. De veronderstelling dat de Habsburgers afhankelijk waren van de Engelse marine moet worden gerelativeerd. Hun enorme maritieme potentieel in Spanje en de Nederlanden stelde hen in staat vloten uit te rusten die in omvang vergelijkbaar waren met die van de Engelsen. Als de Franse oorlogsvloot groter was dan die van Engeland en de Habsburgers afzonderlijk zoals Glete beweert, dan konden Hendrik VIII en Karel V zich dankzij hun maritieme samenwerking in 1522 en 1544 meesters van de zee noemen. Dankzij het Engelse professionalisme en het Spaanse en Nederlandse maritieme potentieel vulden de 'navy' van de Tudors en het 'armée de mer' van de Habsburgers elkaar aan. Het huwelijk van Filips II en Maria Tudor in 1554 zou aanleiding geven tot een meer intensieve voortzetting van de Engels-Habsburgse samenwerking ter zee, die tot dan toe slechts occasioneel was geweest.[50]

Noten

1. Dit artikel is een bewerking van een *paper* dat in september 1994 is gepresenteerd op het St. John's college in Oxford en in het Frans verscheen onder de titel 'La maîtrise de la mer. Coopération navale entre l'Angleterre et l'empire des Habsbourg pendant la première moitié du XVIe siècle', in: *Publication du centre européen d'études bourguignonnes (XIVe-XVIe s.)* 35 (1995) 187-197. Met dank aan prof. dr W.P. Blockmans en dr P.E.J.M. van Dam die de Franse versie van commentaar voorzagen. Het onderzoek verricht voor deze studie is mogelijk gemaakt door de Stichting voor Historische Wetenschappen (SHW) van de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) en door de Faculteit der Letteren van de Universiteit Leiden.
2. A.T. Mahan, *The influence of sea power in history, 1660-1783* (Londen 1890); M. Mollat du Jourdin, *L'Europe et la mer* (Parijs 1993) 154-155. De Nederlandse vertaling is verschenen onder de titel *Europa en de zee* (Amsterdam 1993); J.D. Tracy, 'Herring wars. The Habsburg Netherlands and the struggle for control of the North Sea, ca. 1520-1560', in: *The sixteenth century journal* 24/2 (1993) 249-251, 264-267, 270
3. J. Glete, *Navies and nations. Warships, navies and state building in Europe and America, 1500-1860* Acta Universitatis Stockholmiensis. Stockholm studies in history, 48 (Stockholm 1993) 3, 13-15, 102; C. Tilly, *Coercion, capital, and European states ad. 990-1992* (Cambridge en Oxford 1993) 81-82
4. D. Loades, *The Tudor navy. An administrative, political and military history* (Aldershot 1992) 55, 77, 81-82, 91
5. L.H.J. Sicking, *Zeemacht en onmacht. Maritieme politiek in de Nederlanden, 1488-1558* (Amsterdam 1998)
6. Glete, *Navies and nations* 126-127
7. De meest recente monografie over de Engelse marine in de zestiende eeuw is Loades, *The Tudor navy* (zie noot 4). Verder is van belang N.A.M. Rodger, *The safeguard of the sea. A naval history of Great Britain* deel I, 660-1649 (Londen 1997). W. Laird Clowes, *The royal navy. A history from the earliest times to the present 1* (Londen 1897; 2e druk New York 1966) en M. Oppenheim, *A history of the administration of the royal navy and of merchant shipping in relation to the navy* 1 (Londen en New York 1896) blijven van betekenis voor feitelijkheden. Wat betreft de zeestrijdkrachten van de Habsburgers zijn alleen de gebeurtenissen van 1588 uitgebreid geboekstaafd, bijvoorbeeld in C. Martin en G. Parker, *The Spanish Armada* (Londen 1988). Voor de maritieme politiek van de Habsburgers in de Nederlanden is er Sicking, *Zeemacht en onmacht* (zie noot 5).
8. R.B. Wernham, *Before the Armada. The growth of English foreign policy 1485-1588* (Londen 1966) 11; Mollat du Jourdin, *L'Europe et la mer* 161
9. Wernham, *Before the Armada* 18-19, 149
10. Ibidem, 17-18
11. Glete, *Navies and nations* 26, 131; Loades, *The Tudor navy* 2, 41, 51, 53, 59, 66, 68, 121; Wernham, *Before the Armada* 33-34, 37-38; Oppenheim, *Royal navy* 45-46
12. B. van den Boogert en J. Kerkhoff, *Maria van Hongarije: koningin tussen keizers en kunstenaars, 1505-1558* (Zwolle 1993) 17; zie ook J. Bérenger, *Histoire de l'empire des Habsbourg 1273-1918* (Parijs 1990)
13. Wernham, *Before the Armada* 95, 101; R.A. Stradling, *The armada of Flanders. Spanish maritime policy and European war, 1568-1668* (Cambridge enz. 1992) 4; Mollat du Jourdin, *L'Europe et la mer* 161-162; A.W. Lovett, *Early Habsburg Spain 1517-1598* (Oxford enz. 1986) 50
14. W.P. Blockmans en J. van Herwaarden, 'De Nederlanden van 1493 tot 1555: binnenlandse en buitenlandse politiek', in: *Algemene geschiedenis der Nederlanden* (AGN) V (Bussum 1980) 450. Het officiële reisverslag is uitgegeven door L.P. Gachard (ed.), *Collection des voyages des souverains des Pays-Bas* I (Brussel 1876) 387-480. Over de financiering van de reis: J.M. Cauchies, 'Voyage d'Espagne et domaine princier: les opérations financières de Philippe le Beau dans les Pays-Bas (1505-1506)', in: Ph. Contamine, T. Dutouret en B. Schnerb (eds.), *Commerce, finances et société (XIe-XVIe siècles). Recueil de travaux d'histoire médiévale offert à M. le professeur Henri Dubois* (Parijs 1993) 217-244
15. Glete, *Navies and nations* 146-147; C.M. Cipolla, *Guns, sails and empires. Technological innovation and the early phases of European expansion, 1400-1700* (Londen 1965; 3e druk 1988) 85; zie ook C.G. Roelofsen, 'L'évolution de la flotte "bourguignonne" aux XVe et XVIe siècle: quelques remarques sur l'introduction du canon dans la guerre maritime et son influence', in: *Publication du centre européen d'études bourguignonnes (XIVe-XVIe s.)* 26 (1986) 87-95
16. Glete, *Navies and nations* 125-126, 131; M. Oppenheim, *A history of the administration of the royal navy* 94; Ph. Manneville, 'La fondation du port du Havre (1517) et son premier développement' en M. Vergé-Franceschi, 'Conclusion', in P. Masson et M. Vergé-Franceschi (eds), *La France et la mer au siècle des grandes découvertes* (Parijs 1993) 324 en 354
17. J. Garrisson, *Royaume, Renaissance et Réforme 1483-1559.* Nouvelle histoire de la France moderne 1 (Parijs 1991) 135
18. Wernham, *Before the Armada* 13 en 16
19. Lovett, *Early Habsburg Spain* 42; Garrisson, *Royaume, Renaissance, Réforme* 135; Loades, *The Tudor navy* 103
20. G.A. Bergenroth (ed.), *Calendar of letters, despatches, and state papers, relating to the negociations between England and Spain preserved in the archives at Simancas and elsewhere* II (Henry VIII 1509-1525) (Londen 1866) 367-368, 434-435, 439; J.S. Brewer (ed.), *Letters and papers, foreign and domestic, of the reign of Henry VIII* III, 1 (Londen 1867) 760; Wernham, *Before the Armada* 95-97; Loades, *The Tudor navy* 103; A. Henne, *Histoire du règne de Charles-Quint en Belgique* II (Parijs, Madrid en Leipzig 1858) 374
21. Bergenroth, *Calendar II* 367-369; G. Mattingly (ed.), *Further supplement to letters, despatches, and state papers, relating to the negociations between England and Spain [1513-1542]* (Londen 1940) 67; K. Lanz (ed.), *Actenstücke und Briefe zur Geschichte Kaiser Karl V* Monumenta Habsburgica II, 1 (Wenen 1853) 496-497, 514
22. Mattingly, *Further supplement* 123
23. Rekening ontvanger-generaal (1523) Archives Départementales du Nord Lille (ADN), Archieven van de Rekenkamer serie B inv.nr. 2315 f. 304r.
24. ADN, B 2315 f. 376r-380r. Vanuit Zeeland vertrokken 4.000 Spanjaarden. Domeinrekening Zeeland Bewesten Schelde (1522 en 1523), Rijksarchief in Zeeland Middelburg (RAZ), Archieven van de Hollandse Rekenkamer naar Zeeland overgebracht, Bourgondisch-Oostenrijks tijdvak (RKBO) inv.nrs. 148 f. 101r-v; 149 f. 116v, 118r.
25. Clowes, *The royal navy 1* 458; Loades, *The Tudor navy* 104-105; Bergenroth, *Calendar II* 430-431; Mattingly, *Further supplement* 125, 129-130, 133, 138, 140
26. Mattingly, *Further supplement* 96, 109
27. Bergenroth, *Calendar* II 430
28. Rekening ontvanger-generaal (1523) ADN, B 2315 f. 105r, 194r, 238r-v; Mattingly, *Further supplement* 153-154; Brewer, *Letters* III 2, 1040
29. Engeland en de Nederlanden werkten in 1522 samen ten behoeve van de visserijdefensie. Mattingly, *Further supplement* 145, 147, 152, 157, 172; N. Maddens, 'De Vlaamse oorlogsvloot tijdens de regering van Karel V', in: *Belgisch tijdschrift voor militaire geschiedenis* 22 (1978) 389-399, aldaar 392
30. Wernham, *Before the Armada* 152-154; Loades, *The Tudor navy* 123; A.F. Mellink, 'Territoriale afronding der Nederlanden', in *AGN* V, 492-505, aldaar 504
31. *State papers king Henry the Eighth IX 5 Foreign correspondence 1542-1544* (Londen 1849) 571-573

32. Wernham, *Before the Armada* 153
33. *State papers Henry IX* 5 571-573; J. Gairdner en R.H. Brodie, *Letters and papers, foreign and domestic Henry VIII* XIX 1 (tweede druk, Londen 1965) 52
34. Maximiliaan aan Maria (31 mei 1544) en Maria aan Maximiliaan (2 en 6 juni 1544), Algemeen Rijksarchief Brussel (ARA Brussel), Archieven van de Raad van State en Audiëntie (RSA) inv.nr. 1659/2 f. 25r, 27r, 28r. Rekening ontvanger-generaal (1544) ADN B 2442 f. 379v; Loades, *The Tudor navy* 128; Gairdner en Brodie, *Letters and papers* XIX 1, 363, 366-367, 422
35. Maximiliaan (vanaf zijn schip voor Dover) aan Maria (17 juni 1544) ARA Brussel, RSA 1659/2 f. 36r; Gairdner en Brodie, *Letters and papers* XIX 1, 53, 438; Loades, *The Tudor navy* 128
36. Gairdner en Brodie, *Letters and papers* XIX 1, 53
37. Journaal (1544), Algemeen Rijksarchief Den Haag, Familiearchief Van Dorp inv.nr. 823 f. 13r. Vriendelijke mededeling van prof. dr J.P. Sigmond die een transscriptie van het journaal ter beschikking stelde. Sigmond, 'Voyaige', 94
38. Gairdner en Brodie, *Letters* XIX 1, 88, 196; "As touching Monsr. de Bevers, Lord of Camfere [= Veere], and Admirall, I [de Engelse ambassadeur] caused hym to comme before the Regent [Maria], and there I said unto him openly, that he had a Scotteshe hert in his body, and favored them better then other thEmperours subjectes or my maisters subjectes... The Regent ... handeled hym veray sore, and told hym playnlye that She woulde wright to thEmperour of him and his lewed governaunce, and remove hym from his office, for She well percevyd that he was not thEmperors trew subject, nor that man that thEmperor judged hym to be. He had nothing to say, but fell in weeping like a childe." uit: *State papers* IX 5, 649-650; Davidson en Gray, *Staple* 161-163; De van der Schueren, *Brieven* 16-20
39. Rekening van de rentmeester van Zeeland Bewesten Schelde van krachtens keizerlijk bevel gearresteerde Schotse goederen (1544) RAZ RKBO 455; Blockmans en Van Herwaarden, 'Nederlanden', 480
40. Het Middelburgse eskader zou uit drie schepen bestaan, maar door onvoorzichtig omgaan met buskruit was het admiraalsschip van het eskader ontploft nog voor het de Westerschelde uitvoer. Sigmond, 'Voyaige', 94
41. Maximiliaan aan Maria (9 september 1544) ARA Brussel, RSA 1659/2 f. 30-31. Zie ook de correspondentie tussen Maria van Hongarije en Zandelin in 1544, ARA Brussel, RSA 1656/3.
42. Brugge, het Brugse Vrije, Gent en Ieper.
43. Instructie voor De Schepper (27 april 1544); De Schepper aan Maria (1 mei 1544) ARA Brussel, RSA 1665/1 f. 57r-58r, 61r-v. Maria aan Maximiliaan (6 juni 1544) RSA 1659/2 f. 28r; Sigmond, 'Voyaige', 94; Maddens, 'Oorlogsvloot', 395; Rijksarchief in Brugge, Archieven van het Brugse Vrije inv.nr. 1817 f. 86r; Gairdner en Brodie, *Letters and papers* XIX 1, 438; *State papers* IX 5, 707
44. Gairdner en Brodie, *Letters* XIX 1, 446
45. Maximiliaan (tussen Dover en Calais) aan Maria (17 juni en 3 juli 1544), ARA Brussel, RSA 1659/2 f. 36r, 43r
46. Sigmond, 'Voyaige', 98
47. Maximiliaan aan Maria (14 juli 1544), ARA Brussel, RSA 132 f. 147r
48. Gairdner en Brodie, *Letters and papers* XIX 1, 365, 451; P. de Gayangos (ed.), *Calendar of letters, despatches and state papers relating to negotiations between England and Spain* VI 2 (Londen 1895) 177-181; Wernham, *Before the Armada* 158; Villiers, 'Boulogne au XVIe siècle', in: Masson en Vergé Franceschi (eds.), *La France et la mer* 164
49. A.G. Jongkees, 'Holland in Erasmus' tijd', in: D.E.H. de Boer en J.W. Marsilje (eds.), *De Nederlanden in de late middeleeuwen* (Utrecht 1987) 379-392, aldaar 382-383
50. Over de Engelse marine in de periode van het huwelijk van Filips II en Maria Tudor (1554-1558) zie onder andere: J.D. Alsop, 'A regime at sea: the navy and the 1553 succession crisis', in: *Albion. A quarterly journal concerned with British studies* 24 (1992) 577-590; T. Glasgow, 'Maturing of naval administration 1556-1564', in: *The mariner's mirror* 56 (1970) 3-26; idem, 'The navy in Philip and Mary's war, 1557-1558', in: *The mariner's mirror* 53 (1967) 321-341; Loades, *The Tudor navy* 159-177; C.S.L. Davies, 'England and the French War, 1557-9', in: J. Loach en R. Tittler (eds.), *The mid-Tudor polity c. 1540-1560* (Londen 1980) 164, 173-174, 177-181

Bijlage. Bestek van een schip van het type pinaster, 1550.

De hieronder gepubliceerde tekst is een uit 1550 daterend bestek van een schip van het type pinaster. Het is daarmee een van de oudste bekende scheepsbestekken in de Nederlanden. Het stuk is hier opgenomen omdat er expliciet in wordt verwezen naar het schip waarmee koning Hendrik VIII van Engeland in 1544 de oversteek van Dover naar Calais maakte om het beleg van Boulogne te leiden. Het stuk vormt een bewijs van Engelse beïnvloeding van de scheepsbouw in de Nederlanden. Het werd aangetroffen als bijlage bij een brief (d.d. 2 januari 1550) van Mathieu van der Helle, schepen van Duinkerken en lid van de Vice-Admiraliteit van Vlaanderen, aan Cornelis de Schepper, staatsraad en vlootcommissaris.

Uit het bestek kan worden afgeleid dat de pinaster een licht en wendbaar schip was met weinig diepgang dat zowel gezeild als geroeid kon worden. Hierbij dient echter bedacht te worden dat het aanbrengen van onderscheid tussen verschillende scheepstypen uit de Middeleeuwen en de vroegmoderne tijd een uiterst hachelijke zaak is. Het is in dit verband opvallend dat de schrijver aan boord van het admiraalsschip van de keizerlijke vloot het schip van Hendrik VIII als een galei aanduidde.[1]

"Bewerp onder correctie bij Passchyn d'Oude, meester scipwercker, overghegheven gheadviseert ende gheraempt ter presentie van mijnen heeren Gheraert van Meekeren[2], Nicolas d'Hanes, Joos Meyne capiteinen[3], Pieter Bertram, scipper van Dunckerke ende my, Mathieu van der Helle, omme te maken

een pinatse naer den patroon van der pinatse daermede de coninc van Inghelandt laest overleden overquam naer Cales als hij het siege voor Boloingne leide.

Eerst den beem ofte kiel lanc eenendezestich voeten ofte bet.

Het voorsteven viventwintich voeten streckende veerthien voeten.

Het achtersteven twintich voeten streckende vijf voeten.

Wijt up de mastbancbalcke twintich voeten ende voorts naer advenante.

Den eersten overloop ligghende zeven voeten hooghe.

Het bouvenet ofte coebrugghe ten advenante met een verdeck totten maste omme te royen[4] twee hooghe[5] waerdt noodt.

Zoude 't voorn. scip boven wesen lanc van vooren tot achter tachtentich voeten.

De riemen staende ontrent drie voeten van elcanderen vichtich te weten beneden zessendertich ende boven up 't verdeck (die langher behouven te zyne dan de onderste) veerthiene al royende van binnen den schepe.

Zeght den zelven Passchyn dat het voorcasteel ende achtercasteel zeer cleene ende licht souden moeten wesen omme het voordeel van den zeilage ende riemen.

Naer zyn advis ende andere te desen present zoude 't selve scip binnen twee maenden ende niet eerder ghereet ende toeghetakelt wesen ende costen vier hondert ponden grooten of bet.

Zeght voorts dat hij 't voorn. scip niet en souden willen ondernemen te maken ofte leveren mids dat hij daertoe niet ghestaet en es nemaer indien der majesteit gheliefde een zulcke ghemaect t'hebben ter bewaernesse van den lande zal zijnen ghewillighen dienst daertoe hertelic emploieren omme zijn dachueren."

Bron: Algemeen Rijksarchief Brussel, Archieven van de Raden en Zetels van de Admiraliteit, inv.nr. 106.

Noten

1. Zie voor het onderscheid tussen verschillende geroeide Engelse schepen in de zestiende eeuw, waaronder de pinaster, J.E.G. Bennell, 'English oared vessels of the sixteenth century. part II', in: *The mariner's mirror* 60 (1974), 169-185, aldaar 178-179 en T. Glasgow, 'Oared vessels in the Elizabethan navy', in: *The mariner's mirror* 52 (1966) 371-377, aldaar 375-376
2. Zeekapitein afkomstig uit Sint-Winoksbergen, voerde verschillende keren het opperbevel over oorlogsvloten en was tussen 1553 en 1559 vice-admiraal van Vlaanderen.
3. Beiden waren in de jaren 1550 kapitein-ordinaris, kapiteins in vaste dienst van de Habsburgse oorlogsvloot in Veere.
4. roeien
5. op twee niveaus

De aalmoezeniers van de Oostendse Compagnie.

Desiree van Damme

Inleiding

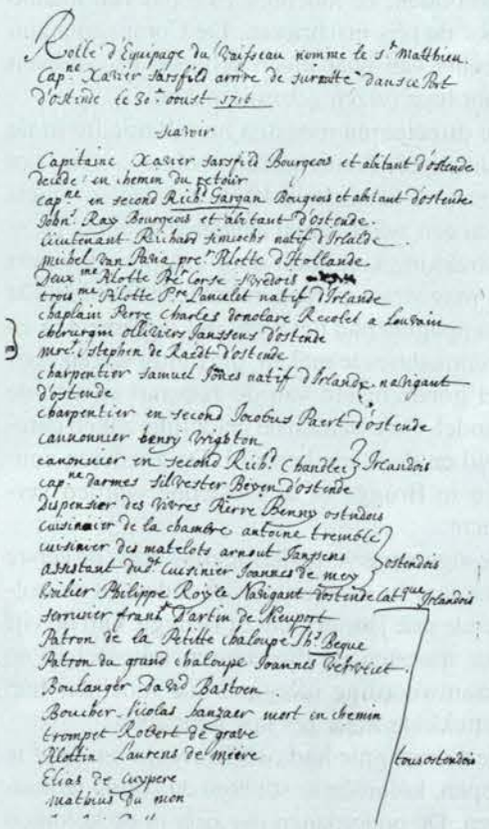
De meeste compagnieën in de zeventiende en achttiende eeuw hadden aalmoezeniers in dienst, maar over deze groep is niet veel gepubliceerd. Aalmoezeniers werden door de directeuren van de Oostendse Compagnie in dienst genomen om zorg te dragen voor het geestelijk leven van de bemanning. Daarnaast stonden ze ook in voor alle godsdienstige plechtigheden aan boord. De eucharistievieringen en andere godsdienstige rituelen maakten deel uit van het dagelijks leven. Enkele aalmoezeniers hebben brieven, scheepsjournaals of verslagen nagelaten. Twee geestelijken, Michael de Febvre en Servatius Varree, vallen hierbij op. Niet alleen schreven ze uitvoerig over hun dagtaken, ook gaven ze beschrijvingen van de overzeese gebieden, zelfs wat betreft de plaatselijke religies en godsdienstgewoonten. Al deze documenten werden in de achttiende eeuw geschreven.

Dit artikel zal aan de hand van de genoemde bronnen proberen een beeld te schetsen van het leven en werk aan boord van de schepen, en op de factorijen van de Oostendse Compagnie.

De Oostendse Compagnie[1]

Na afloop van de Spaanse Successieoorlog toonden enkele ondernemers uit Vlaanderen grote belangstelling voor de directe koloniale handel op Moka, China en de Indische kustgebieden. Omdat de uitreding van een schip een riskante onderneming was, werden associaties van reders en kooplui gevormd om het risico te verkleinen. De concurrentie tussen deze handelaars werd echter zo groot, dat de oprichting van een compagnie noodzakelijk werd.

Eind december 1722 ondertekende keizer Karel VI het octrooi waarmee de "Generale Indische Compagnie", beter bekend als Oostendse Compagnie, een feit werd.[2] Het duurde echter nog geruime tijd voordat het octrooi openbaar gemaakt werd.[3] Hiervoor waren verschillende oorzaken. Het gemis aan geschikte personen om aan het hoofd van de onderneming te staan en het treuzelen met het bepalen van een keuze voor de directeuren, waren de voornaamste redenen. Er waren


Rolle d'Equipage du Vaisseau nommé le S.t Matthieu.
Capne Xavier Sansfield arrivé de surratte dans ce Port d'Ostende le 30.e aoust 1716
Savoir
Capitaine Xavier Sansfield Bourgeois et habitant d'ostende
Second en chemin du retour
capne en second Rich.d Sargan Bourgeois et habitant d'ostende
John.d Ray Bourgeois et habitant d'ostende.
Lieutenant Richard Kinsechs natif d'Irlande.
piloet Jan Pana pre.r Pilotte d'Hollande.
Deux me Pilotte Pre.r Corse Suedois
trois me Pilotte Pre.r Lancelot natif d'Irlande
chapelain Pierre Charles Donolare Recolet a Louvain
chirurgin officiers Jansens d'ostende
mre.d Estephen de Raedt d'ostende
charpentier Samuel Jones natif d'Irlande, naligant d'ostende
charpentier en second Jacobus Paert d'ostende
canonnier Henry Brighton
canonnier en second Rich.d Chandler } Irlandois
capne d'armes Silvester Beyen d'ostende
Dispensier des Vivres Pierre Benny ostendois
cuisinier de la chambre antoine tremblé
cuisinier des matelots arnout Jansens
assistant nd cuisinier Jeannes de meyr } ostendois
Boulier Philippe Royle Naligant d'ostende cat.gue Irlandois
Serrurier franç.d Darlin de Rheuport
Patron de la Petitte chaloupe Th.s Beque
Patron du grand chaloupe Jeannes Deferiet.
Boulanger David Bastoen.
Boucher Nicolas Lanzaer mort en chemin
trompet Robert de grave
Pilotin Laurens de Meire
Elias de Cuypere
Mathieus Du mon
tous ostendois

1. Monsterrol van het schip St. Matheus, kapitein Xavier Sanfield, 1716. De aalmoezenier was de franciscaan Charles Donolare, afkomstig uit Leuven. Bron: Algemeen Rijksarchief Brussel, Raad van Financiën, inv.nr. 8603, boordjournaal St. Matheus.

verschillende kandidaten voor de functie van directeur van de Compagnie. Uiteindelijk viel de keuze op Jacques de Pret als eerste directeur. Naast hem werden aangesteld: Jacques Maelcamp, Louis-François de Coninck, Paul de Kimpe, Pierre Proli, Jacques Baut en Thomas Ray.

Het octrooi bepaalde, dat de Compagnie het recht had om te varen naar en handel te drijven met Oost- en West-Indië en met de kusten van Afrika tot aan Kaap de Goede Hoop. Deze handel was verboden voor alle onderdanen van de Oostenrijkse Nederlanden die geen aandeel hadden. Aan alle schepen was toegestaan de keizerlijke en koninklijke vlag te voeren, alsook zich van het wapen te bedienen dat als zegel voor de patenten en akten diende. Alle onderdanen van de keizer konden deelnemen aan de Compagnie door zich in te schrijven. Ook vreemdelingen mochten deelnemen. Hier was wel een voorwaarde aan verbonden; ze mochten zich pas een maand voor de reis inschrijven. De Compagnie zou slechts van haar eigen schepen en soldaten voor haar reizen gebruik maken.

De directeuren moesten hun domicilie in de Zuidelijke Nederlanden hebben. Om tot directeur aangesteld kunnen worden, moest men een zeker aantal aandelen hebben. Deze betrekking kon nooit door bankiers, kassiers of magistraatspersonen bekleed worden. De Compagnie had het recht om reglementen en ordonnanties te maken, die nuttig waren voor het goede beleid van de zeevaart en van de handel. Ook werden de geldelijke zaken geregeld en de lonen bepaald. De goederen zouden te Brugge of te Oostende worden verkocht.

De algemene vergaderingen werden de eerste drie jaar in Antwerpen gehouden en de volgende drie jaar in Gent of Brugge. Om de vijf jaar moesten de directeuren rekenschap en verantwoording afleggen. Ze mochten hun betrekking maar zes jaar behouden.

De Compagnie had ook het recht om land te kopen, koloniën te stichten en forten te bouwen. De onderdanen die zich in de koloniën vestigden, zouden dezelfde rechten genieten als onderdanen van de Nederlanden bij hun terugkomst in Europa. Het was hen ook toegestaan traktaten met vreemde mogendheden te sluiten die nuttig zouden zijn voor de handel. De koloniën stonden onder keizerlijke heerschappij. Aan de Compagnie werd ook bescherming geboden.

De Compagnie kende slechts een kort bestaan. Aangezien Karel VI geen mannelijke opvolgers had, was zijn politiek er op gericht zijn dochter Maria-Theresia de gebieden van de Habsburgers volledig na te laten. Om de medewerking van de andere staatshoofden te verkrijgen, werd de Pragmatieke Sanctie opgesteld. Een artikel vermeldde dat de Oostendse Compagnie onrust veroorzaakte en de overheid besloot het octrooi op te heffen.[4]

De directeuren besloten hun belangen veilig te stellen. Aangezien hun vloot niet meer onder keizerlijke vlag mocht varen, richtten ze een geheime jointe op. Dit verbond zocht contact met andere zeevarende naties die niet tot de liga van Hannover behoorden. Zo verleende de koning van Polen paspoorten en ook onder Pruisische vlag voeren enkele schepen naar het oosten. Het Verdrag van Wenen bekrachtigde de opheffing van de Oostendse Compagnie in 1732.

Kerkelijke achtergrond van de aalmoezeniers

Oorspronkelijk betekende de term aalmoezenier 'armenzorger'.[5] Het woord aalmoezenier komt uit het Grieks-Latijn: *ellèmosunarius*, hetgeen aalmoezenuitdeler[6] betekent. Aalmoezeniers werden ook kapelaans genoemd. De term kapelaan is afkomstig van het Latijn *cappelanus*.[7]

Er waren twee groepen geestelijken: de seculieren en de regulieren. De seculieren worden in de bronnen ook wereldgeestelijken genoemd. Zij behoorden niet tot een orde of congregatie.[8] Voor de Oostendse Compagnie werden 33 aalmoezeniers in de bronnen teruggevonden. Van de 33 scheepsaalmoezeniers waren er 4 wereldgeestelijken. De regulieren die volgens een kloosterregel leefden en behoorden tot een religieuze orde[9], waren uit zes verschillende orden afkomstig: de franciscanen (7), de augustijnen (3), de dominicanen (1), de jezuïeten (1), de karmelieten (2) en de cisterciënzers (1). Van een aantal anderen is het niet bekend tot welke orde zij behoorden of dat zij seculiere geestelijken waren. Elke orde leefde volgens een Regel, een min of meer uitgebreide wet.[10] De Regel van de Heilige Augustinus[11] vormde de grondslag voor een groot aantal kloostergemeenschappen.[12] Vanaf de zesde eeuw werd de Regel van de H. Benedictus door ontelbare abdijen voor mannen en vrouwen aangenomen.

Wanneer er in konvooi gevaren werd, werd er meestal maar één aalmoezenier in dienst genomen voor het hele konvooi. In totaal waren er 58 schepen. Uit de monsterrollen bleken vijf aalmoezeniers meerdere reizen gemaakt te hebben. Dit waren Laurentius O'Cahalan, franciscaan, hij reisde van 1718 tot 1720 met de *Stadt Brugghe* naar de Maladiven, Surate en Malabar. In 1721 reisde hij met de *Keyserinne Elisabeth* naar Moka en Malabar.[13] De augustijn Nicolais Concanen (ook O'Canen geschreven) trad voor de eerste keer in dienst in 1719. Hij voer met de *Huys van Oostenryck* naar Kanton, een reis die tot 1720 duurde. De tweede reis begon in

2.Augustinus omringd door Nicolaas, Thomas en Rita. Schilderij door J.E. Hölzt, 1762. Uit: M. van der Plas, Abdijen in de Lage Landen en de mensen die er wonen. (Tielt 1989)

1723 (tot 1724) en ging naar Coromandel en Bengalen, met de *Carolus Sextus*.[14] In 1725 begon de wereldgeestelijke Augustinus De Maere aan zijn eerste reis met de *Marquis de Prié*, naar Kanton (tot 1726). Twee jaar later vertrok hij naar Bengalen met de *Aertshertoginne*.[15] Guillaume Mannessiere[16] reisde van 1726 tot 1727 naar Kanton met de *Leeuw*. Zijn tweede reis was van 1732 tot 1733 met de *Le Duc de Loraine*, met dezelfde bestemming.[17] De laatste aalmoezenier die meerdere reizen ondernam, was de Ierse franciscaan John Stafford. Met de *Marquis de Prié* voer hij de eerste keer naar Kanton, van 1727 tot 1728. Een jaar later vertrok hij naar Bengalen met de *Neptunus*.[18]

Indienstneming der scheepsaalmoezeniers

De aalmoezeniers konden op verschillende manieren door de Compagnie in dienst worden genomen. Soms werd contact opgenomen met de provincialen van de verschillende orden.[19] De directeuren schreven vooral om advies te vragen. Zij waren van mening dat die provincialen[20] beter konden weten wie geschikt was om een zeereis te maken. Het gebeurde ook dat een directeur van de Compagnie zelf aan een geestelijke vroeg om de functie van aalmoezenier op zich te nemen. Zo werd af en toe aan directeur Thomas Ray gevraagd om een geestelijke te zoeken.[21] De aalmoezeniers konden zich ook wenden tot directeur Louis Bernaerts.[22] In de verslagen van de aalmoezeniers is zelden genoteerd hoe zij aan boord kwamen. De geestelijke Michael de Febvre beschreef wel uitvoerig in zijn missieboek[23] *Directorium Horarum er Missaram Anni 1721 Ende Anni 1722*, hoe hij in dienst genomen werd. Hij werd door de heer Maelcamp gevraagd om aalmoezenier van de Compagnie te worden. Hij was echter niet de enige kandidaat geweest. De Compagnie sprak verschillende geestelijken aan. Blijkbaar nam men deze maatregel om het risico geen aalmoezenier te hebben, te verkleinen. Het kwam wel eens voor dat een geestelijke zich terugtrok.

Opvallend is dat de Compagnie ook Ieren in dienst namen. In totaal werden er zes terug-

3. De Cisterciënzerabdij Ter Duinen, gevestigd te Koksijde en later te Brugge. In de archieven is alleen de naam van deze abdij bekend. Andere abdijen worden niet vermeld. Uit: M. van der Plas, Abdijen in de Lage Landen en de mensen die er wonen. (Tielt 1989)

gevonden: John Stafford, franciscaan; Frans Bern, franciscaan; Michiel Dent; Thomas De Moran (Main); Anthonie De Burghe (Bourk), franciscaan en Jacques Andrews, augustijn.[24] Een franciscaner klooster in Leuven functioneerde als bemiddelaar bij deze benoemin-

DIRECTORIUM

Ad recitandas Horas Canonicas,
MISSASQUE CELEBRANDAS
Juxta Normam Breviarii, & Missalis Romani
Pro anno Domini primo post Intercalarem
M. DCC. XXI.

Concinnatum per P. Lucam Hoydonck August. Gandens.

✠. Signum festi Mobilis, & fixi primo loco in Martyrol. annuntiandi.

V. D. in contextu signant ea die dici Vesp. Def. O. D. Offic. Def. P. G. Ptal. Grad. P. P. L. pœnit. cum Litaniis.

Psalle nomini Dei, ut ficnum sit apud Deum nomen tuum. Psallere autem Deo, quid est Fratres? Psalterium Organi genus est. Chordas habet. Opus nostrum Psalterium est: quicumque operatur opera bona, psallis Deo, quicumque vere confiteur, cantat Deo. Canta ore, Psalle operibus. S. August. Enarratione in Psal. 91.

In selIrU VerVeI saCeIrICeIUs DoMIno.

LANDAVI.

Typis Augustini Ingelbrecht, ad signum Angeli: Cum Privilegio Sacræ Majestatis Imperialis & Regiæ.

1980 B. 80

4. Missieboek van pater Michael de Febvre, 1722. Bron: Stadsarchief Antwerpen, Generale Indische Compagnie, inv.nr. 5585, N nr. 11, brieven uit Antwerpen, 1 september 1728-1732.

gen.[25] Een voorwaarde was dat deze monniken Vlaams konden spreken. Vermoedelijk bestond er een tekort aan scheepsaalmoezeniers en werden de Ieren uit noodzaak aangenomen.

Wanneer de aalmoezeniers door de Compagnie werden aangenomen, werden ze ondergebracht bij de kapucijnen[26] in Brugge of in Oostende. Deze maatregel werd genomen omdat er teveel "kwade voorbeelden" rondliepen.[27] Dit logement stond de aalmoezeniers echter niet aan.[28] Er moest worden uitgekeken naar een andere goede plaats. Die werd bezorgd door twee "Devotargien"[29] die ook voor de kerk en het "horatorie"[30] werkten. Daar zouden de aalmoezeniers net zo goed worden geobserveerd als in een klooster. Heel waarschijnlijk verbleven deze "Devotargien" ook in Brugge of in Oostende. De aalmoezenier behoorde tot de groep van de onderofficieren. Dit bleek duidelijk uit het feit dat hij bij de maaltijden aan de eerste tafel bij de kapitein zat. Hij verdiende het loon van een onderofficier[31] en had een eigen kajuit.[32] Hij had dus een bevoorrechte positie.

De aalmoezenier had een aantal verplichtingen.[33] Deze werden vooraf geformuleerd in een brief die door de bisschop van Brugge geschreven was.[34] Voordat de aalmoezenier met het schip vertrok, moest hij toestemming vragen aan de bisschop. Dan kreeg hij deze brief mee.

Zijn plichten en rechten waren duidelijk geformuleerd. Allereerst was het hem geoorloofd een bidplaats voor te bereiden, een altaar op te richten en daaraan het H. Sacrificie van de mis te offeren. Hij mocht de christelijke catechismus en de diensten houden zo dikwijls als de gelegenheid het vereiste. Daarnaast was het hem toegestaan de biechten van de bemanning te horen. Hij mocht verder alle zonden, met uitzondering van de formele uitwendige ketterij, vergeven. De bemanning moest hij bedienen met het H. Sacrament van het altaar en de H. Olie. Wanneer het nodig was, kon hij hen bedienen met de sacramenten van het doopsel en van het huwelijk. Wanneer er iemand tijdens de reis

stierf, moest hij hem begraven op de parochiale kerkhoven van de aanlegplaatsen. Dit kon alleen gebeuren met toestemming van de plaatselijke pastoor. Natuurlijk kon men de overledenen alleen aan land begraven wanneer men zich in de nabijheid van land bevond. Indien men op volle zee voer, kregen de doden een zeemansgraf. De aalmoezenier was verplicht alle overlijdens en doopsels exact te noteren. Ook de huwelijken en de getuigen hierbij moest hij bijhouden. Hij mocht de paascommunie uitstellen indien de tijd niet geschikt was. Hij had ook de macht om ontheffing te verlenen van de vastenwetten wanneer dit noodzakelijk was, zoals bij ziekte.

De Compagnie stelde zelf ook regels op voor de bemanning.[35] Hierbij waren instructies die betrekking hadden op de aalmoezenier en het religieuze leven. De dienst van de H. Mis moest alle zondagen en alle heilige feestdagen worden gehouden. Alleen wanneer de weersomstandigheden het beletten, kon de dienst achterwege worden gelaten. Drie maal daags werd geluid voor het eten. De gebeden werden op het gewone uur gelezen door de priester en met luide stem. De hele bemanning moest hier dan op antwoorden. Wanneer een officier of een ander bemanningslid op zee ernstig ziek werd en een testament wilde opmaken, dan werd dit geschreven in de aanwezigheid van de aalmoezenier en de schrijver. Het testament werd in zijn register ondertekend om na de dood zijn volledige uitwerking te hebben. Wanneer iemand van de kooplieden of van de bemanning kwam te overlijden, werd direct een inventaris van zijn goederen opgemaakt in de aanwezigheid van de drie opperofficieren en door hen ondertekend. Een kopie van de inventaris werd aan de kapitein in bewaring gegeven. Bij aankomst in de thuishaven werd deze kopie aan de naaste verwanten gegeven.

De taken aan boord

De aalmoezeniers behoorden tot verschillende orden die elk een Regel volgden. Deze regels waren niet identiek. Daarom was het mogelijk dat niet iedere aalmoezenier dezelfde gebeden, liederen of indeling van de missen aanhield. De Compagnie zag dit in en stelde voor een vast formulier voor de godsdienst en de gebeden op te stellen.[36] Het was de bedoeling dat deze gebeden gedurende de hele reis gelezen of gezongen moesten worden. De directeuren waren van mening dat er verwarring zou optreden omdat iedere aalmoezenier zijn eigen gebruiken en gewoonten had. Men vreesde dat de officieren zelfs niet mee zouden kunnen zingen en de gebeden niet zouden kunnen beantwoorden, laat staan de rest van de bemanning. Wanneer er nu een formulier opgesteld werd, dan kon iedereen in korte tijd de gebeden leren. Het bleef echter bij een voorstel.

De hoofdtaak van de aalmoezenier was het verzorgen van de eucharistievieringen. In het reisverslag van pater Servatius Varree wordt uitvoerig de indeling van de missen beschreven.[37]

Elke aalmoezenier had een eigen kajuit. Hierin was plaats voor een altaar dat recht voor de deur geplaatst was, zodat de bemanning de pater kon zien. Men begon om halfzeven 's ochtends. De tweede mis werd een half uur later gehouden. Voor deze diensten werd een sein gegeven met de klok. De deur bleef open zodat de kwartiermeester en de matroos die tijdens de mis boven moesten blijven om het roer te besturen, alles konden horen. Om halfacht werd opnieuw geluid. Alle katholieke bemanningsleden dienden samen te komen om de derde dienst bij te wonen. Alleen op zondag gaf de pater het gewijd water.

Alle dagen werd na de mis het morgengebed gelezen: *veni creator spiritus.* Iedere vers werd geïntoneerd en de bemanning vervolgde op dezelfde toon. Na deze lofzang werden een *Onze Vader* en een *Wees Gegroet* gebeden, ter ere van de H. Engelenbewaarder. Daarna werd gebeden ter ere van de H. Antonius van Padua. Onder het driemaal luiden van de klok werd het *Angelus Domini* gelezen. Tot slot werd de psalm *de profundis* gezongen. 's Middags moest de hele bemanning op het teken van de klok op het halfdek samenkomen. Onder het driemaal luiden van de klok werd Maria gegroet met de verzen *Angelus Domini*. De aalmoezenier las voor ieder vers een *Wees Gegroet*.

Op zondagen en heilige feestdagen zongen de pater, de missionarissen die als passagier reisden, de kapitein en drie of vier andere officieren in de namiddag om twee uur de vespers. Ze zongen in de kajuit van de pater met de deur open. Dit was alleen zo wanneer het schip zich op zee bevond. Daarna kregen de matrozen verlof om tot het sermoen of tot het gebed zich bezig te houden met dansen, een kaartspel of andere afleidingen. Om halfvijf werd opnieuw de klok geluid. De hele bemanning kwam samen op het halfdek om de dienst aan te horen. De pater legde dan de tien geboden uit. Op de voornaamste feestdagen nam hij het onderwerp van de dag. Tegen halfzes eindigde de dienst en begon het avondgebed. De pater intoneerde en iedereen zong eerst *salve Regina*, het vers en de oratie. Dan zong men *pane lingua* ter ere van het allerheiligste sacrament des altaars. Daarna werden zoals 's ochtends drie *Onze Vaders* en *Wees Gegroeten, Angelus Domini* en de *profundis* gebeden.

Wat de gebeden betreft, bestond er een indeling voor iedere dag van de week. Op maandag werden de gebeden *salve Regina*, driemaal *Onze Vader* en *Wees Gegroet* en *Angelus Domini* gelezen. Daarna zong men koorgewijs de psalmen *Miserere* en de *profundis* voor de zielen in het vagevuur. Op dinsdag werden na *salve Regina* de litanieën van Onze Vrouw van Lorette gebeden. Hierna zong men ook *si quaris miracula* ter ere van de H. Antonius van Padua. Op woensdag was er dezelfde indeling als op dinsdag. Op donderdag werd na *salve Regina* de *pane lingua* gelezen. Op vrijdag zong men, na *salve Regina*, de lofzang *Ave Maria Stella* ter ere van de Heilige Maagd Maria.

Deze gebeden werden nooit nagelaten, niet wanneer men op zee was en niet als men voor anker lag in een haven. Wanneer het schip op zee tegenwind had, in slecht weer of juist als er te mooi en stil weer kwam, werd na het dagelijks ochtend- en avondgebed *si quaris miraculae*, soms ook de litanieën van alle Heiligen gebeden gezegd om de voortgang van de reis te verkrijgen.

Niet alleen de zondagen, ook de kerkelijke feestdagen werden tijdens de reis gevierd. Tijdens de reis bleef men de kerkelijke jaarkalender volgen. Naast de drie voornaamste feesten van het jaar, Kerstmis, Pasen en Pinksteren, bestonden er nog andere.[38] Men had de geboden of verplichte feestdagen, de dagen van de Mysteriën en de Heiligen, de feesten die jaarlijks verspringen volgens de dag waarop Pasen valt en de dagen die de Kerk voorschrijft als voorbereiding op of als afsluiting van de plechtige feestdagen.

In de verslagen werden niet alle feestdagen vermeld. Indien dit toch gebeurde, was dat meestal vanwege een bijzondere gebeurtenis, zoals Aswoensdag. Dan kreeg de bemanning een kruisje met as op het voorhoofd. Het kon gebeuren dat men een doop hield[39] en door de zwempartij het as afgewassen werd.[40] Meestal werden de processies op de schepen beschreven. Op Witte Donderdag en Goede Vrijdag werden processies gehouden.[41] De pater ging de bemanning voor en men ging het hele schip rond. Met Allerheiligen, op 1 november, ging de bemanning te biecht.[42] De week voor Kerstmis begonnen de vastendagen.[43] Ook op de schepen hield men zich aan de vasten. Er werd geen vlees gegeten op zaterdagen en in de week voor Kerstmis. De matrozen kregen meestal dispensatie omdat zij het vlees nodig hadden om energie op te doen vanwege het zware werk. Kerstmis werd tijdens de zeereis soms luisterrijk gevierd. Pater Servatius Varree beschreef in zijn reisjournaal hoe de middernachtsmis gevierd werd met muziek.[44] Cimbalen, trompetten en andere muziekinstrumenten begeleidden het

gezang. Op Kerstochtend werd de vlag gestreken en de hele bemanning kreeg de volle aflaat.

Naast deze kerkelijke feestdagen droeg de aalmoezenier ook missen op die weinig met de Kerk te maken hadden. Deze missen waren eigenlijk dankgebeden. In sommige gevallen werden ze gehouden om het geloof van de bemanning te versterken. Tijdens een zware storm zagen de aalmoezeniers zich verplicht hun toevlucht te nemen tot God om hen te redden van een mogelijke schipbreuk.[45] Het was tevens de gelegenheid om de officieren en de matrozen te bewegen tot berouw en het vragen van vergiffenis voor hun zonden. Hun oprechte biecht zou niet vruchteloos geweest zijn. Wanneer de storm voorbij was, werd een dankmis gehouden. De aalmoezenier besproeide heel het schip, de masten en de wanden, zoveel mogelijk met gewijd water.[46] Ook bij een doop, het omzeilen van Kaap de Goede Hoop, de aankomst in Oost-Indië en bij de thuiskomst in Oostende werden dankmissen gehouden. Bij de thuiskomst werd de mis gelezen ter ere van O.L. Vrouw van Loreto.[47] (Loreto is een bedevaartsplaats in Italië. De stad bezit het zogenaamde Heilige Huis, binnen in de Domkerk, één van de beroemdste bedevaartplaatsen van de wereld. De legende vertelt dat dit huis door Maria bewoond werd. In 1291 zou het door engelen uit Nazareth via omwegen naar Loreto zijn gebracht.[48] Vermoedelijk bestond in Oostende een kapel die gewijd was aan de H. Maagd Maria van Loreto.) Verder werden ook nog de naamdagen van de kapitein en de eerste supercargo gevierd.[49] De verjaardag van de keizer, op 1 oktober, werd op de schepen ook niet vergeten. Tenslotte was Karel VI de beschermheer van de Compagnie.[50] Bij het aanbreken van de dag werd een saluut gegeven met kanonschoten gelijk aan de leeftijd van de keizer. Tijdens de mis zong men het *Te Deum* en werden de kanonschoten drie maal verdubbeld. Men bad tot God om de keizer een lang leven te wensen. De dag werd afgesloten met een feest 's avonds en dertien kanonschoten. Zijn naamdag werd gevierd op 4 november[51], de feestdag van de H. Carolus Borromeus.[52] Om tien uur werd een mis opgedragen waarbij men het *Te Deum Laudamus* zong. Hierna werden geweren en kanonnen afgeschoten. Op de gezondheid van de heren directeuren schoot men achtenveertig kanonschoten en op de gezondheid van de supercargo's twintig kanonschoten af.[53] Na de vespers werd opnieuw het *Te Deum* gezongen, vergezeld van kanonschoten dat voortduurde tot in de nacht. Indien er gevangenen aan boord waren, werden verscheidene vrijgelaten die zowel tegen de militaire als tegen de scheepsregels iets hadden misdaan.

De aalmoezenier was ook gemachtigd andersgelovigen te bekeren. Aan boord waren niet alleen katholieken, maar ook protestanten aanwezig en dan vooral Lutheranen en Calvinisten.[54] Niet alleen vinden we ze terug bij de matrozen, maar zeker ook bij de officieren. Zij waren afkomstig uit Engeland en de Republiek. Uit de verslagen bleek dat er angst heerste om zich tot het katholieke geloof te laten bekeren. Conflicten tussen katholieken en protestanten bleven niet uit.[55] Zo werd een Lutherse matroos in de boeien geslagen. Hij stond aan het roer toen hij tijdens de mis door de kapitein gedwongen werd om te knielen. De matroos weigerde dit en begon onmiddellijk op het halfdek te vloeken en God te belasteren. Dat was de oorzaak van zijn gevangenneming.

Eén van de belangrijkste dagtaken van de aalmoezenier was ziekenbezoek. Omdat tijdens een zeereis niet zo nauw werd gekeken naar de hygiëne, was dit een belangrijke oorzaak voor het ontstaan van ziekten. Ook de slechte voeding speelde een belangrijke rol. Twee ziekten die het meest voorkwamen, waren scheurbuik en dysenterie.[56] Deze ziekten maakten vele slachtoffers. Toch waren dit niet de enige gevaren aan boord. Zo zulen

velen, als gevolg van de temperatuurverschillen, te maken hebben gehad met een verkoudheid die tot ernstige infecties kon leiden.[57]

De aalmoezenier was verplicht alle zieken te begeleiden en hen bij te staan met de nodige heilige geneesmiddelen om de ziel te versterken.[58] Wanneer er geen zicht was op enige genezing, werd het bed van de stervende regelmatig met wijwater besproeid en over hem het kruisteken gemaakt. Tijdens de zeereis werd een testament opgesteld[59], en een kopie daarvan werd aan de kapitein gegeven. Zoals gezegd, werd het testament aan de nabestaanden gegeven bij aankomst in Oostende.[60]

Er werd de voorkeur aan gegeven om de overledene aan land te begraven. Hiervoor moest de aalmoezenier eerst toestemming vragen aan de pastoor in dat land. Men ging alleen aan land indien er behoefte was aan vers water en voedsel. Dit waren dus ook de gelegenheden om eventuele overledenen te begraven. Samen met enkele leden van de bemanning ging de aalmoezenier aan wal. Wanneer de kist in de sloep werd geplaatst, werd een kanonschot afgeschoten. Soms gebeurde het dat de plaatselijke geestelijken hen opwachtten. Eenmaal aan wal trok de aalmoezenier een priesterlijk gewaad met een koorkap aan. Op de kist van de overledene werd de keizerlijke vlag door enkele matrozen en jongens gedrapeerd. In de kerk werd de begrafenis door de aalmoezenier van het schip gehouden. Het kon gebeuren dat men voor de begraafplaats moest betalen. De volgende dag gingen de aalmoezenier en nog enkele bemanningsleden terug aan wal om de uitvaart te houden. Rond het graf werden brandende kaarsen geplaatst. Een kruis stond aan de voet van het graf. Dan werd een dienst gehouden. Men zong het *office defunctorium* en daarna de *funerala*. Op de begraafplaats werd de keizerlijke vlag gehesen.[61]

Indien men zich op volle zee bevond, was de enige mogelijkheid de dode in zee te werpen met de gepaste gebruiken. De vlaggen werden halfstok gehangen. Ook werd een kanonschot afgevuurd om aan de andere schepen van het konvooi te laten weten dat iemand van de bemanning was overleden.[62] Er werd een dienst gehouden en daarna wierp men het lichaam overboord. Het lichaam lag op een plank, gewikkeld in een linnen doek en verzwaard met zes kanonkogels van ieder acht pond, die aan de voeten waren gebonden.[63]

Naast de taken die de aalmoezenier opgelegd waren door de bisschop en de Compagnie, had hij ook andere verplichtingen die afhingen van de situatie. Omwille van zijn 'neutrale' status ging de aalmoezenier regelmatig met andere officieren aan land om te onderhandelen en om de contacten te onderhouden, zowel met de plaatselijke geestelijkheid als met de plaatselijke overheid.[64] Daarnaast maakte de aalmoezenier ook deel uit van de krijgs- of tuchtraad aan boord van het schip.[65] Dit was alleen het geval indien het ging om zaken waarbij men had gezondigd tegen de goddelijke dienst of om kerkelijke zaken. De aalmoezenier had een adviesfunctie en geen beslissingsrecht.

Aalmoezeniers in de factorijen

De Oostendse Compagnie had factorijen in de overzeese gebieden. De belangrijkste waren Banquibazar en Cabelon. De Compagnie stuurde ook daarheen aalmoezeniers om voor het geestelijk leven te zorgen. Voor de periode vanaf het ontstaan van de factorij in Banquibazar tot de opheffing van de Compagnie (ongeveer 1726-1728), zijn drie aalmoezeniers in de bronnen teruggevonden. Dit geringe aantal heeft te maken met het feit dat zij voor een langere periode aangesteld werden dan de scheepsaalmoezeniers. Over het algemeen bleven zij een aantal jaren in dienst van de factorij.

Ook te Cabelon werden aalmoezeniers aangesteld. Over hun levenswijze rezen heel wat klachten[66], voornamelijk over het hebben van concubines en het maken van ruzie met elkaar. Blijkbaar leidden ze een nogal lieder-

lijk leven. Hierdoor zouden ze hun verplichtingen niet meer hebben kunnen vervullen. Het bestuur van de factorij besloot in 1730 een aalmoezenier uit zijn functie te zetten, en er werd naar een vervanger gezocht. Door de opheffing van de Compagnie in 1733 gingen deze plannen niet door.

De Compagnie stelde ook voor de factorijen reglementen op.[67] Hier ging het om regels die duidelijk voor de aalmoezenier werden opgesteld. Omdat de aalmoezenier in de overzeese gebieden zich in een land van 'ongelovigen' bevond, werd vastgelegd hoe hij zich moest gedragen. De bedoeling was dat hij het goede voorbeeld gaf en door zijn gedrag respect zou afdwingen. De ongelovige zou zo respect krijgen en de wil om zich te laten bekeren tot het katholieke geloof, dat hij anders verachtte.

Om de bedienden van de factorij het goede voorbeeld te geven, was het de aalmoezenier verboden buiten de logie of de factorij te slapen, behalve met toestemming van de directeur of de chef van de factorij. De aalmoezenier moest het katholieke geloof onderhouden. Daarom was hij verplicht alle zondagen de Heilige Mis te verzorgen en de vespers te zingen, en dit ook op andere feestdagen te doen. Er werd ook voorgesteld om tijdens de werkdagen de mis te houden. Het kon ook zijn dat de aalmoezenier of de directeur een uur vaststelde, waarvan de bedienden op de hoogte waren zodat zij aanwezig konden zijn om de eucharistieviering bij te wonen.

Alle avonden om acht of negen uur werden de gewone gebeden gelezen. Om iedereen te kunnen waarschuwen, moest de aalmoezenier in zijn sacristie een klok doen luiden. Dit was een gebruik dat ook te vinden was bij de Fransen, de Engelsen en de Nederlanders, hoewel deze een andere religie hadden (resp. Anglikaans en Protestants). De aalmoezenier was ook verplicht alle zieken twee maal daags of meer te bezoeken: zowel katholieken als andersdenkenden, bedienden in de factorij als andere factorijbedienden elders.

Omdat de kalender van de kerkelijke feest- en heiligendagen overal dezelfde was, is het waarschijnlijk dat in de factorij aan dezelfde indeling vastgehouden werd. De rituelen waren waarschijnlijk identiek als die op de schepen.

Vergelijking met de Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC)

Ook andere compagnieën hadden geestelijken in dienst, naargelang de religie. De zogenoemde ziekentroosters aan boord van VOC-schepen waren onderwerp van een onderzoek van P. Moree.[68] Vanaf de oprichting van de VOC (in 1602) werden gedurende twee eeuwen predikanten en ziekentroosters naar de Oost gestuurd. Niet alleen moesten de predikanten voor het personeel van de bemanning prediken, ook bedreven ze missie onder de diverse Aziatische volkeren. De kerk in Azië was ondergeschikt aan de belangen van de kooplieden van de VOC. Net zoals de aalmoezeniers van de Oostendse Compagnie, deden veel ziekentroosters dienst in Azië, maar keerden zij vaker terug. De behoefte aan ziekentroosters was groot, vanwege een gebrek aan predikanten. Hier zien we een gelijkenis met de Oostendse Compagnie die zelfs Ierse monniken aannam.

Wanneer we nu een vergelijking maken tussen de Oostendse Compagnie en de VOC, zien we dat enkele taken van de aalmoezeniers bij de VOC opgedeeld werden tussen de predikanten en de ziekentroosters, zoals het verzorgen van de zieken. In tegenstelling tot de aalmoezeniers die met hetzelfde schip terugkeerden, kregen de predikanten van de VOC meestal een functie in de Oost. Op een aantal gebieden zijn er overeenkomsten, maar men moet rekening houden met het feit dat het hier gaat om twee religies: het katholicisme en het protestantisme.

In hoeverre er gelijkenissen bestaan met andere buitenlandse compagnieën, moet nog blijken uit verder onderzoek.

Slot

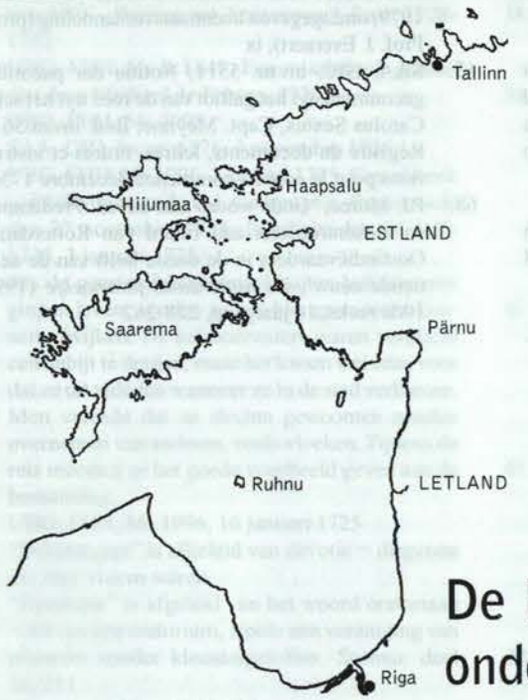
Over het geestelijk leven aan boord van de Oostendse Compagnieschepen is nog niet veel bekend, afgezien van reisverslagen en notities die enkele aalmoezeniers achterlieten en reglementen die door de Compagnie opgesteld werden. Toch kan hieruit een goed beeld worden geschetst van de dagelijkse gang van zaken aan boord van de schepen van de Oostendse Compagnie. De aalmoezeniers hielden zich naast de ziekenverzorging voornamelijk bezig met de dagelijkse missen en speciale missen bij kerkelijke feestdagen.

Ondanks dat er weinig bekend is over de aalmoezeniers, kan men stellen dat ze een belangrijk deel uitmaakten van het dagelijks leven aan boord van de schepen. In zekere mate bepaalden ze het ritme van de dagelijkse gebeurtenissen, zeker met de verschillende eucharistievieringen. Uit het onderzoek bleek, dat ze door hun rang als officier zekere status genoten. Ook in de factorijen waren ze duidelijk aanwezig en oefenden ze een zekere invloed uit.

Noten

1. De politieke en diplomatieke geschiedenis van de Generale Indische Compagnie is een samenvatting van M. Huisman, *La Belgique Commerciale sous l'Empereur Carles VI: La Compagnie d'Ostende: Etude Historique du Politique Commerciale et Coloniale* (Bruxelles 1902) en van N. Laude, *La Compagnie d'Ostende et son activité coloniale au Bengale (1725-1730)* (Brussel 1944).
2. J. Parmentier, 'De handelaars en de supercargo's in de Oostendse Moka- en Indiahandel (1714-1735)', in: *Handelingen van het genootschap voor geschiedenis* XXII, 3-4 (1985) 181-208
3. C.M. Blankenheim, *Geschiedenis van de Compagnie van Oostende* (Leiden 1861) proefschrift, 40-55
4. M. Servais, 'De Oostendse Compagnie', in: *Gemeentekrediet van België* LXI (1962) 159-161
5. C. Jordi, *De scheepsbemanning der Vlaamse Oost-Indiëvaarders (1718-1733)* (Gent 1974) onuitgegeven proefschrift RUG, promotor prof. J. Everaert, 30-31
6. *Summa Encyclopedie en Woordenboek in kleur* (Utrecht - Wageningen 1973) deel 1, 4
7. Ibid., deel 10, 427
8. Ibid., deel 18, 10
9. Ibid., deel 16, 424
10. R. Carpentier, *Getuigen van de stad Gods. Inwijding in het kloosterleven. Volledig herwerkte uitgave van Catechismus der geloften van P. Cotel en E. Jambert* (Brugge 1957) 120
11. M. van der Plas, *Abdijen in de Lage Landen en de mensen die er wonen (*Tielt 1989)
12. Carpentier, *Getuigen*, 88-90
13. Algemeen Rijksarchief Brussel (ARB), Fonds Admiraliteit, inv.nr. 575, monsterrol van de *Keyserinne Elisabeth*, 1718
14. ARB, Admiraliteit, inv.nr. 575, monsterrol van de *Huys van Oostenryck*, 1719; Stadsarchief Antwerpen (SAA), Generale Indische Compagnie (GIC), inv.nr. 5660, 'Controle de tous actes, comptes, saumissions, authorisations et autres papiers'
15. Bisdomsarchief Brugge: reeks F Parochies: N. 245; SAA, GIC, inv.nr. 5512, A nr. 12 (L'Archiduchesse Marie Elisabeth. Capt. M. Cayphas), Armement du 24-11- 1726; ibid., inv.nr. 5526, B nr. 3 (Le Marquis de Prié. Capt. A. Flanderin 3 Feb. 1725), China; ibid., inv.nr. 5679, Description des Factories; ibid., inv.nr. 5766, Brieven rakende de Bengaalse factorij; Universiteitsbibliotheek Gent (UBG), Fonds Hye-Hoys (FHH), Ms 2008, Livre des Equipages de tous les vaisseaux equipes par la Compagnie générale des Indes etablie à Ostende, Et qui sont sortis de le port pour la Chine depuis le 25 Janvier 1724 jusqu'au 26 mars 1732 inclusivement. Ostende 1732.
16. Het is niet bekend tot welke abdij of orde hij behoorde.
17. SAA, GIC, inv.nr. 5517, A nr.17 (Lion); ibid., inv.nr. 5523, A nr.23 (Armement 1732. Concorde. Cap. Jacobus Larmes pour Bengale. Duc de Lorraine. Cap. Joannes De Clerck pour la Chine); ibid., inv.nr. 5708, Journael en grootboeck van de Duc de Lorraine; UBG, FHH, Ms 1926, Journal gehouden op het schip genaemt Le Duc de Loraine, gecommandeert door Capteyn Joannes De Clerck, gemonteert met 30 stucken canon en 138 zielen equipagie voor Rekeninge der G.I. Compagnie 1733. Gehouden door M. André Jacque. Ms 2008
18. SAA, GIC, inv.nr. 5520, A nr. 20 (China. 4e Armement 1727), Concordia en Marquis de Prié; Ibid., inv.nr. 5656, Commission de retablissement du Sieur J. Cointrel dans le service de la compagnie a Cabelon. Testament van J. Schut. f. 29; UBG, FHH, Ms 2008
19. SAA, GIC, inv.nr. 5576, N nr. 2 (Copie des lettres, 1725- Du 21 août 1723 au 6 mai 1732); ibid., inv.nr. 5582, Brief van Parraber aan "Messieurs les Directeurs Generaux", 19 july 1726.
20. M. van der Plas, *Abdijen in de Lage Landen*
21. SAA, GIC, IB, inv.nr. 3543, De Moor aan De Wael VI.

22. SAA, GIC, inv.nr. 5585, n nr. 11 (Copie des Lettres 1728), Brieven uit Antwerpen 1 Sept. 1728-1732.
23. UBG, FHH, Hs R 1849. Een missieboek gehouden door Michael de Febvre, 1722.
24. UBG, FHH, Ms 2008
25. SAA, GIC, inv.nr. 5576, 9 november 1726
26. UBG, FHH, Ms 1996, 3 januari 1725, Copieboeck van brieven voor de G.I. Compagnie. Beginnende den 27 november 1724. Eijndight den 30 Jully 1725, 3 januari 1725.
27. Als de geestelijken eenmaal buiten hun klooster gingen leven, zouden ze van hun gewoonten kunnen afwijken. De aalmoezeniers waren verplicht een habijt te dragen, maar het kwam wel eens voor dat ze dit afdeden wanneer ze in de stad verbleven. Men vreesde dat ze slechte gewoonten zouden overnemen van anderen, zoals vloeken. Tijdens de reis moesten ze het goede voorbeeld geven aan de bemanning.
28. UBG, FHH, Ms 1996, 16 januari 1725
29. "Devotargien" is afgeleid van devotie = diegenen die zeer vroom waren.
30. "Horatorie" is afgeleid van het woord oratoriaan = lid van een oratorium, zijnde een vereniging van priesters zonder kloostergeloften. *Summa*, deel 15, 111
31. 30 maandgeld en 60 / 120 handgeld.
32. SAA, GIC, inv.nr. 5787, Registre des procedures, requestel lettres, pattentes etc. Commencée Décembre 1730, 31 januari 1725, François de Schonamille, jusqu'à la fin de 1733.
33. P. Hildebrand, 'Aalmoezeniers op Oostendsche Zeeschepen (1718-1733)', in: *Bijdragen tot de Geschiedenis* (Antwerpen 1934) 15de jaargang, 291
34. Koninklijke Bibliotheek Brussel (KBB), KKH: II 161 (Cat. 7448), P. F. Servatius Varree, *Reyse naar Oost-Indien, 1719-1721* f. 1 en 2
35. SAA, GIC, inv.nr. 5502, A nr. 2 (Bengale, Armement 1724) Le St. Charles. Cap. Michiel Cayphas. Rekeningboek; ibid., inv.nr. 5506, A nr. 6 (China I. Armement 1724) L'Aigle et St. Elisabeth. Liasse. Extrait du journal tenus par Mr. Carpentier, capitaine commandant le vaisseau L'Aigle. Memorie van de voagie met het generael keyserlyck compagnieschip de Heylighe Elisabeth, capt. Baltazar Roose; UBG, FHH, Ms 1879, Orders ende Instructie die wij Directeurs der Generale Keyserlycke Compagnie bij sijne maj. in sijne Oostenrijcksche Nederlanden opgerechtm gheven aenden Capiteyn Jacobus De Winter voerende het schip Carel VI en gedestineert naer Bengale, 1725.
36. SAA, GIC, inv.nr. 5600, Rèsolutions de Mrs les Directeurs, waarbij allerhande stukken de Directie rakende. Ook: copies des comptes des 2 vaisseaux L'Archiduchesse et la Concorde, enz. f. 2 en 3.
37. KKB, KKH, II 161 (Cat. 7448) f. 18 en 19
38. De Weerdt, *Kleine liturgie. Korte uitleg van de voornaamste plechtigheden van de H. Kerk.* (Mechelen 1912) 6-8
39. Een doop werd meestal gehouden wanneer het schip in de buurt van Portugal en de evenaar kwam. Leden van de bemanning die voor het eerst hier kwamen, werden verondersteld zich te laten dopen. Dit hield in dat men drie keer in het water sprong en rond het schip zwom. De meesten kochten de doop af. In: UBG, FHH, Ms 1835, 10 april 1726.
40. UBG, FHH, Ms 1970, Voyage au Bengale au navire den h. Ravel, capt. Cayphas, naufrage a Rentree la gange. Een relaas ofte copie van vier brieven geschreven door eenen Pater Discals, uyt het werelds deel Affrica en Asia, aen syne ouders tot Ghendt woonende, f. 3.
41. J. Rotsaert, *De reus vab get Keyserlyck Compagnieschip genoempt 'De Keyzerinne', gemonteert met 30 stucken Canon en 108 zielen Equipatie, gecommandeert per Capteyn Joan de Clerck, gedestineert naer Canton in China, uyt gevaren van Oostende op den 20. January 1725* (St. Andries 1963) 29 maart
42. KKB, KKH, II 161, f. 18 en 19; Rotsaert, *De reus*, 1 november.
43. De Weerdt, *Kleine liturgie* 6-8
44. KKB, KKH, II 161, f. 18 en 19.
45. KKB, KKH, II 161, f. 3.
46. UBG, FHH, Ms 929, boordjournaal van de St. Pieter, gehouden door Michael de Febvre, 2 en 4 mei.
47. UBG: FHH: Ms 929.
48. *Summa* deel 12, 290
49. Rotsaert, *De reus*, 24 juni.
50. UBG, FHH, Ms 1841, Journael gehouden aan boordt van het schip genaemt de Artshertoginne Marie Elizabeth, gecommandeert door Capiteyn Michiel Cayphas ende gedestineert naer Bengale, Oostende 1726.
51. SAA, GIC, 5509, A nr. 9 (Bengale. 2e Armement 1725). Charles VI. Capt. Jacobus De Winter; UBG, FHH, Ms 1841 en Ms 1847; Rotsaert, *De reus*, 4 november.
52. UBG, Hs. R., 1849, 7.
53. Rotsaert, *De reus*, 4 november.
54. UBG, FHH, Ms 929, Ms 1834 en Ms 1925
55. J. Coopman, 'De Oost-Indiëvaarders: een ander aspekt', in: *Neptunus*, 25e jaargang (2 nov. 1977) 2
56. C. Koninckx, 'Ziekten op zee. Pathologie van de ziekten in de Grote Vaart in de Achttiende Eeuw', in: *Mededelingen van de Marine Academie* XXVI (1980-1982) 34
57. Ibid., 45
58. SAA, GIC, inv.nr. 5778
59. ARB, Fonds Admiraliteit, inv.nr. 666, 2 oktober 1722; SAA, GIC, inv.nr.5656
60. UBG, FHH,Ms 1879
61. UBG, FHH, Ms 929
62. UBG, FHH, Ms 1834, Jurnael-Boeck van het schip de Hoope, 1726; ibid., Ms 1923, Journael gehouden op het schip genaemt de Marquis de Prié, 1725; ibid., Ms 1925, Journael gehouden op het schip genaemt de Concordia, 1727
63. UBG, FHH, Ms 929
64. Privé-collectie De Brouwer, journaal van het schip St. Franciscus Xaverius, 1720-1721: 28 maart 1720; KKB, KKH, II 161 (Cat. 7748)
65. SAA, GIC, inv.nr. 5600
66. J. Parmentier, *De Oostendse handel op de Arabische Zee en Voor-Indië (1714-1735)* (Gent 1978-1979) onuitgegeven licentiaatsverhandeling (prom. Prof. J. Everaert), ix
67. SAA, GIC, inv.nr. 5511, Notitie der pacotillen gecommen uyt het galliot van de reed uyt het schip Carolus Sextus, Capt. Meynne; ibid. inv.nr.5619, Régistre du documents, lettres, ordres et instructions pour le conseil commencé décembre 1730.
68. P.J. Moree, 'Gods woord aan boord. Predikanten en ziekentroosters aan boord van Rotterdamse Oostindiëvaarders in de eerste helft van de achttiende eeuw', in: *Rotterdams jaarboekje* (1993) 10de reeks, 1e jaargang, 228-262



De Compagnie

Vereniging voor zee en cultuur

Uitgebreide brochure en boekingen bij:

Sail A Way Charters
tel (035) 582 44 69
fax (035) 582 71 80
e-mail sailbox@compuserve.com

De Baltische kust: een ondekkingsreis waard

Reisprogramma Johanna Hendrika

8/5-12/5 Alkmaar-Kiel
14/5-27/5 Kiel-Riga
29/5-12/6 Riga-Tallinn
12/6-26/6 Talinn-Riga
26/6-10/7 Riga-Tallinn
10/7-24/7 Tallinn-Riga
24/7-7/8 Riga-Tallinn
7/8-21/8 Tallinn-Riga
21/8-4/9 Riga-Tallinn
4/9-20/9 Tallinn-Kiel
21/9-26/9 Kiel-Alkmaar

Prijzen vanaf f 300,- (Alkmaar-Kiel) tot f 1500,- (Tallinn-Riga/hoogseizoen), excl. bijdrage scheepskas.

Voor deelnemers aan de tochten tussen Riga en Tallinn kunnen bij SAS retourvluchten geboekt worden. Prijs gem. f 750,- incl. luchthavenbelasting.

De Oostzee vormt een van de meest afwisselende watergebieden ter wereld: Open zee, beschutte wateren, fjorden, haffen, riviermonden, eilanden, rotskusten, duinen en zandstranden wisselen elkaar af. De kust kent daarnaast ook een grote culturele rijkdom. Vanaf de vroege middeleeuwen maakte de Oostzeehandel een spectaculaire ontwikkeling door. De internationale contacten over zee brachten een levendige uitwisseling op het gebied van kunst en cultuur met zich mee. Vooral in de havensteden is dat nog duidelijk zichtbaar. De ontdekking van de kust als recreatiegebied door de adel en de gegoede burgerij in de late achttiende en negentiende eeuw droeg opnieuw bij tot de culturele rijkdom van het Oostzeegebied.

Het zeilschip Johanna Hendrika maakt deze zomer een aantal 15-daagse tochten door een bijzonder deel van dit gebied: langs de Baltische kust van Riga (Letland) tot Tallinn (Estland). In dit gebied, dat tot het uiteenvallen van de Sowjet Unie ontoegankelijk was, is de natuur nog weldadig ongerept. Ook de oude havensteden en badplaatsen hebben er nog veel van hun oorspronkelijkheid bewaard. De schipper van de Johanna Hendrika is een kenner van cultuur en natuur van het Oostzeegebied. Hij leidt de gasten ook graag in in de praktijk van de scheepvaart onder zeil van vroeger en nu. Wie dat leuk vindt kan - na instructie - worden ingeschakeld bij bemanningstaken.

Aangedaan worden Tallinn, dat nog een duidelijk middeleeuws stempel draagt, Riga, met onder andere de spectaculaire art nouveau architectuur van Michael Eisenstein, de badplaatsen Pärnu en Haapsalu, die veel van hun 19de eeuwse charme bewaard hebben, de grote eilanden Saarema en Hiiumaa met hun uitgestrekte natuurgebieden en het geïsoleerde eilandje Ruhnu, waar sinds de middeleeuwen nog maar weinig veranderd is.

De Johanna Hendrika is een comfortabel ingerichte stagzeilkits met veel leefruimte aan boord. Er is een deksalon met uitzcht rondom en een tweede salon benedendeks. Maximaal acht passagiers hebben de beschikking over vier hutten en twee badkamers. Ook voor cultuur is er ruimte aan boord: een kleine bibliotheek en een piano behoren tot de scheepsinventaris.

De Vlieter: dieptepunt in de geschiedenis van de Nederlandse zeemacht. Relaas van een persoonlijke belevenis.

Pim Waldeck

Inleiding

Zo de krijgsgeschiedenis van Nederland ter zee tegenwoordig nog herinneringen oproept, dan denkt men in het algemeen niet verder dan aan Tromp en De Ruyter. De roemruchte dagen van de marine in de zeventiende eeuw. Minder fortuinlijke episodes, met uitzondering wellicht van de Slag in de Javazee, krijgen nauwelijks aandacht. Dit jaar is het tweehonderd jaar geleden dat de Nederlandse zeemacht haar wellicht meest smadelijke nederlaag uit de geschiedenis leed. Op 30 augustus 1799 moest het gros van de Bataafse marine, liggende in het vaarwater de Vlieter bij Den Helder, zich zonder slag of stoot overgeven aan de Britten.

De geschiedenis van deze Actie op de Vlieter is door een aantal historici geboekstaafd, echter meestal als onderdeel van een algemene studie van de geschiedenis van de zeemacht of van de Bataafse tijd.[1] Genealogisch onderzoek leidde tot raadpleging van het journaal van het linieschip *Gelderland* (Amsterdam 1781, 64 stukken, 450 koppen), dat deel uitmaakte van het Bataafs eskader op die fatale augustusdag. Daaruit kon een beeld worden verkregen van de wijze waarop één van de officieren de Actie op de Vlieter heeft beleefd. Hieronder volgt de beschrijving van de belevenissen van een ooggetuige van de Actie op de Vlieter, Johan Hendrik Waldeck, of hoe aan de voorspoedige loopbaan van een zeeofficier een plotseling einde kwam.

Context

Eind 1798 slaagde Groot-Brittannië erin een nieuw bondgenootschap te vormen tegen de zich nog altijd uitbreidende Franse macht op het Europese vasteland. Behalve uit Groot-Brittannië bestond deze zogenaamde Tweede Coalitie uit Rusland, Oostenrijk, Turkije, Napels en Portugal. De bondgenoten slaagden erin de Fransen vooral in Italië en Zwitserland de voet dwars te zetten. In het voorjaar van 1799 was de militaire situatie onverminderd gunstig, maar kregen de Britten argwaan over de Oostenrijkse trouw aan de coalitie. Zij drongen daarom krachtig aan op de opening van een tweede front door middel van aanvallen in de Nederlanden. In juni 1799 sloten Groot-Brittannië en Rusland een samenwerkingsverdrag voor een landing op de kust van de in 1795 gevestigde Bataafse Republiek. De Britten waren er op grond van hun inlichtingen van overtuigd dat de Frans-Bataafse landstrijdkrachten in Holland onder de sterkte, her en der verspreid gelegerd en bovendien slecht gemotiveerd waren. Men rekende op een spoedige volksopstand tegen het Bataafse bewind bij het zien van de Oranjevlag boven de invasietroepen. Het Uitvoerend Bewind in Den Haag en de Bataafse bevelhebber in Noord-Holland, Herman Willem Daendels, hoorden op hun beurt via agenten van de Britse plannen en vroegen Frankrijk tevergeefs om toegezegde versterkingen. Op 27 augustus 1799 vond de Engels-Russische invasie plaats op de kust van de kop van Noord-Holland. Tegenover de invasiemacht van circa 17.000 man, ondersteund door 24 oorlogsschepen, kon Daendels slechts 9.000 Nederlanders en 6.000 Fransen inzetten. De Britse opperbevelhebber, generaal Sir Ralph Abercromby, was aanvankelijk van plan geweest de aanval te splitsen in een noordelijke (in Friesland en Groningen) en een zuidelijke (gericht tegen de mondingen van de grote rivieren). Abercromby besloot echter op het laatste moment de aanval op de kop van Noord-Holland te concentreren, nadat hem verzekerd was dat de Bataafse vloot ernstig onderbemand was

en dat tenminste twee commandanten, Van Braam en Van Capellen, bereid waren aan te zetten tot muiterij bij het zien van de Prinsenvlag. De verleiding voor de Britten was te groot om niet voor eens en altijd af te rekenen met de aloude concurrent op zee.
Aanvankelijk maakten de Britten en de Russen snelle vorderingen. Weldra viel het zwak verdedigde Den Helder, de Bataafse vloot onder bevel van schout-bij-nacht Samuel Story gaf zich over en Alkmaar werd bezet. Doch het tij keerde toen de Frans-Bataafse troepen zich hadden kunnen hergroeperen en stand hielden bij Bergen en Castricum. De verwachte spontane contra-revolutie in naam van Oranje bleef uit. De aanvoerlijnen van de geallieerden raakten verbroken. Het strategisch voordeel van de overmacht op zee kon niet worden uitgebuit. Regen, modder, uitputting en ziekte deden de rest. Na de capitulatie op 18 oktober 1799 kreeg het invasieleger de gelegenheid Noord-Holland ongehinderd te ontruimen, zij het met medeneming van de veroverde vloot.[2]

De Bataafse marine

Th. Roodhuyzen heeft een nauwkeurige analyse gemaakt van de factoren die hebben bijgedragen tot de verwaarlozing van de marine in de laatste decennia van de achttiende eeuw.[3] Geldnood, operationele en bestuurlijke problemen stapelden zich bij de admiraliteiten op. De vlootsterkte verminderde door bezuiniging. De promotiekansen voor officieren kwamen daardoor onder druk en werden extra gefrustreerd door het patronagesysteem. Het werd steeds meer van belang over invloedrijke beschermheren in het landsbestuur of de politiek te beschikken. Het verloop van ervaren personeel was groot. Aan het eind van de jaren zeventig begon mede onder invloed van buitenlandse politieke spanningen een debat over de inzet van de vloot. Het inzicht dat de marine, behalve konvooitaken, ook een strategische defensietaak heeft, won weliswaar terrein, maar het daaruit volgende vlootherstel kwam te laat voor de Vierde Engelse Zeeoorlog (1780-1784). De onbeslist geëindigde Slag bij Doggersbank sterkte slechts het eergevoel.
In de jaren tachtig kwam de marine onder toenemende politieke druk van de tegenstellingen tussen patriotten en prinsgezinden te staan. De financiële situatie van de admiraliteiten werd er intussen niet beter op, zodat de zeemacht na 1788 nog sporadisch buitengaats kwam. Hervormingen, onder andere op voorstel van de bekwame advocaat-fiscaal van de Admiraliteit van de Maze, Pieter Paulus, kwamen niet of moeizaam van de grond. Na de val van de oude republiek in 1795 werd de leiding over de marine toevertrouwd aan de patriot Paulus. Hij casseerde rigoureus het officierskorps en verklaarde alle officiersrangen ongeldig. Hierdoor werd zuivering en herschikking mogelijk. De officieren werden in de gelegenheid gesteld te verzoeken in de oude rang te worden hersteld. Onderdeel van deze procedure vormde een beoordeling van het politiek verleden van de betrokkene.
Het Bataafse bewind zocht daarna naar een gelegenheid om de Bataafse marine een kans te geven zich eervol te doen gelden. In 1797 werd een eskader uitgerust dat enerzijds een voor de West bestemd konvooi van koopvaarders buiten de gevarenzone rond de Britse eilanden moest brengen en anderzijds een Franse vloot moest steunen bij een voorgenomen invasie ter "bevrijding" van Ierland. Over deze militaire operatie ontstond al gauw een hoog oplopende politieke controverse, niet alleen in de Bataafse Republiek, maar ook tussen de Republiek en Frankrijk. De Bataafse vloot was in juli 1797 zeilklaar, maar er gebeurde niets en in september ging de gehele operatie als een nachtkaars uit.
Het prestige van het patriottische bewind stond nu op het spel. De vloot, onder bevel van admiraal Johan Willem de Winter, zou en moest uitzeilen om hoe dan ook ergens ter zee de Engelsen schade te berokkenen. De Engelsen hadden op dat moment gewacht, waarop de voor onze zeemacht rampzalige Slag bij Kamperduin plaatsvond op 11 oktober 1797.

Wat daarna nog restte van de vloot werd verordonneerd zoveel mogelijk binnengaats te blijven ten einde intact en op het juiste moment als reserve voor de Franse krijgsinspanning te kunnen dienen. Die stilligperioden en inactiviteit zouden zich in 1799 wreken.

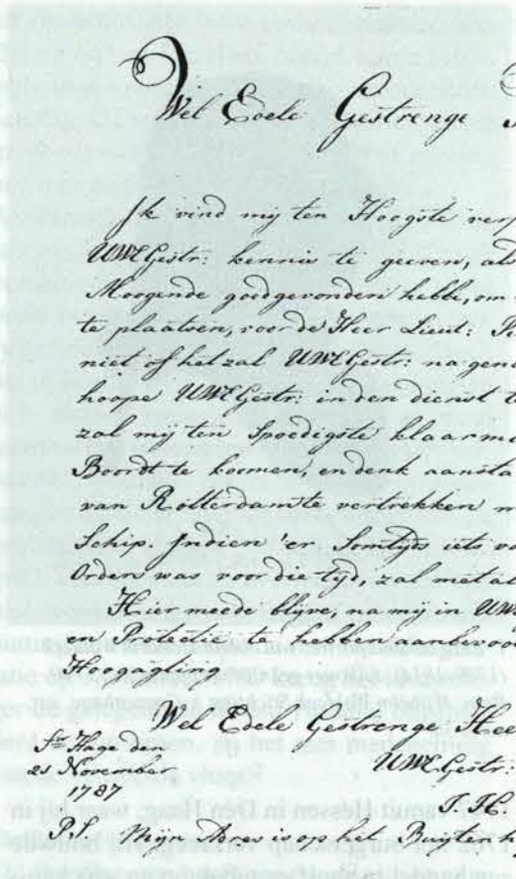
Johan Hendrik Waldeck

Aan de vooravond van de Vierde Engelse Oorlog moest de Rotterdamse Admiraliteit vaststellen dat er voor de uitbreiding van de vloot veel te weinig luitenants beschikbaar waren. De Maze begon vanaf 1779 adelborsten aan te trekken uit brede lagen van de bevolking. Toen de oorlog eenmaal een feit was, zocht de Maze ook een oplossing in een versnelde opleiding door het aantrekken van zogenaamde appointés. Deze officieren bezaten niet de rang van luitenant, maar behoorden evenmin tot de groep der adelborsten.[4]
In het officiersboekje van 1782 treffen wij bij de Admiraliteit van de Maze per 11 maart 1782 de appointé Johan Hendrik Waldeck aan, oud 13 jaar. Waldeck kreeg vervolgens als 'cadet' een varende opleiding op een viertal schepen, de langste tijd onder kapitein Johan Arnold Bloys van Treslong, die later van zich deed spreken in de Slag bij Kamperduin. Op 14 januari 1783 werd hij luitenant titulair. Aan boord van de *Admiraal Tromp* maakte hij een eskaderreis naar de Middellandse Zee. Bloys schreef in zijn conduite over 1782-1785: "dat zig sterk heeft bevlijtigd in de theorie der zeevaart, van goed gedrag is en veel hoop geeft". Op 29 maart 1785 werd Waldeck, nog geen zestien jaar oud, tot luitenant benoemd en werd hij geplaatst aan boord van de *Weesp* onder de kapiteins Th.F. van Capellen en C.J. Palm.[5]

Waldeck werd geboren te 's-Gravenhage op 9 juli 1769 als vierde kind in het gezin van Duitse immigranten. Zijn moeder, Sara Henriëtte von Wylich, kwam uit Wesel. Zijn vader, Wilhelm Waldeck, vestigde zich in

1. Enig bekend portret van Johan Hendrik Waldeck (1769-1834). Silhouet geknipt uit papier, ca. 1790. Bron: Wilhelm Waldeck Stichting 's-Gravenhage, cat. no. A 36.

1747 vanuit Hessen in Den Haag, waar hij in 1762 het burgerschap verkreeg. Hij bouwde een handel in snuif en tabak op en was kapitein-luitenant bij de Haagse schutterij. Hij woonde op het Buitenhof en was een overtuigd orangist. Het is bijvoorbeeld bekend dat de familie op hoogtijdagen van het Huis van Oranje op het Buitenhof vreugdeschoten loste met staatsiekanonnen. Wilhelm Waldeck gaf bescherming aan betrokkenen bij de prinsgezinde opstootjes op 6 december 1782 ("Pakjesslaagavond").[6] Het antwoord kon niet worden gevonden op de vraag waarom Johan Hendrik naar zee wilde en of hij zijn intrede bij de marine te danken had aan invloedrijke voorspraak. Wellicht speelde een rol dat hij uit een sterk orangistisch en gezagsgetrouw milieu kwam. De prestaties van schout-bij-nacht J.A. Zoutman in de Slag bij Doggersbank (1781) en de belegerde positie van Prins Willem V waren misschien aanleiding om zich te weer te stellen voor prins èn het nieuwe vaderland van zijn ouders.[7]



Wel Edele Gestrenge Heer!

Ik vind mij ten Hoogste verpligt om aan UWEgeste: kennis te geeven, alsdat Haar E: Hoogende goedgevonden hebbe, om mij bij UWEgeste: te plaatsen, voor de Heer Luit: Rooijen, twijffele niet of het zal UWEgeste: nagenoeg weezen, en hoope UWEgeste: in den dienst te volheen; ik zal mij ten Spoedigste klaarmaaken om aan Boord te komen, en denk aanstaande Woensdag van Rotterdamte vertrekken met het Beurt Schip. Indien 'er Somtijds iets van UWEgeste: Orden was voor die tijd, zal met alle plaisir vernigt.

Hier mede blijve, na mij in UWEgeste: Vriendschap en Protectie te hebben aanbevolen, met alle Hoogachting

Wel Edele Gestrenge Heer!

UWEgeste: Ond: Dienaar.

T. H. Waldeck.

S'Hage den 21 November 1787

P.S. Mijn Adres is op het Buijten hof in S'Hage.

2.Handschrift Johan Hendrik Waldeck, brief dd. 21.11.1787 aan Ignatius Jansen, commandant 's lands schip Schiedam te Hellevoetsluis. Bron: Wilhelm Waldeck Stichting 's-Gravenhage, cat. no. B 24, schenking Mevrouw A.M. Loeff-Koning.

Bovendien bood de marine juist in die tijd een perspectief op een relatief goede carrière.
In mei 1787, tijdens de aanloopperiode naar de interventie van Pruisen in het conflict tussen de patriotten en de prinsgezinden later dat jaar, tekende Waldeck met zijn vader en twee broers in Den Haag een rekest "ter wederherstelling en beveiliging der oude en wettige constitutie", samen met 3101 stadgenoten. Hij was echter niet actief in politieke clubs of debatinggenootschappen, zoals zijn vader die lid was van de Oprechte Vaderlandsche Sociëteit.
In 1788 werd Waldeck als tweede luitenant geplaatst op *De Arend*, een fregat van 24 stukken onder kapitein C.I. (Dikke Kees) Bloys van Treslong, die in 1790 over hem schreef: "is goed van gedrag, veel applicatie en voorzigtig in alle Zeemans ondernemingen". In 1791 ging Waldeck over op het fregat *Brielle* van 36 stukken onder kapitein Otto Willem Gobius, waarmee hij op de uitreis naar de West op 22 december van dat jaar schipbreuk leed op de Manacles (Lizzard Point) voor de kust van Cornwall.[8] Na onder meer een reis naar de Middellandse Zee met het eskader Van Bylandt aan boord van het fregat *Castor*, werd Waldeck op 24 november 1794 geplaatst aan boord van het wachtschip *Wassenaar*, nog steeds als luitenant. Eerst opnieuw onder Johan Arnold Bloys, later in 1795 onder C.I. Bloys van Treslong.
Eind februari 1795, na de val van de oude republiek, werd Pieter Paulus door het nieuwe bewind tot voorzitter van het Comité tot de Zaken van de Marine benoemd. Paulus heeft een belangrijke aanzet gegeven tot vernieuwing van de zeemacht. Eén van zijn eerste daden was de opheffing van het korps officieren, waardoor niet alleen een reorganisatie mogelijk werd, maar ook een politieke zuivering.[9] Waldeck stond nu voor de keuze loyaal te blijven aan de Prins of te solliciteren bij de Bataafse marine. Al op 15 april 1795 werd Waldeck benoemd tot eerste officier op de *Wassenaar*. Dat betekent dat Waldeck had gekozen voor het nieuwe bewind en kennelijk, ondanks zijn prinsgezinde achtergrond, vrij snel door de zuivering was gekomen. Wellicht was Waldeck door contacten met collega-officieren en door eigen waarneming tot de conclusie gekomen dat de oude verhoudingen eenvoudigweg niet konden voortduren, daarbij discipline boven chaos verkiezend. Ook prinsgezinde officieren konden wel bewondering opbrengen voor de voortvarende wijze waarop Paulus orde op zaken stelde in de ontredderde marine. Economische motieven zullen eveneens een rol hebben gespeeld. Zijn nieuwe positie maakte het hem mogelijk aan een gezin te denken. Waldeck trouwde op 31 mei 1795 te Scheveningen met Geertruida Johanna van Seppenwolde, zuster van de zeeofficier Willem Frederik van Seppenwolde. Helaas stierf zij in januari 1796 aan de gevolgen van een miskraam.
Op 9 juni 1796 kreeg Waldeck zijn eerste eigen commando: het fregat *Hector* van 44 stukken. Pas in september was er voldoende equipage voorhanden om het schip per 1 oktober 1796 in dienst te stellen. In 1797 werd de *Hector* uitgerust om deel uit te maken van de expeditie naar Ierland. De Ieren waren in opstand gekomen tegen de Britten. Frankrijk en de Bataafse Republiek wilden de Ieren steunen en rustten een invasievloot uit. Ter geheimhouding werd in Nederland het gerucht verspreid dat het ging om de samenstelling van een eskader voor de West ter bescherming van de handel. Toen in september het Franse bewind omver werd geworpen door een staatsgreep en het invasieplan werd afgeblazen, werd de Bataafse marine door de politiek en de publieke opinie gedwongen zee te kiezen tegen de Britse blokkadevloot. Aan de Slag bij Kamperduin heeft de *Hector* evenwel niet deelgenomen. Het schip lag waarschijnlijk te Nieuwediep, omdat het als troepenschip dienst had moeten doen. Aangezien een jaar eerder schout-bij-nacht E. Lucas in de Saldanhabaai een eskader aan de Britten had overgegeven, kampte de Bataafse marine nu niet alleen met een ernstig materieel probleem, maar ook met een tekort aan ervaren hogere officieren. Voor de luitenants in de Bataafse marine betekenden de Saldanhabaai en Kamperduin een mogelijkheid om in de rangorde op te schuiven. Waldeck was vóór Kamperduin al bevorderd tot kapitein-luitenant. Op 11 mei 1798 kreeg hij het bevel over de *Gelderland*.[10] Uit de conduiterapporten is op te maken dat Waldeck niet behoorde tot de groep minder bekwame subalterne officieren, die voornamelijk vanwege hun politieke achtergrond in hogere rangen werd benoemd. In maart van dat jaar was Waldeck in Amsterdam opnieuw getrouwd. Zijn twintigjarige bruid was Alida ten Cate uit Almelo.
Na Kamperduin bleef de vloot noodgedwongen binnen. Het journaal van de *Gelderland*, bijgehouden door Waldeck en de luitenant Johan Frederik Gerhardt, geeft een indruk van wat zich zo al afspeelde, of beter: niet afspeelde, in die stilligperiode.[11] In juli 1798 lag de *Gelderland* voor Amsterdam om te worden bevoorraad. Bij het opdraaien van de ankerspil verloor een man twee vingers. Waldeck gaf een order uit waarin hij aankondigde dat hij "dieverij" strenger zou gaan straffen. Op 25 juli werd de *Gelderland* over Pampus gezet en nam zij drinkwater aan boord. Via Enkhuizen kwam het schip in het vaarwater de Vlieter, waar het gedurende de gehele maand augustus voor anker bleef liggen. In september-oktober 1798 lag de *Gelderland* voor anker op de rede van Texel, waar de monotonie van exercitie en het op de uitkijk naar vijandelijke schepen liggen het scheepsvolk bezighield. Half november liep de *Gelderland* het Nieuwediep binnen om de zeilen te luchten. In de nacht van 30 november drosten drie matrozen.

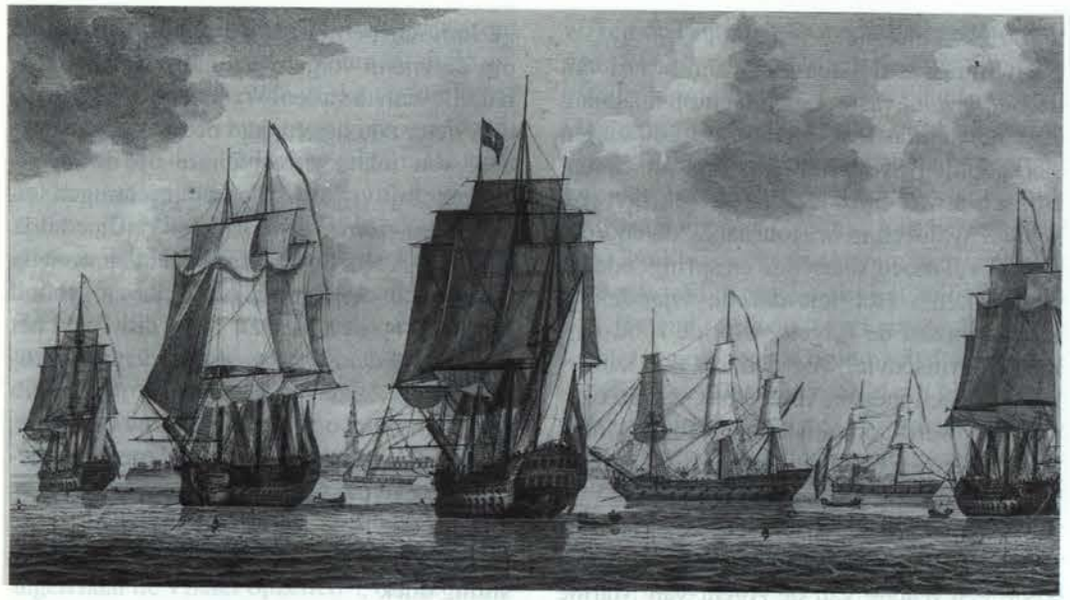
Enige opwinding was er op 11 december 1798 toen het Engelse fregat *Apollo* op de Zuiderhaaks strandde en door de bemanning in brand werd gestoken. De eerste maanden van 1799 lag de *Gelderland* onafgebroken in Nieuwediep. "Anders geen bizonders", schreef Gerhardt hoofdzakelijk in het journaal. Vanaf mei lag de *Gelderland* weer op post op de rede van Texel. Er werd een grotere activiteit van vijandelijke schepen waargenomen. Dat was het voorspel tot de Engels-Russische landing op de kop van Noord-Holland in augustus 1799.

De Actie op de Vlieter

Op 30 augustus 1799 gaf schout-bij-nacht Samuel Story, die bevelhebber van het Texels eskader was geworden nadat De Winter tijdens de Slag bij Kamperduin krijgsgevangen was gemaakt, het gros van de resterende Bataafse marine over aan de Britse vice-admiraal Adam Duncan. Het eskader lag opgesloten in het vaarwater de Vlieter dat de Texelstroom met de Zuiderzee verbond, toentertijd de toegang tot Amsterdam. Al in het voorjaar van 1799 waren getrouwen van de erfprins begonnen met het leggen van clandestiene contacten binnen de marine. Zij richtten zich onder andere tot de kapiteins Aegidius van Braam en de reeds eerder genoemde Van Capellen met plannen voor het doen overlopen van het Texels eskader naar de Prins.[12] Het is interessant dat Waldeck met zijn prinsgezinde achtergrond blijkbaar niet benaderd is. Stond hij intussen bekend als 'afzijdig' ? Volgens Roodhuyzen zijn er drie factoren geweest die de overgave hebben bespoedigd: effectieve Oranjepropaganda, samenzwering tegen en verraad jegens Story van Van Braam en Van Capellen en het feit dat Story geen Engels sprak (Van Capellen en kapitein C. de Jong onderhielden het contact met de Britse bevelhebber Mitchell).[13]

Hieronder zal ik trachten de Actie op de Vlieter te beschrijven, zoals die is beleefd door Waldeck als één van de betrokken scheepscommandanten. Vervolgens zal ik proberen enig licht te werpen op zijn gedrag aan de hand van de conclusie van eis in zijn proces voor de Hoge Zeekrijgsraad, die in 1800 moest oordelen over deze pijnlijke nederlaag voor de Bataafse Republiek.[14]

Op woensdag 21 augustus lag de *Gelderland* op wacht op de rede van Texel, toen een klein Brits vaartuig in het zeegat verscheen dat peiling begon te nemen. Door de spoedig daarop invallende windstilte leek het scheepje ten prooi te vallen aan de op wacht liggende Bataafse oorlogsbodems. Sloepen en barkassen, onder meer van de *Gelderland*, werden uitgestuurd om het opnemingsvaartuig te overmeesteren. Maar toen deze boten tot vlakbij de Brit waren geroeid, stak plotseling de wind weer op en kon het Britse vaartuig zich uit de voeten maken. Het was één van de vele incidenten waaruit viel af te leiden, dat de Britten iets in hun schild voerden. Bij dageraad van donderdag 22 augustus was het reeds zover. De uitkijk op de *Gelderland* meldde een Engelse vloot van 160 tot 180 zeilen die voor het Texels zeegat voor anker kwam. De manoeuvre was bedoeld om het nog gevechtsklare deel van de Bataafse marine in te sluiten. Al om half zes die morgen werd Waldeck met de commandanten van de linieschepen *Cerberus*, *Admiraal de Ruyter* en *Utrecht* aan boord van het vlaggenschip *Washington* geseind. Schout-bij-nacht Story vroeg Waldeck of hij voor 's lands vloot onder de vigerende omstandigheden een goede retraite wist. Waldeck antwoordde ontkennend. "Dan zullen wij de eer van de Bataafse vlag ophouden en ons hier verdedigen," besloot Story. Nauwelijks was Waldeck terug aan boord van de *Gelderland*, of de uitkijk meldde dat zich uit het Brits vlootverband een Hollandse loodsschuit losmaakte en – met een witte vlag in top – koers hield op de *Washington*. De loods had een sloep op sleeptouw, eveneens getooid met een witte vlag alsmede met een Engelse vlag op de achtersteven. Om acht uur arriveerde de sloep ongehinderd bij het vlaggenschip. Het is onduidelijk waarom de schepen van de buitenposten (*Amphitrite*, *Embuscade* en *Galathé*) – ook zonder specifieke orders van Story – deze sloep niet hebben aangehouden om de onderhandelaars op de geëigende wijze te doen begeleiden. Aan boord van de *Washington* speelde zich vervolgens datgene af wat de geschiedenis later het parlementairen incident zou noemen. Terwijl Story het ultimatum van Duncan bestudeerde, werd de afgezanten geen strobreed in de weg gelegd om zich vrij over het schip te bewegen. Story verweet later de commandant van de *Washington*, Van Capellen, niet de nodige maatregelen te hebben genomen. Hoe het ook zij: indien de Britse parlementairen daartoe opdracht hadden, hebben zij stellig gezagsondermijnende vlugschriften (waaronder een proclamatie ten gunste van de zaak van Oranje) onder het scheepsvolk kunnen verspreiden en zich een oordeel kunnen vormen over de algemene gesteldheid van het Bataafs eskader. Intussen liet Waldeck de *Gelderland* gereedmaken voor het gevecht om in het geval dat de schout-bij-nacht daartoe order zou geven deze prompt te kunnen beantwoorden. De lucht was volgens het journaal dik en het was regenachtig. Pas na de middag, om half één, zette de parlementairensloep weer koers naar de Britse vloot. Story had het ultimatum afgewezen. Er gebeurde echter niets. Omstreeks half vijf ging de Britse vloot onder zeil, vermoedelijk omdat door de toenemende wind de ankers niet goed hielden. Tussen die donderdag en dinsdag 27 augustus bleef het rustig. De *Gelderland* lag in het Breewijd (de zuidwestelijke punt van Texel) om aldaar het peilen en bebakenen door de Britten te verhinderen. Waldeck schreef op 25 augustus een brief aan Story, waarin hij zijn zorg uitsprak over het ontbreken van voldoende manschappen, zeker nu de *Gelderland* in de allervoorste positie was komen te liggen. Het schip had een tekort van 97 kop-



3. Vlooteskader onder commando van vice-admiraal Reynst op de rede van Vlissingen 1784, bestaande uit onder meer drie schepen, waarop J.H. Waldeck gediend heeft: tweede van rechts de brik Windhond, waarop zijn marineloopbaan in 1782 aanving, derde van rechts het linieschip Admiraal Tromp, waarop Waldeck in 1784 van een reis naar de Middellandse Zee thuisvoer en tweede van links het linieschip Gelderland, dat hij commandeerde tijdens de Actie op de Vlieter. Kopergravure van M. Sallieth. Bron: Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam, inv.nr. A.0477 (03).

pen, zieken niet meegerekend.
Niettemin was de stemming aan boord van de *Gelderland* vastberaden toen op maandag 26 augustus de Britse vloot, nu 200 zeilen sterk, opnieuw voor het Texels gat verscheen. Het schip was onmiddellijk gevechtsgereed, schreef Waldeck in het journaal, "de equipage was vol moed, dansende en springende bij de stukken". Het feit dat de vijandelijke schepen naast de Engelse ook de rood-wit-blauwe Prinsenvlag voerden, maakte kennelijk nog geen indruk. Van de bak van de *Gelderland* werd tenminste met zogenaamde jagerstukken schoten gedaan op een Engelse sloep die daarop haastig wegroeide.
Story had inmiddels in antwoord op zijn missive naar Den Haag over het incident van de 22ste een reactie van de Agent van Marine Jacob Spoors, opvolger van Paulus, ontvangen waarin onder meer de naderhand fatale order was vervat, namelijk om: "wanneer de vijand zich onverhoopt meester mocht maken van Den Helder, alsdan met alle schepen onder de Vlieter te retireren en door de vijand vervolgd wordende, U aldaar tot het uiterste te verdedigen; het vaarwater onder de Vlieter zo nauw zijnde, dat overmacht in die streek vruchteloos wordt, verschaft U zulks een schone gelegenheid met 's lands vloot een goede positie in te nemen".[15] De *Gelderland* ontving daarop in de avond van de 25ste een "secrete looporder", inhoudende dat het moment van retraite middels het nummersein 733 gegeven zou worden.
Het Bataafs eskader (12 schepen) zou in onderling samenspel met de kustbatterijen van Den Helder (circa 80 stukken) moeten zorgdragen voor de verdediging van het zeegat en aldus van het toegangsvaarwater naar Amsterdam. Ontbrak één van de componenten dan was de gehele verdediging vrijwel nutteloos. Van deze veronderstelling leek althans Agent Spoors uit te gaan. Doch zijn order om onder de Vlieter terug te trekken was minder logisch. De Vlieter – nauw vaarwater zoals Spoors zelf toegaf – was allerminst geschikt om met een eskader van logge linieschepen te manoeuvreren, laat staan om de vijand volgens de gangbare 'ligne de bataille' aan te vallen. Wanneer het eskader in de Vlieter zou liggen, had de vijand het voordeel van manoeuvreerruimte op de Texelstroom bij vrijwel alle windrichtingen en aldus een ruimer schootsveld. Vermoedelijk kwam de Agent op andere gedachten, want op 26 augustus wijzigde hij de order en gebood hij Story op de rede van Texel de vijand het hoofd te bieden. Deze nieuwe order heeft Story vrijwel zeker nooit bereikt. Niettemin voegde Spoors ook aan die nieuwe order toe, dat de vloot desnoods, in de Vlieter teruggetrokken na voor overmacht bezweken te zijn, met de vijand te gronde moest gaan. In de Vlieter was het Bataafs eskader eenvoudig 'a sitting duck'.

Dinsdag 27 augustus 1799
Op dinsdagmorgen 27 augustus, tijdens de dagwacht om half vijf, begon de invasie van Noord-Holland. Vanaf de *Gelderland* had Waldeck goed zicht op het flankgebeuren. In de namiddag was er op de *Gelderland* alleen nog hevig musketvuur achter de duinen te horen. Om half zes 's avonds praaide het adviesjacht het linieschip met de mededeling dat de vijand bezig was zich terug te trekken. Nog geen half uur later zag Waldeck alle achter hem liggende schepen het anker lichten en naar binnen zeilen. Om zeven uur kreeg Waldeck eveneens order om naar de koopvaardersrede te zeilen. Den Helder was die middag prijsgegeven. Zonder dat de 80 stukken geschut één schot hadden gelost, moesten zij op last van Generaal Daendels worden vernageld. De indruk bestaat, dat Story – zonder te zijn geraadpleegd – zich terecht afvroeg of dit niet te vroeg was gebeurd. Het wegvallen van de kustbatterijen betekende een cruciale slag voor de strategie van de verdediging van het zeegat. Story maakte toebereidselen om naar de Vlieter terug te trekken.[16]

Woensdag 28 augustus 1799
Er stond die nacht een harde zuidwestenwind

met een bewolkte lucht. Om half twee werd de *Gelderland* gepraaid door een loodsschuit, maar door de wind en de sterke stroom dreef de schuit mis. Er werd nog geprobeerd om een sloep aan de paardenlijn achteruit te laten zakken, maar dat hielp niet om contact te maken. Bij dageraad liet Waldeck navraag doen op de *Batavier*. De loods kwam een zeilorder afgeven over de positie die de *Gelderland* bij een eventuele terugtrekking moest innemen. Een paar uur later werd sein N° 733 op de *Washington* gehesen. Uit het journaal van de *Gelderland* is af te leiden dat Waldeck nogal verbaasd was: "De gehele vloot moest, in plaats van zoals ik overtuigd was dat het de bedoeling was op de koopvaardersrede een slaglinie te vormen, daarentegen naar de Vlieter opzeilen". Van de torenspitsen in Den Helder en op Texel woeien die morgen Oranjevlaggen. Toen de *Gelderland* op weg naar de Vlieter Oudeschild passeerde, werd de vlag van de toren neergehaald, doch eenmaal gepasseerd, weer uitgestoken. Dit bleef onder de equipage niet onopgemerkt. Waldeck bespeurde evenwel geen kwade gevolgen.

Donderdag 29 augustus 1799
Om kwart voor negen in de ochtend deed de *Washington* het sein opgaan om de ankers te lichten en onder zeil te gaan. De *Gelderland* kreeg order naar Texel terug te laveren (de wind was noordwest) zonder nadere aanduiding. Anderhalf uur later, net op het moment dat de ankers op en de zeilen los gingen, werd op de *Washington* het contrasein gehesen. De *Gelderland* ging opnieuw ten anker. Waldeck besloot verdere orders af te wachten. Voor hem was gedurende de rest van die dag de enige belangrijke gebeurtenis de komst van 25 matrozen als compensatie voor het tekort aan manschappen. Waldeck wist op dat moment niet dat het sein om naar de rede van Texel terug te varen aan boord van de *Washington* aanleiding tot hevige discussie was geweest. Story had zijn besluit om naar de rede terug te zeilen en een laatste poging te wagen de Engelse vloot een slag toe te brengen, genomen zonder voorkennis van zijn oudste kapiteins. De commandant van het vlaggenschip, Van Capellen, was kennelijk verrast. Terwijl enkele schepen onder zeil kwamen, werd er op de *Washington* getalmd. Er was onwil. Van Capellen haastte zich naar de schout-bij-nacht en trachtte hem zijn plan uit het hoofd te praten. Hij liet zelfs kapitein van Braam (*Leiden*) overkomen. De beide kapiteins voerden als argumenten aan dat de schepen te zwaar zouden zijn om bij de heersende noordwestenwind te laveren in het nauwe vaarwater en dat men tenminste twee tijen nodig zou hebben om het eskader op de rede te verzamelen. Story liet zich overtuigen, omdat hij onbekend was met het vaarwater. Deze discussie voorafgaand aan het tegenbevel heeft in vroegere publikaties aanleiding gegeven tot het vermoeden van verraad door de kapiteins van Capellen en van Braam.[17] Volgens de nieuwe conclusies van Roodhuyzen is dit een goed voorbeeld van de manier waarop beiden Story listig wisten te beïnvloeden. Zij hadden de loodsen als getuigen ingeroepen om de vlootvoogd te overtuigen. Het feit dat tenminste vier kapiteins, onder wie Waldeck maar aanvankelijk ook Van Braam, in de windrichting niet de minste reden zagen om hun schepen niet voor de terugvaart gereed te maken, doet afbreuk aan het argument van de onbevaarbaarheid. Tegen de avond kwam van de *Leiden*, *Cerberus*, *Utrecht* en *Admiraal de Ruyter* bericht van een toenemende opruiige stemming onder het scheepsvolk en in een enkel geval van dienstweigering. De equipage van het vlaggenschip weigerde en masse naar kooi te gaan, nadat vermoedelijk het gerucht was verspreid dat men het schip 's nachts in de lucht wilde laten vliegen. Van Capellen liet zelfs toe dat manschappen de wacht bij de kruitkamer betrokken. In de nacht van 29 op 30 augustus draaide de wind naar het zuiden. Story noemde dit een noodlottige wending: hij moest nu definitief afzien van terugkeer naar de rede. Maar na de overgave zeilde het

4. Twee trompe-l'oeil vervaardigd ter gelegenheid van het huwelijk van Johan Hendrik Waldeck en Alida ten Cate (1777-1802) te Amsterdam op 4 maart 1798, waterverf en gekleurde inkt op papier, maker onbekend. Bron: Wilhelm Waldeck Stichting 's-Gravenhage, cat.no.'s A 34 en A 35.

onfortuinlijke eskader op 3 september onder Brits commando bij dezelfde wind terug naar de koopvaardersrede.

Vrijdag 30 augustus 1799

's Morgens omstreeks kwart voor acht zag Waldeck de Engelse vloot "met macht van zeilen" van de rede op de Vlieter afstevenen. Het Bataafs eskader zat nu met recht als een rat in de val. Bezorgd over het uitblijven van het sein tot het gereedmaken tot het gevecht, liet hij de *Gelderland* klaarmaken voor de slag. Zijn schip zou immers de eerste klap moeten opvangen. Om kwart over negen passeerde de grote sloep van de *Washington* de *Gelderland* met een witte vlag op de boeg. Story had Van Capellen en kapitein Cornelis de Jong als parlementairen afgevaardigd in een poging tijd te winnen voor ruggespraak met Den Haag. Kort daarna kwam eindelijk het sein van de *Washington*. Waldeck liet de trom slaan en constateerde dat alles aan boord van zijn schip in beste orde was, dat het volk vol moed was en dat er aan niemand behoefde te worden getwijfeld. Om tien uur kwam de vijandelijke vloot van een twintigtal schepen groot en klein ten westen van de *Gelderland* ten anker, nauwelijks vrij van haar geschut. Om kwart over tien seinde Story alle kapiteins voor een krijgsraad aan boord van het vlaggenschip. Toen Waldeck met zijn sloep langszij de *Washington* kwam, trof hij daar een toestand van "de uiterste confusie". Zo schreef hij: "twee Engelse officieren versierd met oranje kokardes vertoonden zich op het halfdek omgeven door een menigte matrozen en onderofficieren, zodat ik mij nauwelijks en niet dan met moeite de doortocht tot de kajuit bezorgde". Op de *Washington* was bij het hijsen van het gereedmakingssein oproer uitgebroken. De equipage weigerde te vechten. Kardoezen werden in het water gegooid. De Bataafse geus werd van de boegspriet gerukt. Story verklaarde later zich handtastelijkheden te hebben moeten laten welgevallen. Daarop wilde hij zich laten overbrengen naar de *Gelderland*, doch hem werd het verlaten van het schip belet.

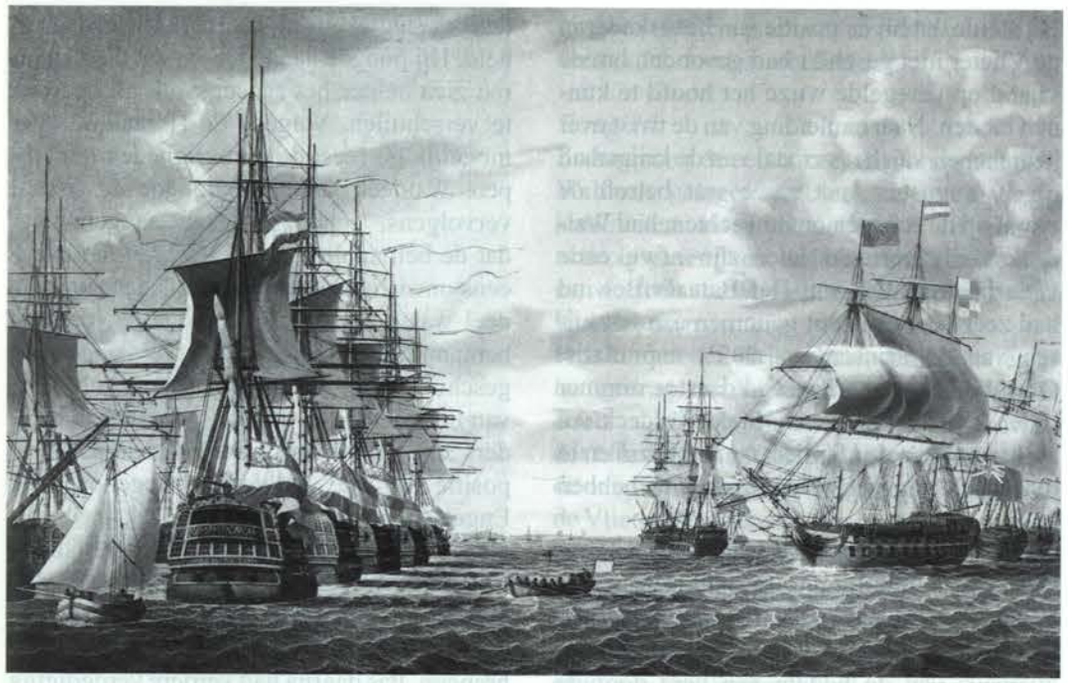
In de krijgsraad zette Story de situatie volgens Waldeck als volgt uiteen. Vier linieschepen zouden niet willen vechten: de *Washington*, *Leiden*, *Cerberus* en *Utrecht* (de laatste drie maakten de vorige dag nog aanstalten naar de rede af te werken). Hun bemanningen bevonden zich in staat van oproer. Om tijd te winnen had Story parlementairen naar de Britten gestuurd met de mededeling dat hij, Story, voornemens was de Bataafse vloot tot het uiterste te verdedigen maar tegelijkertijd met het verzoek de Britse aanval zo lang uit te stellen, totdat hij uit Den Haag nadere orders zou hebben ontvangen. De Britse bevelhebber Mitchell had dit verzoek geweigerd en Story een uur de tijd gegeven om zich over te geven dan wel de Bataafse vlag neer te halen. Daarop vroeg Story ieder van zijn kapiteins aan te geven wat de toestand was op hun schepen, vooraf zeggende dat van de *Washington* geen schot te verwachten was. In de krijgsraad bevestigde Waldeck dat alles wel was aan boord van de *Gelderland*, waarop Story had geantwoord: "Ik wenste dat ik zulks ook kon zeggen, de mijnen verdommen het om te vechten!". Waldeck voegde er evenwel aan toe, dat hij nu, wanneer hij zou terugkeren naar de *Gelderland*, niet kon instaan voor het voortduren van de paraatheid, omdat de bemanning van zijn sloep de besmetting van de *Washington* stellig naar zijn equipage zou overbrengen. Alle andere kapiteins, met uitzondering van Willem Hendrik van Senden (*Batavier*), klaagden over onbetrouwbaarheid van hun bemanning. De *Gelderland* bleek het enige linieschip dat nog niet onbetrouwbaar was. De vuurkracht van het eskader zou derhalve voornamelijk van Waldecks schip afhangen. In het licht van de situatie hadden tegenwerpingen weinig kracht van overtuigen. Niemand dacht aan notulen. Weldra geraakte men in tijdnood. Story bracht het sombere alternatief ter tafel: afwachten, ongeacht wat er komen zou, of overgave. De vergadering besloot tot het laatste.

Waldeck werd van de *Washington* teruggeroeid naar de *Gelderland*: "(...) ik hoorde de schandelijkste discoursen van de roeiers, die aan boord van de *Washington* hadden gehoord, dat, wanneer *Gelderland* één schot op de vijand gedaan zou hebben, zij met de kanons van onze schepen op Gelderland zouden zijn begonnen te vuren". Zijn instemming met het besluit tot overgave legde Waldeck later te Amsterdam notarieel in de volgende overweging vast: "Terwijl ik voor mij zag hoezeer de equipage zich tot het laatste moment had braaf gehouden, daar nu niet verder voor kunnende instaan, daarbij genomen het eerst aan te vallen schip zijnde, waarachter alle importantste schepen waarvan gedeclareerd was weinig of geen defensie te wachten stond, volgden en dus, zo genomen alleen de equipage al goed gebleven zijnde, genoodzaakt geweest zouden zijn de gehele Britse macht af te wachten, het notoir onverantwoordelijk zoude zijn 's lands volk niet als brave mannen op hoop van overwinning vechtend en sneuvelend voor het Vaderland, maar aan de wiskundigste massacre op een onverantwoordelijke wijze zou hebben opgeofferd". Het tijdsgewricht was nog te vroeg voor romantische heroïek en wellicht dreven oude gevoelens jegens Oranje, zoals hij die thuis had geleerd, boven. Terug aan boord van zijn schip deed Waldeck althans geen moeite het scheepsvolk aan te vuren tot het leveren van een zeer waarschijnlijk eenzaam gevecht. Hij liet de aftocht slaan en dat geschiedde zowel tussendeks als bovendeks onder algemeen gejuich. Tijdens een 'alle hens' deelde hij het besluit tot overgave en het hijsen van de Prinsenvlag mede. Hij prees de bemanning voor het feit dat zij niet tot de oproerlingen gerekend kon worden. Bij zonsondergang werd op de *Gelderland* voor het laatst de Bataafse vlag neergehaald. Of korte tijd daarop de Prinsenvlag werd gehesen, zoals de Britten eisten, kon niet worden vastgesteld. De konstabel Witman werd wegens dronkenschap en brutaliteit in de boeien geslagen. Het was het roemloze moment van de anticlimax. De volgende morgen liet Waldeck de Prinsenvlag, -geus en -wimpel hijsen.

Overgave

Pas op maandag 2 september namen de Britten bezit van de Bataafse schepen. De *Gel-*

derland werd overgenomen door een groepje officieren van het linieschip *Glatton*. Er werden twee proclamaties voorgelezen, één van de Prins van Oranje, de ander van de Britse opperbevelhebber Generaal Abercrombie. Waldeck en zijn officieren boden hun degens aan, zeggende dat zij zich verder als krijgsgevangenen beschouwden. Daarvan wilden de Britten niets weten. Zij verzochten de Bataafse etat-major mee te werken de orde aan boord te handhaven. In de namiddag werden de Bataafse vlaggen opgehaald en maakte admiraal Mitchell bekend dat het eskader beschouwd werd onder bevel te staan van de erfstadhouder. Waldeck kreeg opdracht zich naar de *Washington* te begeven om te verklaren wie van de officieren van de *Gelderland* op hun woord van eer (om niets tegen de Britten te ondernemen) van boord wilden gaan. Dat waren, behalve Waldeck zelf, de eerste luitenant J.N. Huys, de luitenants J.F. Gerhardt, J. Sels en B.J. Lans, de luitenant der mariniers G. Gruber, de eerste schrijver P. Quant en de eerste chirurgijn G. te Raa. Van de commandanten van het eskader zijn alleen Van Capellen en Van Braam overgegaan in dienst van de Prins. Story werd krijgsgevangen gemaakt. Kapitein Van Braam stelde daarop aan de verzamelde commandanten voor, alsnog een verbaal van de krijgsraad van 30 augustus op te stellen en te ondertekenen. Een aantal kapiteins, onder wie Waldeck, maakte bezwaar tegen de slotpassage van het ontwerp. Daar werd met zoveel woorden gesteld, dat de bemanningen van alle schepen in meer of mindere mate in oproer hadden verkeerd. Zij betoogden dat dit niet juist was, omdat hun bemanningen tot het laatst op post waren gebleven. Story zelf kon daarvan immers getuigen. Na enige discussie werd het stuk door allen (behalve de niet aanwezige De Jong) ondertekend. Uit het journaal is niet duidelijk af te leiden of de bewuste passage ook daadwerkelijk werd gewijzigd. De volgende dag laveerde de *Gelderland* onder commando van een Britse officier als eerste schip van het Vlietereskader naar de rede van Oudeschild. Vrijdag 6 september vond een ceremoniële overgave plaats aan boord van het Britse admiraalsschip. Aan alle officieren werd de degen teruggegeven. Twee dagen later bezocht de Erfprins onder gejuich en gejoel het eskader. De *Gelderland* kreeg bezoek van een groepje officieren in dienst van de Prins. De bemanning werd uitgenodigd zich als vrijwilliger te melden voor de Prins en om aan de wal te helpen het vaderland te bevrijden. Van de 378 koppen gaven zich 215 man op voor dienst bij de Prins. Dat ging evenwel met de heftigste tonelen gepaard, aldus Waldeck. Er werd gevochten en degenen die zich niet meldden werden bedreigd of mishandeld. Op 10 september moest het eskader worden gereedgemaakt voor de overtocht naar Engeland. De vrijwilligers van de *Gelderland* werden bewapend en vervolgens met kagen gedebarkeerd. De *Glatton* stuurde 70 matrozen om de *Gelderland* zeilklaar te maken. Het uitlopen naar zee vlotte niet erg, omdat er niet genoeg wind stond. Terwijl Waldeck en zijn medeofficieren zich klaarmaakten om voorgoed van boord te gaan, ramde de *Gelderland* midscheeps een Brits linieschip, dat van stuurboord dwars voor de *Gelderland* over wilde zeilen. De schade was aanzienlijk. Kluifhout, botteloef en kraanbalk braken af. De hele tuigage van het fokkezeil inclusief de stagen kwam evenals de verstaging van de boegspriet naar beneden. Tot overmaat van ramp werd het stuurboord anker door de stoot door de boeg gedrukt. Van dit moment maakten de overgebleven bemanningsleden van de *Gelderland* gebruik. Zij hadden geweigerd in dienst van de Prins over te gaan, doch het was geenszins hun bedoeling als krijgsgevangenen naar Engeland te worden afgevoerd – en daarop leek het maar al te zeer! Er ontstond tumult, hier en daar leidend tot vechtpartijen en verwensingen aan het adres van niet alleen de Britten, maar ook aan dat van Waldeck en zijn officieren. De bottelarij werd bestormd en men vergreep zich aan de drank en andere voorraden, daarin prompt 'geholpen' door



5. Overgave van de Hollandse vloot bij Texel, 30 augustus 1799. Gravure van Robert Dodd. Bron: Stichting Atlas van Stolk, Rotterdam, inv.nr. 5437 (2).

Britse matrozen. In deze opperste verwarring verliet Waldeck uiteindelijk tegen zeven uur 's avonds zijn schip via een geschutspoort.[18] Met een loodsschuit bereikte hij Texel. Twee dagen later werd hem een vissersschuit ter beschikking gesteld, waarmee hij op 16 september 1799 in Amsterdam aankwam.

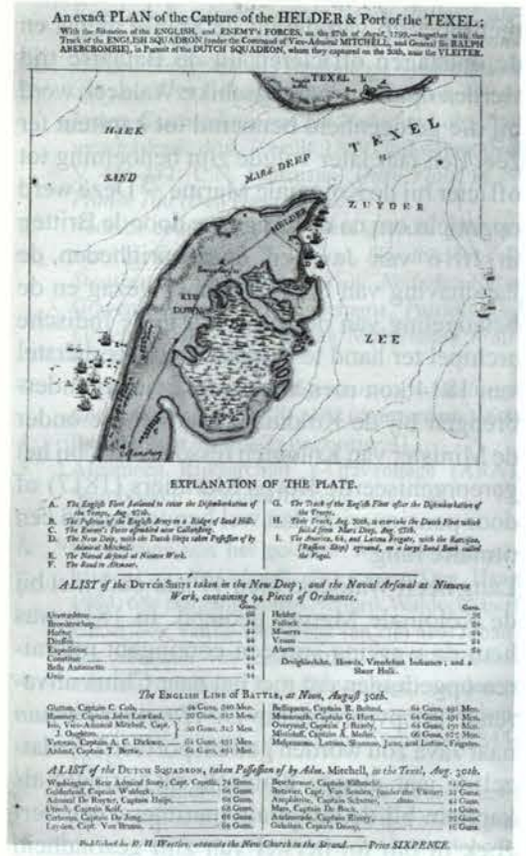
Beschuldigd van plichtsverzuim

Het Bataafs bewind voelde zich na de Actie op de Vlieter danig vernederd. In de Nationale Vergadering werden de verantwoordelijken door de voorzitter 'monsters, lafaards, verraders en snodaards' genoemd. Reeds op 8 oktober 1799, nog voor de vijandelijkheden in Noord-Holland werden gestaakt, werd een Hoge Zeekrijgsraad benoemd die moest oordelen over het gedrag van de bevelhebbers van het eskader. De raad bestond uit zeven leden onder wie voorzitter vice-admiraal J. E. van Raders en kapitein-luitenant J.J. Melvill, met wie Waldeck de schipbreuk van de *Brielle* had beleefd. Fiscaal werd H. Malecotius. De zeekrijgsraad hield zitting in het tot Nationaal Hôtel omgedoopt Stadhouderlijk Kwartier van het Binnenhofcomplex te Den Haag. Op 19 oktober werd Waldeck op last van de fiscaal op verdenking van plichtsverzuim "in custodie buiten accessie" gesteld in het provoosthuis van de marine in het daartoe ingerichte Wolfenbüttelhuis op de hoek van de Lange Poten en de Hofstraat. Zijn medebeschuldigde kapitein De Jong heeft de omstandigheden van zijn arrest beschreven. Geen bezoek, controle van correspondentie, geen contact met de andere beschuldigden. Twee keer per dag werden hun sobere kamers gecontroleerd.[19] Waldecks voorarrest werd op 4 maart 1800 omgezet in huisarrest op woord van eer, echter niet nadat het familiehuis op het Buitenhof was gecontroleerd op verboden wapenbezit. De kanonnetjes waren voortijdig onder de grond gestopt.

In deze periode vonden drie verhoren van Waldeck plaats. Hij ontkende daarin plichtsverzuim van hemzelf of van zijn bemanning.

Hij stelde dat hij de positie van het eskader in de Vlieter niet geschikt had gevonden om de vijand op geregelde wijze het hoofd te kunnen bieden. Naar aanleiding van de twist over het tekenen van het verbaal van de krijgsraad op 30 augustus, met name wat betreft de onwil op de schepen om te vechten, had Waldeck zoals vermeld later zijn afwijkende visie laten vastleggen. Het Bataafs Bewind had zeer veel aanstoot genomen aan het hijsen van de Prinsenvlag na de capitulatie. Ofschoon Story had gezegd daartoe nimmer order te hebben gegeven, hield Waldeck vol zulks conform de afspraak met tegenzin en in navolging van het vlaggenschip te hebben gedaan.

Op 19 juni 1800 werd Waldeck officieel in staat van beschuldiging gesteld. Op 5 september van dat jaar stelde de fiscaal zijn conclusie van eis: "Dat de gearresteerde door de overgave van de bodem aan hem door de republiek te harer verdediging toevertrouwd, alsmede door toe te stemmen in de overgave van de andere 's lands schepen, zonder het doen der geringste defensie, zich aan verregaand plichtsverzuim heeft schuldig gemaakt". Waldeck beriep zich in zijn verdediging op het bestaan van oproerige bewegingen op de grootste schepen, op de onmogelijkheid om voor zijn bemanning in te staan en op de onverantwoordelijkheid zijn bemanning aan de "wiskunstigste massacre" op te offeren, omdat de *Gelderland* als eerste schip de gehele Britse macht moest afwachten. Ten slotte beriep hij zich op zijn vertrouwen niet door oudere officieren misleid te kunnen worden. De fiscaal toonde daar geen begrip voor. Waldeck, zo stelde hij, was onbevoegd geweest toe te stemmen in de overgave van de zogenaamd oproerige schepen, omdat hij zich niet genoeg had vergewist van de werkelijke toestand aan boord van die schepen. En al was voldoende gebleken, dat er oproer plaats had, dan nog had de overgave niet mogen geschieden zonder in ieder geval getracht te hebben de schepen onklaar te maken. De fiscaal zette herhaaldelijk vraagtekens bij de graad van oproerigheid. Hij poogde aan te tonen, dat de officieren zich achter het scheepsvolk probeerden te verschuilen. Volgens de fiscaal was het mogelijk geweest de oproerigheden te dempen. Waldeck had, zo betoogde de fiscaal vervolgens, zonder redenen aangenomen, dat de bemanning van de *Gelderland* eveneens onwillig was te vechten. Naar zijn oordeel was het volstrekt onmogelijk, dat een bemanning, die in het zicht en onder het geschut van de vijand trouw was gebleven, van het ene op het andere moment in verraders zou zijn ontaard. Ondanks de penibele positie van de *Gelderland* tegenover de Engelse overmacht, had Waldeck zich volgens de fiscaal nimmer op menselijkheid, waarachter allerlei misdaden konden worden gemaskeerd, mogen beroepen alvorens getracht was de vijand evenredig nadeel toe te brengen. Pas daarna had verdere verdediging alsnog als een wanhopige opoffering beschouwd kunnen worden. Waldeck had zich te vlug en zonder de geringste defensie overgegeven. Op Waldecks gedrag na de capitulatie werkte, aldus de fiscaal, verzwarend dat hij vrijwillig de oude Hollandse vlag had gehesen en bovendien bevel was blijven voeren, in het bijzonder bij het terugzeilen naar de rede. Uit het voorgaande relaas kan men ook het tegenovergestelde concluderen. Ten slotte had Waldeck zich door het mede ondertekenen van het verbaal van de krijgsraad op 30 augustus aan boord van de *Washington* mede schuldig gemaakt aan misleiding van het gouvernement en de justitie dan wel zich aan niet te verschonen zwakheid en welwillendheid ten opzichte van de eskadercommandant vergrepen. De gebeurtenissen aan boord van het vlaggenschip en de wijze waarop tot de onfortuinlijke beslissing werd geprest, had Waldeck tot de grootste achterdocht moeten stemmen in plaats van te vertrouwen op zijn oudere collegae. De fiscaal concludeerde dat Waldeck niet kon worden beschuldigd van opzettelijk, doch wel van verregaand plichtsverzuim en



6. Kaart van de landingen in Noord-Holland 1799. Bron: Rijksprentenkabinet, Amsterdam, inv.nr. FM 5525 A.

eiste, dat hij uit 's lands dienst ter zee zou worden ontslagen en onbekwaam zou worden verklaard den lande immer weer te kunnen dienen met veroordeling tot de kosten van het proces.

De Hoge Zeekrijgsraad vonniste Waldeck conform de eis op 1 oktober 1800 in de Trèveszaal. Dezelfde straf ondergingen de commandanten van de *Amphitrite* (Jacob Diederik Schutter), *Admiraal de Ruyter* (Johan Nicolaas Huys), *Batavier* (H.W. graaf van Senden), *Beschermer* (Jan Florens Eilbracht), *Embuscade* (Johan Rivery) en *Galathé* (J.J. Droop). De Jong werd, vanwege enkele bezwarende feiten, gestraft 'met het zwaard over het hoofd'.[20] Schout-bij-nacht Story en de kapiteins Van Capellen, Van Braam en Kolff (hij wist tijdig uit gevangenschap te ontsnappen!) werden bij verstek ter dood veroordeeld.[21]

Terugblik

Zo kwam bij de eerste keer dat Johan Hendrik Waldeck gelegenheid leek te krijgen zijn kwaliteiten als commanderend officier in actie te tonen, een weinig eervol einde aan een tot dan toe voorspoedig verlopen loopbaan bij de marine.

Hoe kan men, 200 jaar later, aankijken tegen het gedrag van Waldeck als één der bevelhebbers van het onfortuinlijke Vliestereskader? Had hij onmiddellijk, toen hij al twijfelde aan de juistheid van het terugtrekken naar de Vlieter de order van zijn bevelhebber moeten aanvechten? Had Waldeck – als jongste van de linieschipcommandanten – tijdens de krijgsraad van 30 augustus een voorbeeld kunnen stellen door zijn toestemming voor de overgave te weigeren? Had hij, aangenomen dat de oproerlingen hem dan van boord van het vlaggenschip hadden laten gaan en dat het hem gelukt zou zijn de bemanning van de *Gelderland* genoeg moed in te spreken, alleen het gevecht met de Britten moeten aangaan? Had hij de verantwoordelijkheid op zich moeten nemen voor de enige manier die onder de omstandigheden nog openstond om zijn schip onklaar te maken, namelijk de lont in het kruitvat te steken met alle gevolgen van dien?

Waldeck wist niet dat de Vlieter op grond van een expliciete instructie uit Den Haag tot laatste retraite was uitgekozen. Hij vermoedde eerder een tijdelijke terugtrekking. Waldeck heeft verklaard dat hij tot op de dag van de overgave niets had gehoord of gemerkt van ongeregeldheden aan boord van de andere schepen. Zelfs nu is niet duidelijk vast te stellen hoe de stemming onder het scheepsvolk werkelijk was. De slagkracht van het eskader werd in ieder geval niet bevorderd door het psychologisch effect van de wisselwerking tussen de zwakke bevelvoering van Story, de Britse propaganda en het fait accompli van de nadelige positie van het eskader. De eerste

gelegenheid om bedenkingen of tegenwerpingen te formuleren – tijdens de krijgsraad van 30 augustus – was ook de laatste. Het feit dat Waldeck meldde dat de toestand op de *Gelderland* onder controle was, heeft niet geleid tot een meer positieve inschatting van de aanwezigen van de kansen van het eskader. Het is goed mogelijk dat Waldeck de eenvoudige en snelle conclusie heeft getrokken, dat het eskader al verloren was voordat het kon worden overgegeven. Had hij dan toch niet moeten proberen zijn schip te vernielen? Bij terugkomst aan boord van de *Gelderland* na de krijgsraad bleek de stemming onder de bemanning al rap omgeslagen. De kans dat hij met medewerking van de bemanning het schip op "ordelijke wijze" kon laten zinken moet niet groot worden geacht. Had hij dan een daad moeten stellen door persoonlijk het schip in de lucht te laten vliegen, zoals Van Speyk in 1830 wel zou doen? Twee eeuwen later kan men er wel begrip voor tonen, indien Waldeck daarvoor de opoffering van zoveel mensenlevens niet gerechtvaardigd achtte. Zoveel heilig vuur voor de toen geldende ideologie bezaten hij noch zijn mede-commandanten niet.

Einde van een carrière

Het instorten van zijn carrière ging gepaard met een voor Waldeck moeilijke periode in zijn privé leven. Na de geboorte van een levenloos kind in 1798, was zijn tweede vrouw Alida ten Cate weer in verwachting toen de overgave op de Vlieter plaatsvond. Hun dochter Sara Henriëtte werd geboren tijdens zijn gevangenschap. Het kind leefde maar een paar maanden. In maart 1801 werd een zoon, Willem, geboren die slechts een half jaar heeft geleefd. Een derde kind stierf kort na de geboorte in 1802. Het echtpaar had toen Den Haag verlaten en woonde in Rotterdam. Op 19 november stierf Alida.

In 1813 kwam met de terugkeer van Oranje de rehabilitatie. De Vlieter sententie werd teniet gedaan.[22] In 1814 werd het korps zeeofficieren gereorganiseerd. Alle officieren met inbegrip van die uit de Franse dienst en de ontslagen officieren uit de Bataafse tijd werden opnieuw gerangschikt. Waldeck werd bij die gelegenheid benoemd tot kapitein ter zee. Een jaar later volgde zijn benoeming tot officier bij de Koloniale Marine.[23] Deze werd opgericht om na de teruggave door de Britten in 1816 van Java en onderhorigheden de handhaving van het Nederlands gezag en de beteugeling van de zeeroverij in de Indische archipel ter hand te nemen. Na het eerherstel van 1814 kon men veel zeeofficieren onderbrengen bij de Koloniale Marine, die onder de Minister van Koloniën ressorteerde, bij het gereorganiseerde Korps Mariniers (1817) of door pensionering dan wel benoeming in een titulaire rang.

Lang heeft Waldeck, toen 47 jaar oud, niet bij de Koloniale Marine gediend. In 1816 was hem de werving van een contingent militairen opgedragen dat met het naar China uitvarende koopvaardijschip *De Hoop en Fortuin* naar Java zou worden getransporteerd. In datzelfde jaar diende Waldeck, nu vermeld als kapitein bij de koloniale mariniers, een verzoek in om tot herstel van zijn gezondheid een jaar in Gelderland te mogen doorbrengen. Dit verlof werd hem met behoud van tractement toegekend. Een jaar later vroeg hij ontslag uit de dienst en verzocht hij, na 35 dienstjaren, te worden gepensioneerd. Ook dit verzoek werd ingewilligd. Op 18 mei 1817 verliet Waldeck de marine met een pensioen van *f* 1500,- per jaar. Hij vestigde zich in Brabant, ver van de zee. Waldeck stierf in zijn geboorteplaats op 2 februari 1834, ruim 64 jaar oud.

Noten

1. Zie bijvoorbeeld S. Story, *Verantwoording van Samuel Story wegens zijn gehouden gedrag als commandant van 'slands esquader voor, op en na den 30 aug. 1799, nevens zijne wederlegging van de op 16 Jan. 1804 tegen hem uitgesprokene criminele sententie* (Amsterdam 1805) twee delen; L.C. Vonk, *Geschiedenis der landing van het Engelsch-Russische leger in Noord-Holland, alsmede de krijgsbedrijven en politieke gebeurtenissen zoo aldaar, als in Vriesland en Gelderland in den jare 1799* (Haarlem 1801) twee delen; J.C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen* (derde druk, Zwolle 1869) vijf delen, deel V, 446-482; C.N. Fehrmann, *Onze Vloot in de Franse Tijd* (Den Haag 1969).
2. Voor de context is onder meer gebruik gemaakt van I.H. Gosses en N. Japikse, *Handboek tot de Staatkundige geschiedenis van Nederland* ('s-Gravenhage 1927) en S. Schama, *Patriots and Liberators, revolution in the Netherlands 1780-1813* (Londen 1977).
3. Th. Roodhuyzen, *In woelig vaarwater. Marineofficieren in de jaren 1779-1802* (Amsterdam 1998)
4. Roodhuyzen, *In woelig vaarwater* 41
5. Algemeen Rijksarchief 's-Gravenhage (ARA), Stamboeken Marineofficieren vóór 1813, VI, folio 68.
6. Genealogie van het geslacht Waldeck (Immenhausen) in *Nederland's Patriciaat* (Den Haag 1984) 68e jaargang. Johan Hendrik Waldeck stierf kinderloos. Van de vier zoons van zijn neef Johannes Abraham Waldeck (1803-1888, hoofdcommissaris van politie te 's-Gravenhage) werden er drie marineofficier. Een dochter trouwde de latere schout-bij-nacht Johan Cato Commijs (1845-1925).
7. Het is opvallend dat zich onder de weinige door J.H. Waldeck nagelaten papieren een afdruk van de bekende kopergravure van Zoutman door R. Vinkeles en C. Bogerts bevindt.
8. ARA, Archief admiraliteitscolleges, inv.nr. 1252, 'Generaal rapport van het ongeluk voorgevallen op donderdag 22 december 1791 met alle de Verrigtinge welke hier en daar na geschied zijn door O. W. Gobius.' Op de betaalrol van de *Brielle* van 18.12.1791 staat Waldeck als luitenant vermeld – zesde in anciënniteit – met een gage van *f* 30,- per maand. ARA, Archief admiraliteitscolleges, inv.nr. 872.
9. Roodhuyzen, *In woelig vaarwater* hoofdstuk V
10. In het *Recueil van Resolutiën, Instructies, Reglementen enz. rakende de zaken van de Marine 1795-1797* wordt in de *Rangschikking van het Corps Zeeofficieren volgens het plan van organisatie (Bataafsche Marine)* Johan Hendrik Waldek genoemd als kapitein-luitenant. In de officiersboekjes van 28 maart 1797 en 1 juli 1799 is dit eveneens het geval. Commando over de *Gelderland*: Resolutie van de Agent van Marine inv.nr. 23, 11 mei 1798. Voordat de *Gelderland* onder commando van J.H. Waldeck kwam, had het linieschip voornamelijk dienst gedaan in de Middellandse Zee en de Zeeuwse zeegaten. Vice-admiraal Willem van Braam en Luitenant-admiraal Jan Hendrik van Kinsbergen hebben op de *Gelderland* hun vlag gevoerd.
11. ARA, Tweede afdeling, Archief Marine 1795-1813, inv.nr. 241.
12. Roodhuyzen, *In woelig vaarwater* 163
13. Ibidem, 164-167
14. Voor het nu volgende relaas is, behalve van de in noot 1 genoemde werken en het journaal van de *Gelderland*, gebruik gemaakt van de processtukken van de Hoge Zeekrijgsraad ingesteld op 8 oktober 1799. ARA, Archief van de Colleges belast met de Hoge Militaire Rechtspraak 1795-1813, inv.nr. 254.
15. Story, *Verantwoording*, deel I, 84-85, voetnoot 21
16. Story stelde in zijn *Verantwoording*, deel I, 125, dat de vijand nog nauwelijks artillerie aan land gebracht had. Toen nu de Bataafse kustbatterijen vernageld waren en derhalve onbruikbaar waren geworden, had Story althans op 28 augustus 1799 – de dag waarop hij het eskader naar de Vlieter liet terugtrekken – nauwelijks of niets te duchten van de artillerie aan de wal. De Engelsen deden bovendien geen poging het zeegat binnen te vallen, omdat de wind ongunstig was. Het lijkt er aldus op, dat Story zijn beslissing tenminste twaalf uur had kunnen uitstellen. Nu moest de retraite, terwijl overal de Oranjevlaggen wapperden, stellig een psychologisch effect hebben op het gemoed van het scheepsvolk. Op de *Leiden*, *Cerberus* en *Utrecht* veroorzaakte het zien van de vlaggen reeds de nodige opschudding.
17. De Jonge, *Geschiedenis Nederlandsche Zeewezen* 463
18. Behalve de 12 schepen van het Vlietereskader, werden in Nieuwediep nog eens ruim 23 schepen door de Britten in beslag genomen. De *Gelderland* werd overgevaren naar Sheerness en kwam daar onder commando van kapitein Jan Tulleken. Het Vlietereskader bleef vervolgens enige tijd werkloos liggen als gevolg van een eigendomsdispuut tussen de Prins en de Britten. In maart 1800 werden de *Gelderland*, *Amphitrite*, *Embuscade* en *Galathé* met toestemming van de Britten geformeerd tot het zogenoemde Prinsen-eskader onder bevel van Tulleken. Een jaar later werd dit eskader uiteindelijk ingezet voor troepentransport tussen Ierland en de eilanden Wight, Jersey en Guernsey. Bij de Vrede van Amiens (1802) werd het eskader afgedankt en ging de *Gelderland*, ingelijfd bij de Royal Navy als *Guelderland*, een roemloos einde tegemoet. In 1811 werd het schip onttakeld en deed het dienst als wachtschip in Chatham. Het werd in 1817 verkocht. Bronnen: Instituut voor Maritieme Historie der Koninklijke Marine; D. Lyon, *The sailing navy list. All the ships of the Royal Navy. Built, purchased and captured 1688-1860* (Londen 1993); J.C. Mollema, *Geschiedenis van Nederland ter zee* (Amsterdam 1941) 4 delen, deel III, 418-419

J. Bruin betreffende de vouwkano's een licht te werpen op zijn ervaringen met de Epica vouwkano.

Analyse van een aantal gegevens uit het onderzoek van Jan Bruin

Uit het onderzoek van J. Bruin is een groot aantal gegevens over de Engelandvaarders zelf, over hun vlucht en over hun boten bekend geworden. Tijdens de Duitse bezetting zijn er blijkens dit onderzoek tussen 5 juli 1940 en 9 april 1945 112 pogingen ondernomen om via de Noordzee Engeland te bereiken. Van de daarvoor gebruikte boten zijn er 29 in Engeland aangekomen (26%), de overige 83 pogingen zijn mislukt. De mislukkingen hadden verschillende oorzaken. Sommige boten werden reeds vóór zij de waterlijn hadden bereikt door de Duitsers gesignaleerd en geconfisqueerd, andere werden op zee door Duitse patrouilleboten onderschept (waarna de opvarenden gevangen werden genomen) en nog weer andere boten zijn spoorloos verdwenen met bemanning en al.

Een speciale categorie vaartuigen werd gevormd door de tweepersoonskano's waarmee zestig jongemannen (in dertig kano's) tussen 4 februari 1941 en 30 juni 1943 de oversteek hebben gewaagd of wilden wagen. Het is bijzonder dat de helft van deze kano's (zestien) door één of twee studenten van de Technische Hogeschool (TH) Delft of door pas afgestudeerde ingenieurs werd bemand (25 personen = 42%).[6] Een tweede bijzonderheid is het feit dat de helft van hen bestond uit goed getrainde leden van de Delftsche Studenten Roeivereeniging Laga (13 personen), onder wie de bekende raceroeiers C.T. (Coen) de Iongh (winnaar (als slag) van de Varsity van 1938) en Jan van Blerkom (bekroond als beste skiffeur van het jaar 1940).[7] Een deel van de overige kanovaarders was ook goed getraind. Onder hen bevonden zich onder anderen (race)roeiers van de roeiverenigingen Njord, Nautilus en DDS, ervaren zeilers en een enkele marineman. Desondanks was het aantal kano's dat veilig in Engeland is aangekomen schrikbarend laag; slechts vier van de dertig hebben het gehaald (13%). Deze kano's waren op één jongeman na geheel bemand door Delftse studenten.

Waardoor lukte het de andere 26 tweepersoonskano's niet om Engeland te bereiken? Over het algemeen lag het niet aan een gebrek aan training of aan onbekendheid met water. Het meest voorkomende probleem was een onverwachte weersomslag, waardoor de kano soms volliep of zelfs omsloeg (elfmaal). Hierdoor zijn verschillende kano's teruggewaaid of teruggespoeld naar de Nederlandse kust, of men zwom of peddelde terug naar het strand (zesmaal). In de oorlog werden geen weerberichten verstrekt en bij een vertrek midden in de nacht bij nieuwe maan kon men ook zelf geen voorspellingen maken door naar de lucht te kijken.

Het is mogelijk dat de opvarenden van vijf kano's van wie niets meer is vernomen ook door een plotselinge storm in moeilijkheden zijn geraakt. Eén kano moest terugkeren wegens ijsafzetting op de voorplecht, waardoor het bootje topzwaar was geworden en dreigde te zinken. De bemanning van een andere in nood verkerende kano is door een Katwijkse visser opgepakt en gered.

Drie kano's zijn al voor het vertrek door de Duitsers in de Katwijkse duinen gevonden, toen die ervan op de hoogte waren gekomen dat van daaruit Engelandvaarders waren vertrokken, en ze dus extra surveilleerden. Van twee kano's is de bemanning al op het strand opgepakt. Arrestaties op zee door Duitse patrouilleboten vonden in zes gevallen plaats, éénmaal door verraad van een arbeider aan de Atlantikwall, die de *Kriegsmarine* achter de kano aanstuurde. Van deze zes bootjes was er slechts één in 1941 – het topjaar van de Engelandvaart – vertrokken, de overige vijf in 1942 en 1943. Waarschijnlijk waren er in die latere jaren meer Duitse patrouilleschepen op zee in verband met een verwachte Britse invasie. Een aantal opvarenden heeft met meer dan één van de genoemde vormen van rampspoed te maken gehad. Twee studenten (van verschillende kano's) zijn na respectievelijk vier en zes maanden aangespoeld op Texel en in Noordwijk, en aldaar begraven.[8]

De kano's

Tijdens de bezetting waren er diverse merken vouwkano's in omloop, onder andere de Klepper, de Pirat en de Epica, allemaal van Duitse makelij. De Britten kenden vóór 1942 nog geen vouwkano's.[9] Toen dan ook op 26 juni 1941, na een lange tocht op een windstille zee, de eerste vouwkano (*Faltboot*) Engeland bereikte met aan boord J.W. (Jaap) van Hamel en R.F. (Rudi) van Daalen Wetters, werden de jongemannen aanvankelijk niet vertrouwd. Het wantrouwen werd nog versterkt nadat zij hadden verteld vijf dagen en nachten onderweg te zijn geweest. Hun verhoren in Londen – die iedere Engelandvaarder moest ondergaan – duurden dan ook ongebruikelijk lang.[10] Voor Jaap van Hamel moeten het wantrouwen en de herhaalde langdurige verhoren bijzonder frustrerend zijn geweest. Hij was maar net op tijd uit Nederland ontsnapt. Een paar dagen na zijn afvaart stond de *Sicherheitspolizei* op de stoep van zijn ouderlijk huis, om hem te arresteren. Het is vrijwel zeker dat hij was verraden door zijn verzetsmakker Hugo de Man, met wie hij samen de Delftse reservekapitein J. Bouwer had neergeschoten, die van het aangeven van Engelandvaarders werd verdacht.[11]

De scherpe Londense verhoren dienden er in de eerste plaats voor om vijandelijke spionnen te ontmaskeren. Verder vormden zij voor de Nederlandse en Engelse inlichtingendiensten een belangrijke bron van informatie over de situatie en recente gebeurtenissen in bezet gebied, over verzetsmensen en hun activiteiten, en over verraders en NSB-ers, wier namen werden genoteerd.

Van de meeste Engelandvaarders is niet bekend met welk type kano zij onderweg zijn geweest. Van enkelen weten wij dat wel. De twee bootjes die O.W. (Oscar) de Brey en zijn vrienden eind september 1941 in de Katwijkse duinen hadden verstopt en die daar ontijdig door de Duitsers zijn gevonden, zijn Klepper-vouwkano's geweest.[12] De vouwkano waarmee de gebroeders ir. W.H. (Willem) en H.B. (Han) Peteri op 21 september 1941 in Engeland aankwamen, was een Pirat. De boot is nog steeds in hun bezit.[13] Er is ook een oversteekpoging met een Epica bekend, te weten die van P.H. (Paul) van Dantzig en H.P. (Henk) Verschuur, die op 13 januari 1942 's avonds laat Scheveningen verlieten. Door ijsafzetting op de voorplecht, waardoor de boot topzwaar werd, moesten zij hun poging staken en terugkeren naar het strand.[14] Gezien de ervaringen van een van de auteurs van dit artikel met de Epica-vouwkano, zal deze kano nu verder worden bekeken.

Herkomst van de Epica

In het midden van de jaren dertig wilde een Duitse 'wetenschappelijke' expeditie de Jordaan per boot onderzoeken. Daartoe hadden de 'geleerden' een aantal tweepersoonsvouwkano's van het merk Epica, van een expeditieuitrusting voorzien en naar Rotterdam gezonden, van waaruit ze naar Haifa zouden moeten worden verscheept. De Britten, die in opdracht van de Volkenbond het beheer voerden over het mandaatgebied Palestina, vertrouwden de zaak echter niet en beschouwden de zogenaamde wetenschappelijke expeditie als een dekmantel voor spionageactiviteiten. Zij weigerden hiervoor toestemming te verlenen.

De bootjes, die inmiddels in Rotterdam waren aangekomen, bleven daar in entrepot liggen totdat ze zouden worden verkocht. De Duitsers hadden er geen belangstelling meer voor. Het een jaar of langer in entrepot opgeslagen blijven liggen is niet bevorderlijk voor de kwaliteit van vouwkano's. Er werd onzorgvuldig met ze heen en weer gesjouwd, ze lagen te warm en er kwamen teervlekken op. Toen deze opslag Carl Denig (van de bekende sportzaken) ter ore kwam, kocht hij het hele partijtje Epica's voor een habbekrats op en bood ze als 'gelegenheidsaanbieding' per

advertentie voor de schappelijke prijs van *f*200,- per stuk aan. Dat zal naar schatting in 1935 of 1936 zijn geweest.[15]

Zeewaardig maken van de Epica

Om de zeewaardigheid van de kano's te vergroten moest er aan veel bootjes flink worden gesleuteld, zo ook aan de Epica. In vergelijking met de Klepper had de Epica ten opzichte van zijn breedte een relatief grote holte, dat wil zeggen de hoogte van de kuiprand tot de kiel. Hierdoor moesten de armen bij het peddelen hoog worden opgetild en naar buiten gebogen teneinde noch de ellebogen te stoten, noch met de peddels langs de rand van het canvasdek te schuren. Desondanks was de Epica door het grotere vrijboord waarschijnlijk zeewaardiger en als zeilkano beter te gebruiken dan de Klepper. De bestuurbaarheid was even beroerd en de kans om tijdens het zeilen af te drijven was, ondanks de zijzwaardjes, even groot als bij de Klepper.

De boot had een groene huid van drie lagen rubber, met daartussen twee lagen textiel (vermoedelijk canvas) en over de kuip een groen driedelig canvas spatdek. De drie spatdekdelen werden met rubber canvas zijstroken over de kuiprand gestulpt en hierop met verchroomde messing draaiwervels vastgezet. Om elk mangat sloten twee delen met een hoge rubber canvas rand om de kanoër. Het voorste deel van deze rand had aan weerszijden een lange lip die door een sleuf op het achterste gedeelte werd gestoken, zodat de rand werd afgesloten. Het geraamte bestond voornamelijk uit inlands Duits essenhout met messing schuifbussen.

De kano was voorzien van twee losse luchtzakken die met de mond opgeblazen moesten worden. Eén bevond zich in de voor– en één in de achtersteven. Zij dienden om de boot drijvende te houden in geval van vollopen. Door deze luchtzakken was de boot ook uitstekend als smokkelvaartuigje te gebruiken, zoals Jan-Vos van Marken en zijn vader hebben ervaren.

Omstreeks 1937/1938 togen zij met de opgevouwen Epica per trein naar Emmerich, haalden daar bij een Duitse bankrelatie een pakje op, zetten de boot op de kade in elkaar en verstopten het pakje in de boeg tussen de uiterste punt en de luchtzak. Vervolgens zakten zij rustig peddelend de Rijn af, meldden zich bij de douane in Lobith Tolkamer en kwamen probleemloos met het pakje in Velp (Gld.) aan.

Om te kunnen zeilen was de boot voorzien van een tweedelig houten mastje en een eenvoudig wit emmerzeil. Teneinde minder risico te lopen om door de Duitsers te worden gesignaleerd, werd het zeil grijs geverfd.

Op verschillende punten werd de kano versterkt. Ten eerste liet de bevestiging van het roer aan de achtersteven te wensen over. Aan een aluminium hoekprofiel, gevulcaniseerd tussen de huid en de rubber achtersteven, waren de twee ogen voor de roerpen geklonken. Deze constructie was te zwak voor (zware) zeegang. De bevestiging werd vervangen door een soort tetraëder kooi van aan elkaar gelaste bronzen strippen. De kooi werd over de achtersteven geschoven en met banden aan de kuiprand vastgezet. Ten tweede werden het opklapbare roer, met name het draaipunt ervan, en het aluminium blad versterkt. Als derde waren de spatdekken met hoge opstaande rand, die om het middel van de kanovaarders moesten worden vastgemaakt, te zwak om overslaande golven te kunnen weerstaan. De bevestiging van de over de houten kuiprand te stulpen randen, die van hetzelfde materiaal als de huid van de kano waren gemaakt, moest dus worden versterkt. Ook de bevestiging van het balkje van de zijzwaarden aan de kuiprand moest worden versterkt. Deze bevond zich over of onder het voorste spatdek, op korte afstand van de voorpunt van de kuip. Als vijfde werd de boot voorzien van een echt vloeistofkompas in een messing helm met olielampje voor verlichting. Het kompas werd op de ladder bevestigd. De 'ladder' is de lengte spaninrichting van de boot; de twee of drie grote U-vormige spanten onder de kuiprand worden erop bevestigd.

Sleutelen aan de Epica

In het najaar van 1941 vatte Jan-Vos van Marken het plan op om samen met zijn Lagavriend Paul van Dantzig, die als jood Nederland moest verlaten, in zijn Epica naar Engeland over te steken. Hij had deze vouwkano al in 1935 of 1936 van zijn vader gekregen. Van Dantzig wierp zich daarop intensief op het sleutelen aan de kano. Het kan haast niet anders of Dik van Swaay diende hem hierbij van advies. Deze Delftse student electrotechniek had als één van zijn voornaamste taken in de Haagse Ordedienst (OD) het weghelpen van Engelandvaarders, zowel door het verschaffen van materiaal (kano's) als door het op zee zetten van de bootjes en de bemanning. Op 27 september 1941 ondernam hijzelf een oversteekpoging per kano, samen met zijn mede-Lagaaier P.T. (Paul) Eckenhausen.

Door een toeval was Jan-Vos van Marken hiervan op de hoogte. In de nazomer van 1941 fietste Van Marken vanuit Delft langs de Vliet naar Den Haag, toen hij werd ingehaald door Van Swaay die in een kleine vrachtauto met een open laadbakje reed. In het bakje lag een vrij groot voorwerp in een canvas zak, die door Van Marken onmiddellijk als de framezak van een vouwkano werd herkend. De grootte van de zak zal ongeveer 1,40 x 0,45 x 0,20 meter zijn geweest. Nieuwsgierig geworden bezocht Van Marken daags daarop Van Swaay op zijn kleine Delftse studentenkamer en informeerde wat hij eigenlijk deed met een vouwboot op een vrachtauto. Aanvankelijk ontkende deze in alle toonaarden iets van een vouwkano te weten. Na lang aandringen tilde hij echter plotseling de sprei van zijn bed op en daar lag het pak. Hij vertelde van plan te zijn naar Engeland over te steken.

Deze oversteekpoging is mislukt. Toen Van Swaay en Eckenhausen, die al bij het vertrek een van hun peddels hadden verloren, vlak onder de Engelse kust waren gekomen, draaide de wind zodat ze werden teruggeblazen naar Goeree. Na hun arrestatie heeft Van Swaay kans gezien om uit het bolwerk van de *Sicherheitspolizei und SD* aan de Heemraadsingel (hoek Mathenesserlaan) in Rotterdam te ontsnappen. Enige tijd daarna dook hij samen met Jan van Blerkom, die wegens de liquidatie van de verrader Hugo de Man door de *Sicherheitspolizei* werd gezocht, in Den Haag onder. Beiden bereidden een nieuwe gezamenlijke overtocht voor. Ook deze oversteekpoging is mislukt. Op 14 november 1941 zijn ze allebei op de Noordzee omgekomen.

In deze periode is er hoogstwaarschijnlijk contact met Paul van Dantzig geweest, die toen waardevolle adviezen van Dik van Swaay moet hebben gekregen zowel wat betreft de aanpassingen van de Epica als de mee te nemen bagage.[16]

Jan-Vos van Marken besloot uiteindelijk van de geplande oversteek af te zien. Hij schonk zijn kano aan Paul van Dantzig, die op 13 januari 1942 samen met de Lagaaier Henk Verschuur vertrok. Wegens ijsafzetting op de voorplecht moesten zij naar het Scheveningse strand terugkeren. Zij zijn daarbij niet opgepakt en hebben zelfs nog kans gezien om de Epica in veiligheid te brengen.[17]

Na de bevrijding hoorde Jan-Vos van Marken dat zijn versterkte groene Epica in een loods bij een van de plassen ten noordoosten van Leiden was opgeslagen. Zijn oudste zuster haalde de kano daar op en bracht hem naar het ouderlijk huis in Velp. De kano werd in 1946 geschonken aan de Oosterbeekse Padvinders Vereniging, waarvan Van Marken nog steeds oud-lid is.

Noten

1. A. Dessing, 'De Grote Oversteek: Engelandvaart over de Noordzee', in: *Zevende Jaarboek van het Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie* (1996) 69
2. H. Zeelenberg, 'Brief', in: *De Schakel* (juli 1998) 28
3. S. Plantinga, 'Joseph Willem Kolkman (1896-1944) en de Engelandvaarders. De hulp aan Nederlandse vluchtelingen in Vichy-Frankrijk',

in: *Negende Jaarboek van het Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie* (1998) 17-21

4. Algemeen Rijksarchief, Londense verhoren in dossiers Ministerie van Justitie Londen.
5. J. Bruin en J. van der Werff, *Vrijheid achter de horizon. Engelandvaart over de Noordzee 1940-1945* (Houten 1998)
6. Ter vergelijking: van het totaal aantal van 112 boten werden er 36 geheel of gedeeltelijk door Delftenaren bemand (32%). Van de 465 opvarenden kwamen er 53 van de Technische Hogeschool (11%).
7. *De Nederlandse Roeisport. Haar geschiedenis, haar steunpilaren, haar facetten en wetten, haar structuur en haar verrichtingen* (Amsterdam 1967) 257-258; A. Huisman-van Bergen, *De Vervolgden. Jacht op twee Delftse studenten in 1941* (Amsterdam 1999) §6.2
8. E.M. (Eetje) von Baumhauer (1920-1941) en D. (Dik) van Swaay (1921-1941).
9. C.E.L. Phillips, *Cockleshell Heroes* (Londen 1956)
10. Van Daalen Wetters, 'Kano overtocht', in: *De Schakel* (juli 1989) 25-27
11. Huisman-van Bergen, *De Vervolgden* §4.4-§4.5
12. O.W. (Oscar) de Brey, G.W. (Govert) van den Bosch, jhr. C.F.E. (Frederik) Trip en J.W. (Pim) de Bruyn Kops. Mondelinge mededeling door J.W. de Bruyn Kops (zomer 1997).
13. P. van Beckum, *Oranjehaven. Dertien sluipwegen naar de vrijheid* (Naarden 1992) 92-98
14. Bruin, *Vrijheid achter de horizon* 97; *Gedenkboek van het verzet der Delftsche studenten en docenten gedurende de jaren 1940-1945* (Delft 1947) 70
15. Helaas staan de Epica's niet vermeld in de folders van 1935 en 1936 van Carl Denig. Mondelinge mededeling door de directeur H.R. Veldhuis (1 mei 1998).
16. Huisman-van Bergen, *De Vervolgden* §17.3-§17.5
17. P.H. (Paul) van Dantzig (Rotterdam 1921 – Auschwitz 1943 of 1944).

MEDEDELINGEN

Repertorium Geschiedenis Nederland on line

Jaarlijks verschijnen binnen en buiten Nederland duizenden publicaties over de geschiedenis van ons land. Wie zich wil oriënteren op een bepaald onderwerp, een literatuurlijst wil samenstellen of wil nagaan wat er recent op zijn of haar interessegebied is verschenen, kan niet zonder een bibliografisch hulpmiddel. Het *Repertorium Geschiedenis Nederland* vormt hiervoor de vraagbaak bij uitstek. Het *Repertorium van boeken en tijdschriftartikelen betreffende de geschiedenis van Nederland*, dat sinds 1863 bestaat, is een bibliografie van Nederlandse en buitenlandse publicaties over de geschiedenis van Nederland, de voormalige koloniën en de huidige Rijksdelen overzee. Aan de hand van een aantal selectiecriteria worden titels over uiteenlopende onderwerpen beschreven, van nationaal tot lokaal en van prehistorie tot heden.

Om de bibliografische zoekmogelijkheden te vergroten en om aan te sluiten bij nationale en internationale ontwikkelingen, wordt het *Repertorium* nu on line beschikbaar gesteld via Pica, centrum voor bibliotheekautomatisering. Het *Repertorium* is on line te raadplegen in bibliotheken en instellingen die via Pica een abonnement op het Repertorium hebben. Via de On line-Publiekscatalogus (OPC) of het Open Bibliotheek Netwerk (OBN) is het bestand in te zien.

Het *Repertorium* wordt uitgegeven door het Instituut voor Nederlandse Geschiedenis (ING), dat deel uitmaakt van de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO). Het ING stimuleert via universitair en eigen onderzoek de bronontsluiting op het gebied van de Nederlandse geschiedenis.

Over de auteurs

Desirée van Damme (1976) studeerde van 1994 tot 1998 geschiedenis, Nieuwe Tijden aan de Universiteit van Gent. Van 1998 tot 1999 studeert ze aan de Universiteit van Antwerpen de Aanvullende Studie Internationale Politiek.

Annie Huisman-van Bergen (1924) studeerde sociale psychologie aan de Universiteit van Amsterdam, waar zij in 1968 promoveerde op een experimenteel-theoretische studie over Kurt Lewins motivatieleer. Zij is werkzaam geweest aan de universiteiten van Amsterdam, Eindhoven en Leiden en bij particuliere onderzoeksinstituten. In 1995 startte zij met een onderzoek naar een van de eerste liquidaties van een verrader in bezet Nederland. Deze studie mondde uit in het boek *De Vervolgden. Jacht op twee Delftse studenten in 1941*.

Jan-Vos van Marken (1919) kwam tijdens de algemene mobilisatie van 29 augustus 1939 in militaire dienst. Zijn in 1940 aan de Technische Hogeschool te Delft begonnen studie voor werktuigbouwkundig ingenieur sloot hij na verscheidene onderbrekingen –mede door de oorlog- in 1952 af op het technisch-economische onderwerp *De Spoorwegen van Mexico*. Hij is in diverse functies werkzaam geweest, o.a. bij de subafdeling Spoorwegtechniek van de TH, bij Petrogas, Werkspoor, Gero en bij Heineken.

Louis Sicking (1966) studeerde geschiedenis in Leiden en Aix-en-Provence en volgde de postdoctorale opleiding van de Rijksarchiefschool. Hij is momenteel verbonden aan de Vakgroep Geschiedenis van de Universiteit Leiden als onderzoeker van de Koninklijke

Nederlandse Academie van Wetenschappen.

Pim Waldeck (1947), diplomaat, is Directeur Voorlichting van het Ministerie van Buitenlandse Zaken. Hij studeerde Nederlands recht en volksrecht aan de Rijksuniversiteit Leiden. Al sinds zijn jeugd is hij geïnteresseerd in schepen en zeegeschiedenis. Tijdens zijn militaire dienst was hij tolk/vertaler Russisch bij de Koninklijke Marine en werkte hij onder andere mee aan de vertaling van *Macht ter Zee* van Admiraal Sergei G. Gorshkov.

LITERATUUR

Boekbesprekingen

Kevin Littlewood en Beverley Butler, *Of Ships and Stars. Maritime heritage and the founding of the National Maritime Museum, Greenwich* (Londen/New Brunswick, NJ: The Athlone Press, 1998, 275 p., ill., ISBN 0 485 11537 9 hb; 0 485 12146 8 pb)

In dit boek wordt de geschiedenis van het National Maritime Museum in Greenwich, Londen behandeld. De laatste jaren is van meer maritieme musea de historie opgetekend. H. Hazelhoff Roelfzema schreef in 1991 in *Roeien met de riemen* ... over het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam en L.M. Akveld een jaar later in *Magnifiek Maritiem*, zij het minder uitgebreid, over het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' te Rotterdam.

Het National Maritime Museum – de naam zou zijn voorgesteld door Rudyard Kipling – was met als officieel oprichtingsjaar 1934, een der jongste van de Britse nationale musea en ook jonger dan de meeste grote scheepvaartmusea in Europa en Noord-Amerika. De vroegste aanzetten tot een nationaal maritiem museum in het Verenigd Koninkrijk dateren uit de negentiende eeuw. Drie elementen speelden toen een rol, de Nelson-verering, de wens om bestaande marineverzamelingen voor een groter publiek toegankelijk te maken en de opkomende belangstelling voor maritieme geschiedenis. In 1893 werd de nog steeds bestaande Navy Records Society opgericht, in 1910 gevolgd door de eveneens nog actieve Society for Nautical Research (SNR). De laatste vereniging zette zich krachtig in voor het behoud van Nelsons *Victory* en voor het National Maritime Museum. Zo was de eerste directeur, Geoffrey Callender, tevens secretaris van de SNR. Nog twee mensen zijn van groot belang geweest voor het museum. Het waren Sir James Caird, een rijke Schot, die een groot deel van zijn vermogen gebruikte om de verzameling uit te breiden en delen van de eerste inrichting te financieren, en Lord Stanhope, de eerste voorzitter van het bestuur.

Greenwich was niet de eerste keuze als locatie voor het nieuwe museum. Aanvankelijk wilde men dat liever aan Trafalgar Square gevestigd zien, aan de voet van Nelsons standbeeld. Greenwich lag in de jaren twintig ver buiten de stad en was minder goed bereikbaar dan thans. Nadat de maritiem-historische omgeving in Greenwich het als locatie had gewonnen leverde de overdracht van de gebouwen de nodige hoofdbrekens op. Ze waren eigendom van de admiraliteit en van het ministerie van financiën (Queen's House). De Admiralty wilde een groot marinemuseum, terwijl het bestuur een algemeen museum over scheepvaart voor ogen stond, dus met inbegrip van onderwerpen zoals koopvaardij en visserij. Omdat het ministerie van financiën de admiraliteit geen geld voor een kostbare museale taak wilde toestaan heeft het museum inderdaad de bredere opdracht gekregen. Eenmaal losgeweekt van de Admiralty moest men zich in de museumwereld invechten. Het bleek dat andere nationale musea er niet gaarne een concurrent zagen bijkomen. Er waren belangrijke raakvlakken met het Science Museum in South Kensington waar aan technologie van de scheepvaart uitvoerig aandacht werd besteed. De National Gallery wilde niet dat het museum in Greenwich maritieme schilderijen zou verzamelen vanwege hun kunsthistorische betekenis. Met het Imperial War Museum was aanvankelijk geen probleem. Dat was in 1920 opgericht als herinnering aan de strijd, ook van de Royal Navy, in de Eerste Wereldoorlog. Maar toen dat museum tijdens de Tweede Wereldoorlog ook op die periode aanspraak wilde maken, leidde dat tot spanningen met Callender. De periode na de Tweede Wereldoorlog, onder directeur Frank Carr, kenmerkte zich vooral door strubbelingen met het ministerie van financiën teneinde voor het museum zowel qua salariëring en omvang van het personeel als exploitatie dezelfde waardering te krijgen als de andere nationale musea al langer hadden. Ook het verwerven van het Old Royal Observatory, in de jaren veertig en vijftig, heeft de nodige zorgen gekend, waarbij het trage verloop van de wederopbouw in Engeland parten speelde. Ook nu weer moest er met het Science Museum worden onderhandeld, omdat dit het onderwerp 'sterrenkunde' en dus het observatorium opeiste. In dezelfde tijd werd de inspanning van Carr om de *Cutty Sark* in Greenwich te behouden en voor publiek open te stellen met succes bekroond. Na de benoeming van de derde directeur, in 1967, ging het met het National Maritime Museum pas echt voor de wind. De beroepsdiplomaat Basil Greenhill kon uitstekend overweg met Londense ministerieambtenaren, met gunstig gevolg voor het museum. Het tijdvak vanaf 1967 is door de auteurs overigens niet behandeld. Wel geeft de huidige adjunct-directeur Roger Knight daarvan een beknopt overzicht. Aanvankelijk

was er sprake van expansie maar daarna trok de overheid zich geleidelijk aan terug en werd het genereren van eigen inkomsten voor het museum steeds belangrijker. De historische analyse van de laatste dertig jaar is echter bewust overgelaten aan een latere generatie. Het is prijzenswaardig dat de auteurs naast hun onderzoek in het museumarchief, ook met nog levende oudpersoneelsleden hebben gesproken en de resultaten hebben gebruikt. Deze formule is ook bij de recente geschiedschrijving van de afdeling Nederlandse Geschiedenis van het Rijksmuseum toegepast. (*Bulletin van het Rijksmuseum*, 45 (1997) nr.4).

Of Ships and Stars is een boeiende museumgeschiedenis, maar toont vooral aan hoe belangrijk het Maritime Museum is (geweest) voor de beoefening van de maritieme geschiedenis in het Verenigd Koninkrijk. Het is goed geschreven en dankzij niet bij het museum betrokken auteurs ook met noodzakelijke distantie. Voor een minder geïnteresseerde buitenstaander zal het hier en daar wat opsommerig blijken en doorspekt met cijfers, feiten en namen. Voor de Nederlandse lezer zijn er enkele slordigheden. W. Voorbeijtel Cannenburg, directeur van het Scheepvaartmuseum, Amsterdam, wordt Connenburg genoemd, J.C.M. Warnsinck wordt omschreven als directeur van dat museum (p.83) en koningin Wilhelmina wordt 'Queen of Holland' genoemd (noot 63, p. 253). Dat Cannenburg, Warnsinck en Van Nouhuys (directeur Maritiem Museum 'Prins Hendrik') 'gevloerd' waren (... rather floored them) bij het zien van de collectie Van de Velde tekeningen in Greenwich, moet 'wishful thinking' zijn geweest van Callender (p.83). Veel van die tekeningen waren eerder als bruikleen in het Scheepvaartmuseum, doch die zijn door met dat museum gebrouilleerd geraakte bestuursleden zoals Mensing en Vattier Kraane teruggenomen en aan Greenwich verkocht.

Het boek is goed geïllustreerd, al wenst men bij een zo belangrijke verzameling altijd meer. Het register bleek bij steekproeven helaas niet geheel betrouwbaar.

W.F.J. Mörzer Bruyns

Louis Sicking, *Zeemacht en onmacht. Maritieme politiek in de Nederlanden 1488-1558* Bijdragen tot de Nederlandse Marinegeschiedenis, deel 7; Amsterdam / Den Haag: De Bataafsche Leeuw / Instituut voor Maritieme Historie, 1998, 336 p., ill., ISBN 90-6707-465-9; (65,00).

In 1996 promoveerde de historicus Louis Sicking aan de Rijksuniversiteit Leiden op het bovengenoemde proefschrift. In zijn dissertatie staat centraal de vraag op welke wijze het centrale Habsburgse gezag heeft geprobeerd de invloed op het Nederlandse zeewezen te vergroten en welke rol de Veerse admiralen daarbij hebben gespeeld. Dankzij deze publicatie wordt (nieuw) licht geworpen op de late vijftiende- en vroege zestiende-eeuwse organisatie van het zeewezen. Aan dit onderwerp werd en wordt helaas veel te weinig aandacht besteed. Onderzoek naar de geschiedenis van de admiraliteiten is niet populair. Illustratief hiervoor is het feit dat zelfs de oprichting van de vijf admiraliteitscolleges in 1597, die tot aan het einde van de Republiek functioneerden, in 1997 ongemerkt voorbij is gegaan.

De Habsburgse vorsten Maximiliaan van Oostenrijk, Filips de Schone, Karel V en Filips II hebben met meer en minder succes geprobeerd hun invloed op het zeewezen in de Nederlanden te vergroten. Middels hun admiraal van de zee, ook wel admiraal-generaal genoemd, trachtten zij de zeegewesten Vlaanderen, Zeeland en Holland te dwingen hun zelfstandigheid in zeezaken op te geven. De admiraal werd verantwoordelijk voor de Habsburgse maritieme politiek. In de Ordonnanties op de Admiraliteit van 1488 en 1540 kreeg hij uitgebreide bevoegdheden toegekend. De admiraalsfunctie werd tussen 1491 en 1558 bekleed door de heren van Veere. Vanuit hun machtsbasis op het Zeeuwse eiland Walcheren bezaten zij een ideale uitgangspositie voor de uitoefening van het admiraalschap. Walcheren vervulde zelfs lange tijd een centrale rol in de maritieme politiek van de Habsburgers. In de Walcherse steden werden de oorlogsvloten uitgerust ter bescherming van handel en visserij en voor offensieve acties en vanuit Walcherse havens vertrokken de Habsburgers over zee naar hun Spaanse bezittingen. Zeeland leek wel op een Europoort voor Habsburgs familiegebruik.

Sicking deelt zijn betoog thematisch in. De grondslagen van de maritieme politiek die in 1488 werden gelanceerd worden eerst besproken. Van zowel Vlaanderen, Zeeland als Holland geeft hij aan wat zij bijdroegen aan de ontwikkeling van een centraal beleid ten aanzien van geweld op zee. Daarna staat de ordonnantie van 1488 en haar opvolger van 1540 centraal. Uitvoerig gaat Sicking in op de inhoud, de historische context en afkondiging van deze ordonnanties. De maritieme aspiraties van de Habsburgers waren grotendeels afhankelijk van de medewerking van de drie kustgewesten. Hierop konden zij pas rekenen als de bescherming van visserij en koopvaardij goed was geregeld. De admiraal besteedde dan ook veel van zijn tijd aan deze problematiek. De strategische aspecten van de Habsburgse maritieme politiek komen daarna aan de orde. Aandacht krijgen de maritiem-strategische implicaties van de uitbreiding van de Nederlanden in noordwestelijke richting, de kustverdediging en het openhouden van de zeeweg tussen Spanje en de Nederlanden. De middelen waarover de admiraal bij de uitoefening van zijn bevoegdheden kon beschikken vormen het laatste deel. Aandachtspunten zijn de organisatorische aspecten van de uitrusting van een oorlogsvloot, de vorming van een permanente oorlogsvloot, de reglementering van de kaapvaart en beteugeling van piraterij.

De gepresenteerde onderzoeksresultaten zijn indrukwekkend. Vooral hoofdstuk 3 over bescherming van de visserij en hoofdstuk 7 over kaapvaart en admiraliteit leveren veel nieuwe gezichtspunten op. Tot nu toe bleven veel historici steken in de beschrijving van ontwikkelingen in een bepaald gewest. Sicking ziet kans verrassende vergelijkingen tussen Holland, Zeeland en Vlaanderen te trekken. Jammer blijft het dat Zeeland, met name op visserijgebied, een beetje buiten de boot valt. Gemis aan bronnenmateriaal lijkt mij hiervoor niet de juiste verklaring.

De waarde van Sickings onderzoek ligt vooral in het feit dat hij voor het eerst de ontstaansgeschiedenis van het admiraliteitswezen grondig onderzoekt. Duidelijk wordt nu dat de latere admiraliteiten in een oudere traditie wortelden. Daarnaast heeft hij voor zijn onderzoek gebruik gemaakt van veel onbekend materiaal dat bij Belgische, Franse en Spaanse archiefinstellingen wordt bewaard en dat uitnodigt tot verder onderzoek.

Adri P. van Vliet

Roelof van Gelder, Jan Parmentier en Vibeke Roeper (red.), *Souffrir pour parvenir. De wereld van Jan Huygen van Linschoten*, (Haarlem: Arcadia, 1998, 208 p., ill., ISBN 90-6613-006-7; *f* 34,50)

Met deze bundel artikelen beoogt de redactie het leven en de werken van één van de eerste Nederlandse ontdekkingsreizigers, Jan Huygen van Linschoten, opnieuw kritisch te bekijken. Dit levert een zeer gevarieerd boek op, dat Van Linschotens motto als titel draagt. De artikelen zijn geschreven door auteurs afkomstig uit verschillende disciplines. Van Linschoten vormt daarbij de (soms wat dunne) rode draad. Het boek dat naast een overzicht van de reeds bekende feiten ook regelmatig nieuwe informatie bevat, is voorzien van een index, een bibliografie en diverse bijlagen.

Vibeke Roeper opent met een heldere levensbeschrijving van Van Linschoten. Hij hield van avontuur, zolang het geen 'sotternie' was. In zijn jonge jaren trad Van Linschoten daarom in dienst van een Portugese aartsbisschop die lange tijd in Goa verbleef. Ook nam hij deel aan een tweetal expedities, in de hoop een noordelijke doorvaartroute naar Azië te ontdekken. Tijdens zijn buitenlandse reizen verzamelde Van Linschoten materiaal voor zijn reisverslagen, waarvan de *Itinerario* de bekendste is. Daarnaast maakte hij gebruik van informatie uit Portugese zeilaanwijzingen en vertalingen van reisbeschrijvingen uit het Spaans en Portugees. Aan de uitgave van de werken van Van Linschoten namen veel personen en instanties deel. Roeper schetst in het kort welke rol zij in het geheel vervulden. Het artikel van Roelof van Gelder handelt over de contacten die Van Linschoten had met de Enkhuizer stadsarts Bernardus Paludanus (ofwel Berent ten Broecke). Paludanus, die in 1580 in Padua was gepromoveerd, was de eigenaar van een indertijd zeer bekend rariteitenkabinet. Zijn uitgebreide verzameling, met de bijbehorende botanische tuin, trok veel bezoekers uit binnen- en buitenland. Dikwijls kwamen de objecten uit landen die Paludanus zelf had bezocht. Ook kreeg hij regelmatig voorwerpen uit gebieden die de Enkhuizer schepen bevoeren. Van Gelder veronderstelt dat de publicatie van Van Linschotens werken wellicht mogelijk gemaakt is dankzij de patronage van Paludanus en zijn contacten. Misschien kan toekomstig onderzoek hierover uitkomst bieden.

Florike Egmond zet in een interessant, maar soms niet helemaal lekker lopend artikel uiteen hoe de Leidse universiteit tevergeefs probeerde Paludanus aan te trekken als hoogleraar. Zowel het stadsbestuur van Enkhuizen, als ook zijn vrouw stemden niet in met zijn vertrek naar Leiden. Egmond veronderstelt dat het wellicht slechts de bedoeling van Paludanus was om zijn salaris in Enkhuizen op te kunnen schroeven. Uiteindelijk zou de Leidse universiteit de oude, maar wereldberoemde Carolus Clusius tot hoogleraar benoemen.

René Willemsen verschaft financiële informatie uit een tot voor kort onbekend aandeelhoudersregister van de VOC in Enkhuizen uit 1608. Sommige participanten tekenden rechtstreeks in, anderen via een tussenpersoon, de geassocieerde bewindhebber. De personen die gebruik maakten van zo'n tussenpersoon waren doorgaans niet uit Enkhuizen afkomstig. Vaak tekenden juist zij voor grote bedragen in. Onder de Enkhuizer participanten bevonden zich ook Bernardus Paludanus en Jan Huygen van Linschoten. Willemsen concludeert dat een nieuwe organisatie als de VOC kennelijk een groot vertrouwen inboezemde, aangezien veel mensen bereid waren forse bedragen te investeren.

John Everaert besteedt uitvoerig aandacht aan de vele onbekende niet Portugese westerlingen die in de zestiende eeuw in Portugees-Indië woonden en werkten. Vervolgens zet Ernst van den Boogaart uiteen hoe Jan Huygen van Linschoten tijdens zijn verblijf te Goa en Terceira aan informatie voor zijn reisgeschriften kwam. Diederick Wildeman toont op zijn beurt aan dat Van Linschotens weergave van de tocht om de Noord veel gedetailleerder en degelijker was dan het bekendere verslag van Gerrit de Veer. Met zijn pas in 1601 gepubliceerde reisverslag hoopte Van Linschoten een aanzet te geven tot nieuwe ontdekkingen. De bijdrage van Pieter Floore is gewijd aan Van Linschoten als etnograaf. Floore schrijft over de verwarrende terminologie die Van Linschoten soms gebruikte voor de volkeren die hij onderweg ontmoette. Jammer is dat Floore zelf niet altijd uitlegt wat de betekenis is van bepaalde termen in zijn artikel. Arie Pos kwam tijdens zijn werk aan de vertaling van de Itinerario in het Por-

tugees tot de conclusie dat Van Linschoten waarschijnlijk gebruik heeft gemaakt van officiële Portugese documenten. Van Linschoten heeft dus vrijwel zeker contacten in de naaste omgeving van de toenmalige onderkoning gehad. Vlak voor zijn eerste reis naar het Noorden moet hij zijn werk aan de Itinerario hebben voltooid.

Jan Parmentier vraagt zich tenslotte in een boeiend slotartikel af of de geschriften van Van Linschoten nut hebben gehad voor de Nederlandse, Franse en Engelse zeevaarders. Hij constateert dat de werken van Van Linschoten wel degelijk door hen geraadpleegd werden. Hoewel de nautische waarde al snel devalueerde, behielden ze nog lange tijd hun encyclopedische waarde.

Marie-Christine Engels

Charles Corn, *Sporen van het Paradijs. Het verhaal van de specerijenhandel* (vertaald uit het Engels door Jan Mars; Amsterdam: Bert Bakker, 1998, 352 p., ISBN 90-351-1944-4; *f* 59,90)

Dit boek is voortgekomen uit fascinatie. In de proloog van dit boek (p. 26 en 27) zegt de in San Francisco wonende auteur, Charles Corn, dat hij op zijn eerste reis naar de Molukken op de Banda eilanden een boswandeling makend, een kokosnoot opraapte, de geur opsnoof en zich voorstelde dat "wat ik in mijn vinger hield een sleutel tot de geschiedenis was". Hij werd vervolgens "getroffen door het historische mysterie van deze kleine eilanden en door de vraag hoe zij honderden jaren lang een verwachtingsvolle wereld in gijzeling hadden gehouden". Dit boek houdt zich derhalve bezig met de handel in de "heilige drie-eenheid" van specerijen – nootmuskaat, foelie en kruidnagelen – die oorspronkelijk alleen op de Molukken voorkwamen. De auteur stelt dat in de Molukken vier eeuwen geleden "het gevaarlijkste spel met de grootste concurrentie ter wereld van start ging". Dat belooft de nodige dramatiek en spanning. Om zijn lezers te binden doet hij er nog een schepje bovenop: "In pompeuzere bewoordingen vormde de specerijenhandel het levensbloed van de beschaving en spoelde hiermee een golf van rijkdom over een nog grotendeels barbaars Europa." De specerijenhandel zou Europa hierdoor in een nieuwe economisch tijdperk gebracht hebben, dat onder meer "het vrije ondernemerschap" tot gevolg had.

Charles Corn heeft in zijn ogen dus wel een buitengewoon belangwekkend onderwerp bij de hand. Om dit "historische mysterie" te ontrafelen heeft hij er geen gras over laten groeien. Gedurende een periode van negen jaar heeft hij talloze plaatsen voor zijn "onderzoek" bezocht (p. 336): de specerijeilanden, Amsterdam, Londen, Brazilië, Argentinië, "het Iberische schiereiland" etc. etc. Zijn kennis voor dit onderwerp blijkt de auteur voornamelijk ontleend te hebben aan enkele tientallen in het Engels gestelde algemene historische overzichtswerken en aan bezoeken aan musea (pp. 337-41). "Exotische" oorden waar toch veel over dit onderwerp te vinden zou zijn geweest, als Lissabon en Den Haag, ontbreken op de reislijst. De omvangrijke Nederlandse en Portugese en de wat kleinere Franse terzake doende literatuur en archivalia blijven zodoende geheel buiten beeld, hoewel niet onvermeld mag blijven dat Corn in Amsterdam met behulp van een vertaler de "relevante passages" van Valentijn kon "ontcijferen". Bovendien werden in het Amsterdams Historisch Museum een aantal nuttige passages ontvangen van de "energieke en erudiete directeur".

Het verhaal van de specerijenhandel als zodanig wordt verteld aan de hand van een aantal geselecteerde individuen, die "allemaal participanten in een groter verhaal zijn", een toneel met "edele en corrupte spelers, die echter altijd voor een boeiende rolbezetting zorgen" (p. 27). Wat zich vervolgens vele honderden pagina's lang voor de lezer ontrolt is een serie oppervlakkige verhalen en anekdotes. De hoogdravende pretenties uit de proloog treffen wij daar zelden meer aan en van de wijdse inzichten in het belang van de specerijenhandel voor de wereldgeschiedenis blijft niet veel meer over dan holle retoriek. De gangbare karikaturen van willekeurige en wrede Portugese en Nederlandse overheersers worden met veel superlatieven aangezet, waarbij de feitelijke overeenkomst met de oorspronkelijke bronnen ondergeschikt wordt gemaakt aan het dramatisch effect op de lezer. Portugezen, Nederlanders, Engelsen en Amerikanen uit New England zijn de hoofdrolspelers in dit boek; voor zover er inheemsen in voorkomen vervullen zij de rol van slachtoffer. Dat diverse groepen in de Molukken zich soms jarenlang tegen de Europeanen wisten te verzetten, komt zodoende nauwelijks aan de orde. De namen van de meest gerenommeerde Molukse tegenstanders van de Nederlanders, de laat-negentiende eeuwse prins Naku en de vroeg-negentiende eeuwse voormalige beroepssoldaat Thomas Matulesia alias Pattimura, treft men niet in dit boek aan.

Kortom, een aardig boek voor de leek voor wie de historische werkelijkheid minder telt dan leesgenot. Zo'n boek dient men dus louter voor ontspanning te lezen, bijvoorbeeld tijdens een vlucht van Singapore naar Sydney, op het terras van een hotel op Bali of bij de open haard in een weekendhuisje ergens in de bergen boven San Francisco. Voor een in serieuze geschiedschrijving geïnteresseerd publiek, gelokt door de eerder genoemde pretentieuze opmerkingen uit de proloog, is dit eenzijdige boek verspilde moeite. Het is ondergetekende dan ook een raadsel, waarom uitgeverij Bert Bakker zover is gegaan om er een vertaling van te laten maken voor de Nederlandse markt.

Gerrit Knaap

Roelof van Gelder, *Het Oost-Indisch avontuur: Duitsers in dienst van de VOC (1600-1800)* (Nijmegen: SUN, 1997, 335 p., ill., ISBN 90-6168-492-7; (*f*39,50).

Aan de basis van veel economisch-historisch en, hoewel in mindere mate, sociaal-historisch onderzoek staat een tamelijk eenvoudig handwerk, bekend als het 'turven'. Dat het ook anders kan, bewijst Roelof van Gelder overtuigend in *Het Oost-Indisch avontuur: Duitsers in dienst van de VOC*, zijn in 1997 aan de Universiteit van Amsterdam verdedigd proefschrift.

Van Gelder's boek gaat over de vraag hoe met name het lagere VOC-personeel het leven aan boord en in Azië beleefde. Als basis dienen 47 reisberichten van Duitse VOC-dienaren. Van Gelder voert voor zijn keuze voor Duitse boven Nederlandse reisverslagen verschillende motieven aan: de eerstgenoemde zijn veel persoonlijker en gedetailleerder, kritischer over de Compagnie, hebben betrekking op de zeventiende én de achttiende eeuw en zijn meestal afkomstig van militairen in een lagere rang. Van Gelder analyseert dit bronnenmateriaal op een scherpzinnige wijze en doet daarvan in een heldere, plezierig leesbare stijl verslag.

In een tweetal inleidende hoofdstukken worden de VOC en haar personeel en de belangrijke plaats van de Duitsers daarin geschetst. Terecht nuanceert Van Gelder het gangbare beeld van het lage loonpeil bij de VOC. Op zich was er in vergelijking met de meeste andere maritieme bedrijfstakken inderdaad sprake van lage lonen. Maar daar stonden voordelen tegenover. Men had voor jaren vast werk dat in tegenstelling tot veel andere arbeid op zee en aan land niet seizoensgebonden was. Bovendien kon de gage aanzienlijk worden aangevuld met bijvoorbeeld premies en de verkoop van naar huis meegebrachte goederen.

De auteur plaatst de reisberichten van Duitsers in dienst van de VOC in de traditie van de 'ungelehrte Reise', die zelf weer wortelt in twee tradities: die van het reisverslag en die van de autobiografie. In de zogenaamde *Ostindianische Reisebeschreibungen* zijn vier elementen altijd aanwezig: een chronologische structuur, een sterk religieus besef, zelfrechtvaardiging van de auteur en nadruk op het waarheidsgehalte. Het argument dat deze nadruk, gevoegd bij de eenvoud van afkomst van de auteurs en de eenvoud van stijl van hun werken, als garanties voor de waarheidsgetrouwheid van het beschrevene zouden werken, overtuigt mij niet geheel.

De kern van het boek wordt gevormd door de vijf hoofdstukken, waarin Van Gelder achtereenvolgens de reis naar Nederland, het leven aan boord, het leven in Azië, de terugreis naar Nederland en de terugkeer in Duitsland beschrijft. Telkens weer blijkt het belang van het door de auteur met veel speurzin boven water gebrachte bronnenmateriaal. Levendige beschrijvingen, interessante observeringen, dit alles geeft ons – dank zij Van Gelder's bewerking – een gedetailleerde kijk op de belevingswereld van de VOC-dienaar, iets wat uit andere bronnen niet mogelijk zou zijn. Daarbij worden in de loop van het betoog een aantal nuanceringen in het bestaande historiografische beeld aangebracht. Niet altijd waren de motieven om bij de VOC aan te monsteren van louter economische aard. Al dan niet jeugdige nieuwsgierigheid – de Duitsers uit de reisverslagen waren bij aanmonstering gemiddeld 24 jaar oud – blijken in een aantal gevallen ook een rol te hebben gespeeld. Wie vanuit Duitsland naar de Republiek trok, was ook niet per definitie arm. Men hoopte er vooral méér te verdienen dan in het eigen land.

Aan boord en in Azië was het bijna van levensbelang om te kunnen beschikken over iemand die men kon vertrouwen en op wie men in tijden van nood kon terugvallen. Bij dergelijke vriendschappen vormde een gezamenlijke herkomst vaak een bindend element. Protectie van hogeren in rang was eveneens niet te versmaden. Een soortgelijke bescherming speelde een rol bij reïntegratie in de maatschappij na terugkeer in Duitsland. Voorwaarden voor een geslaagde 'herintreding' waren een betrekking, een huis en een huwelijk. De ervaringen van het Oost-Indisch avontuur maakte dat in een aantal gevallen aan die voorwaarden kon worden voldaan. Sommige reislustigen vereerden hun vorst of stadsbestuur met exotische geschenken, anderen boden hun reiservaringen in handschrift of in gedrukte vorm en voorzien van een opdracht aan. Niet zelden leverde dat een betrekking op en daarmee een economische basis voor huis en huwelijk.

Van Gelder heeft niet helemaal de verleiding kunnen weerstaan om gebruik te maken van de methoden van het kwantitatieve onderzoek. Op basis van hetgeen de 47 Duitsers hem – en ons – hebben te vertellen, wil hij toch ook graag tot enkele meer algemeen geldende uitspraken komen. Deze hebben dan vooral betrekking op het beeld dat al eeuwenlang bestaat van degenen die bij de VOC aanmonsterden. De auteur vraagt zich of dat geen stereotiepen zijn. Dat lijkt mij evenwel niet van zoveel belang. Het gaat erom, zoals Van Gelder trouwens in een ander verband al aangeeft (p. 120), of die stereotiepen juist zijn. Hijzelf meent van niet, maar die conclusie is op basis van de getuigenissen van 47 Duitsers – een aantal dat op p. 47 getalsmatig niet representatief wordt genoemd – toch twijfelachtig. Daaraan doet de terechte constatering dat er veel meer van dit soort mensen bij de VOC zullen hebben gediend, weinig toe of af. Van Gelder denkt dat dit 'een aanzienlijk contingent' is geweest, maar wat is aanzienlijk op een totaal van ongeveer één miljoen mensen? De groep Duitsers was niet alleen qua aantal, maar ook qua samenstelling en functie niet representatief voor het totale VOC-personeel. Allen konden lezen en schrijven, de meesten hadden een ambachts-

opleiding gevolgd en – van veel belang – het merendeel monsterde bij de VOC aan als militair. Slechts drie van hen namen dienst als zeevarende: één busschieter, één konstabelsmaat en één matroos. Alle door Van Gelder behandelde Duitse auteurs blijken zich te distantiëren van het 'volk', dat wil zeggen van de matrozen. Dat was een goddeloos slag mensen dat vloekte en tierde en als het maar even kon in de haven de beest uithing, kortom: in hun beschrijving passeren alle cliché's en stereotiepen met betrekking tot de VOC-ganger de revue.

Van Gelder acht het onwaarschijnlijk dat alle opvarenden zich zo te buiten gingen. De ongunstige berichten zouden zich vooral richten op de zeevarenden. Hoewel deze hypothese mijns inziens niet afdoende wordt bewezen, opent zij wel interessante perspectieven. In de literatuur en ook in de zeventiende-eeuwse berichten gaat het toch vaak om het stedelijke proletariaat van de Republiek. De inwoners van de Nederlandse zeegewesten waren juist wel grotendeels voorbestemd om als zeevarende aan te monsteren. Het gangbare beeld van de Oost-Indiëganger blijkt dus – althans voor inwoners van de Republiek – wel degelijk te kloppen, ook op basis van de Duitse reisverslagen die Van Gelder zo voorbeeldig heeft bewerkt.

Piet Boon

Christian Ahlström, *Looking for Leads. Shipwrecks of the past revealed by contemporary documents and the archaeological record* (Helsinki: The Finnish Academy of Science and Letters, 1997, 238 p., ill., ISBN 951-41-0805-1)

Christian Ahlström heeft zich in de afgelopen dertig jaar beziggehouden met schipbreuk-geschiedenis. In *Looking for Leads* brengt hij resultaten bijeen en probeert hij zijn werk in een breder kader te plaatsen. Het boek omvat zes studies die teruggaan op scheepsvondsten in de Oostzee. Het gaat om schipbreuken uit de 18e en 19e eeuw. De eigenlijke studies worden voorafgegaan door vier inleidende hoofdstukken, die tezamen meer dan eenderde van het boek beslaan. Deels is dat te rechtvaardigen. Zo geeft Ahlström een uitgebreid overzicht van de Zweedse bestuursstructuur in de betreffende periode en vooral van de daarmee samenhangende registratie en archivering. Hij doet dat om toekomstige onderzoekers met een soortgelijke invalshoek als de zijne op weg te helpen; waar zijn wél archiefgegevens te vinden over schipbreuken en waar beslist niet. Ik kan mij zo voorstellen dat dat nuttig is. Voor een ander deel schiet Ahlström in de inleidingen zijn doel voorbij. Waar hij diepte probeert te geven door beschouwingen over materiële en schriftelijke bronnen, over tekst en context en over de verhouding tussen archeologie en geschiedenis raakt hij verstrikt in zijn eigen definities en de concepten die hij ontleent aan Ian Hodder's *Reading the Past* (Cambridge 1986) en Michael Shanks' en Christopher Tilley's *Re-Constructing Archaeology* (Cambridge 1987). Onbedoeld en onnodig worden zijn uitgangspunten daardoor eerder vertroebeld dan verduidelijkt. Dat het werk van Shanks & Tilley wel wordt aangehaald, maar niet voorkomt in de (overigens zorgvuldig samengestelde) bibliografie, lijkt te bevestigen dat dit onbevredigende stuk pas laat aan het manuscript is toegevoegd.

In tegenstelling tot de inleidingen is de titel van het boek uitstekend gekozen. Ahlström zoekt naar aanwijzingen om schipbreuken uit het verleden te ontsluieren. De eerste aanwijzing is tegelijkertijd ook steeds de aanleiding voor zijn inspanningen; er is een scheepswrak gevonden en er moet dus een schipbreuk hebben plaats gehad. Zijn doel is vervolgens aan te geven welke schipbreuk dat was, welk schip en welke belangen er bij betrokken waren, niet meer en niet minder. Het is detective-werk en zo beschrijft hij het ook. In het ene geval is een grondige archeologische verkenning uitgevoerd en zijn systematisch monsters verzameld, in het andere baseert hij zich op een enkele waarneming. Steeds is zijn werk erop gericht de archeologische aanwijzingen aan te vullen met aanwijzingen in archief-materiaal om zo het betreffende schip en de schipbreuk te kunnen identificeren. In drie gevallen lukt dat wel, in drie andere niet. Het wrak van Alvsnäbben is zo'n voorbeeld waarvan identificatie niet mogelijk bleek. In 1968 ontdekt, werd dit 18e eeuwse wrak in de jaren '70 zorgvuldig opgemeten door het toen startende archeologische duikteam van het Zweedse Statens Sjöhistoriska Museum. Ook werd een beperkte opgraving uitgevoerd. De verzamelde gegevens werden in 1981 in twee delen gepubliceerd (*Vraket vid Alvsnäbben*, C.O. Cederlund: *Fartygets byggnad*, I. Kaijser: *Dokumentation, Last och Utrustning*, Stockholm 1981). Het is een graanschip. Archeologisch is het complex vrij scherp gedateerd. Het schip is niet vóór 1730 vergaan, maar vermoedelijk ook niet veel jaren daarna. Ahlström trekt de relevante archieven na, komt met vier schipbreukverhalen van graanschepen in de omgeving maar moet concluderen dat het onderzochte wrak bij geen van die schipbreuken past. Lukt de identificatie wel, dan beschrijft Ahlström omstandig wat de doorslag gaf: één enkele uniformknoop in het geval van de *Birger Jarl* die in 1813 ten oosten van Møn verging of een gedegen dendrochronologische datering van een lading grenen planken in het geval van het fluitschip *Anna Maria*. In 1709 bij Dalarø gezonken, werd de romp van dat schip in de jaren tachtig uitvoerig gedocumenteerd onder de werknaam *Saltkutan*, de zoutschuit.

Ondanks de wat pretentieuze inleiding is het een allerlaardigst boek dat leest als een verzameling detectiveverhalen. De vraagstelling is even legitiem als duidelijk: *who-dunnit*. Daar hoef je niet moeilijk over te doen.

Thijs Maarleveld

Willem van Gulik, *Nederlanders in Nagasaki – Japanse prenten uit de 19de eeuw / The Dutch in Nagasaki – 19th-century Japanese prints*. Catalogus bij de gelijknamige tentoonstelling in het Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam (Amsterdam: Stichting Terra Incognita, 1998, 160 p., ISBN 90-73853-10-9; *f* 58,50)

This exhibit, and the resulting catalog, is the first trickle in what will probably be a rising tide of publications on Dutch-Japanese relations in the next two years. The wave of interest is due to the fact that the millenium marks the quadracentennial of the arrival of the first Dutch ship in Japan. This publication is a welcome launch as books in western languages devoted to the Nagasaki print can be counted on one hand. These depictions of foreigners and foreign things were created as souvenirs for Japanese traveling to Nagasaki; the only port westerners were permitted to trade in from 1639-1858. This was a time when few Japanese ever had the opportunity to see a foreigner and travel abroad was forbidden. Probably the most significant book on these prints until now, the N.H.M. Mody collection, is not only out of print, but the 1969 Tuttle version is a reprint of the original 1939 edition and makes the development of printing techniques over the past sixty years apparent. (The Mody collection itself was destroyed when fire caused by air raids in the Second World War engulfed the container it was stored in and cannot be re-photographed.)

The catalog contains 105 high-quality, full-color illustrations, the majority of which are prints, although a few paintings and the wooden figurehead of Erasmus, which stood on the stern of the *Liefde*, that first Dutch ship, are also included. All, with the exception of Erasmus, are from Dutch collections. Like many items of popular art, better examples exist outside Japan than within because contemporary Japanese did not think of them as anything worth preservation. Most of the plates are fairly large which enhances the enjoyment for those of us not able to visit the exhibit and makes the text legible which adds appeal for historians and art historians. The prints are arranged by category: 'Nagasaki and Deshima', 'Print of Ships', 'Everyday life on Deshima', 'The court journeys' and 'The opening-up of Japan.'

Although essentially a picture book, an introduction to the history of the Dutch in Japan and a discussion of the history and method of manufacture of the prints is provided. Each section also contains an essay which provides an historical framework for the images illustrated therein. The figurehead of Erasmus also has its own separate appendix which details how the figurehead came to discovered in a temple north of Tokyo in 1926 where it had been mislabeled as a 'Christian saint,' the failed attempt to bring it back to the Netherlands, and its exhibition history. All text is provided in both English and Dutch. These essays are fairly general as the book was 'intended for a wide public'. However the text is not uninteresting even for those with more specialized knowledge. The section on ships, in particular contains much information not covered in most works on Japan or Japanese art. However, there are some minor errors here and there, e.g. few scholars ascribe to the view that Japan was 'hermetically sealed', the cassowary is not an Indonesian bird but rather comes from New Guinea and Australia, and the Portuguese had lost their trade monopoly long before the Dutch arrived. The English text is a fairly literal translation from the Dutch. While this does reassure English readers that they are getting the same information, occasionally the results are unnatural. It was obviously proofread by someone not familiar with the subject. Not only does the English contain typographical errors not found in the Dutch, there are translation inaccuracies such as the title of Engelbert Kaempfer's *History of Japan*, which is given as a translation of the Dutch title (even though it was published in English first), and the description of Toyotomi Hideyoshi, unifier of Japan, as merely a chieftain.

While the exhibit is certainly enjoyable, the entire concept is rather paradoxical. Nagasaki prints were manufactured by Japanese artists for consumption by the Japanese public. The depictions, although apparently based on observation and occasionally portraying specific events, were still fanciful and stylized. It is always difficult to determine to what extent art can be used as historical source material, and while these images most certainly depict a certain kind of history, it is more a history of how the Japanese perceived foreigners than a history of the Dutch in Japan. Hairsplitting aside, the book is pleasant to look at, a nice size and affordably priced. It will certainly provide pleasure and information to the general audience it targets and makes what has been a rather obscure corner of history interesting and accessible to a wider public.

Martha Chaiklin

Anthony Bruce en William Cogar, *An Encyclopedia of Naval History* (New York: 1998, 440 p., ISBN 0-8160-2697-1, $50.00)

Naslagwerken zijn een groot goed voor elke onderzoeker. Zij stellen hem of haar in staat relatief snel iets op te zoeken, zonder daarbij een halve bibliotheek te hoeven raadplegen of overhoop te halen. Belangrijk is wel dat bij het opstellen ervan duidelijke criteria gelden, waar vervolgens door de samenstellers ook streng de hand aan dient te worden gehouden. Dit laatste houdt het verrassingseffect van een goed naslagwerk laag want in feite dient het niet meer te geven dan

een opsomming van reeds overbekende feiten. Is het dus wel eerlijk om een dergelijk boek te beoordelen op wat er *niet* in staat ?
Om te beginnen hebben de samenstellers van dit werk er voor gekozen geen compleet overzicht te geven van de oorlogsgeschiedenis ter zee. Zij beginnen pas in de zestiende eeuw, op het moment dat een begin wordt gemaakt met de vorming van nationale vloten. Oudheid en middeleeuwen vallen daarmee – letterlijk – buiten de boot. Hoewel elk selectiecriterium te verdedigen valt, begrijp ik dit toch niet helemaal: het had het boek nauwelijks dikker gemaakt (zeg een twintigtal pagina's) maar daarmee wel completer. Het boek is bovendien gedrukt op een fijne papiersoort waardoor het zelfs in zijn huidige vorm niet de indruk wekt toch 440 pagina's te tellen; het is bijzonder handzaam en licht. Het positieve van deze selectie is weer dat er in elk geval nog ruimte bestaat op de internationale uitgeversmarkt voor een *Complete Naval Dictionary* (of iets dergelijks) want eigenlijk kunnen we toch geen genoeg krijgen van dit soort naslagwerken.
Wat staat er dan wel in? In totaal omvat het boek iets meer dan duizend lemma's, variërend van technologische aspecten tot zeeslagen en individuele officieren. Oorlogshandelingen worden zowel apart behandeld als gegroepeerd, bijvoorbeeld *Solebay, Battle of* en *Anglo-Dutch Wars*. Hiermee komen we uiteraard meteen op de Nederlandse inbreng in dit boek en, het moet gezegd, die valt niet tegen: zo'n vier procent van de bijdragen. De volgende van onze roemruchte vlootvoogden krijgen een korte biografie: Cornelis en Jan Evertsen, Jacob van Heemskerk, Piet Heijn, Michiel de Ruyter, Cornelis en Maarten Tromp, Jacob van Wassenaer, Jan Willem de Winter (verrassend) en Witte de With. Ook passeert Karel Doorman de revue maar dan bij *Java Sea, Battle of the*. Verder ligt de aandacht vooral bij Amerikaanse en Engelse (en in mindere mate Duitse, Franse, Japanse en Spaanse) officieren. Tevens is er echter ruimte voor zeehelden als de Noor Kurt Sivertsen (1622-75; genoot zijn opleiding bij Cornelis Tromp) en de Deen Peder Tordenskjold (1691-1720; wie kent hem niet?).
Dit naslagwerk slaagt er dus in te verbazen en een beter argument als aanrader zou ik eigenlijk niet weten. Onder *PT Boat* (patrol-torpedo) vinden we inderdaad het wapenfeit van de latere Amerikaanse president Kennedy, hoewel dit wellicht te veel eer is voor de PT Boat. Diens actie als lieutenant in de Pacific gedurende de Tweede Wereldoorlog, waarbij hij zwaargewond raakte, was met name belangrijk omdat de cortisoneninjecties, die zijn lichamelijk ongemak later gedeeltelijk moesten verlichten, zijn hormonenhuishouding nogal in de war stuurden en daarmee zijn persoonlijkheid beïnvloedden. Op zijn beurt blijft onvermeld dat het grote dodenaantal van de *U.S.S. Indianapolis* – 883 van de 1199 opvarenden door toedoen van gretige haaien – , na te zijn getroffen door een Japanse torpedo (of was het toch een *kaiten*, een mini-onderzeeër), toch ook iets te maken had met haar geheime missie (namelijk aflevering van de onderdelen voor 'Little Boy', de atoombom bestemd voor Hiroshima), en niet alleen doordat ze geen noodsignaal afgaf. Het zijn dit soort subtiliteiten die vaak verloren gaan in een dergelijk werk, maar niet getreurd: het incident in de Perzische Golf in 1988 waarbij de *U.S.S. Vincennes* met een raket per ongeluk een Iraans verkeersvliegtuig neerhaalde met als gevolg 290 doden staat er namelijk weer wel in (maar dan onder *U.S.S. Starck* om op het spoor van de logica te blijven!)
Staat er nu echt iets niet in wat er wel in thuis hoort en vice versa ? Een grote naam die ik toch echt miste was die van de Franse theoretisch tacticus Paul Hoste (1652-1700; hij wordt overigens wel vermeld in zijn functie als secretaris van admiraal Tourville). Daarentegen kun je bezwaar maken tegen het opnemen van *H.M.S. Téméraire*. Dit Britse schip, tweede in lijn achter *H.M.S. Victory* bij de slag van Trafalgar, is vooral beroemd geworden omdat het vereeuwigd is door de Engelse schilder J.M.W. Turner: dit althans is de strekking van het desbetreffende lemma. Vervolgens weet de uitgever echter het onwaarschijnlijke te presteren door, u raadt het al, een plaatje achterwege te laten! Deze recensent voelt zich daarom verplicht een zo beeldend mogelijke beschrijving van de scene te geven. In dit ontroerend mooie schilderij, dat kan worden gezien als een ode aan een voorbijgaand tijdperk, wordt het imposante maar niet langer zeilvaardige schip in de roodgele gloed van zonsondergang, door een lelijk zwart vuurspuwend monster (een stoombootje) – als ware het een belediging – naar haar laatste rustplaats gesleept om aldaar gesloopt te worden. Kunst of geschiedenis? Ik kan elke geïnteresseerde, kortom, uit een verscheidenheid van overwegingen van harte aanraden dit naslagwerk te kopen: om zijn eigen kennis te toetsen, om zich te ergeren (volgens de Synoptic Index waren de Anglo-Dutch Wars van 1652-78), om zich te verbazen, om zijn eigen lijst(je) van aanvullingen erbij te voegen, etc. Het vormt hoe dan ook een zeer welkome en nu al onmisbare aanvulling in mijn bibliotheek.

C.O. van der Meij

'America and the Sea.' A Maritime History (Mystic, CT : Mystic Seaport Inc, 1998, 686 p., ISBN 0-913372-81-1; $ 50.00)

Dat een groepje als Indianen verklede mannen op 16 december 1773, aan de vooravond van de Amerikaanse Onafhankelijkheidsoorlog, de haven van Boston veranderde in de grootste theepot ter wereld is een gegeven dat een gemiddelde Mavo-leerling bekend moet voorkomen. Minder bekend en wellicht onbekend is echter het gegeven dat nadat de Engelse koloniale autoriteiten de inwoners van Boston met een blokkade hadden gestraft, allerlei steden en dorpen in de nog kleine kolonie de opstand daadwerkelijk steunden door hulp aan het geplaagde Boston te geven. Zo stuurde het kleine plaatsje Brooklyn (Connecticut) 125 schapen in de hoop dat 'deze zouden bijdragen aan de voortzetting van de glorierijke strijd'.
Bovenstaande anekdote kan worden ontleend aan het onlangs onder auspicien van het Frank C. Munson Institute verschenen boek *America and the Sea*. Het Munson Institute is verbonden met Mystic Seaport (Connecticut). Mystic Seaport is een soort openluchtmuseum dat is gewijd aan de Amerikaanse maritieme geschiedenis. Het museum bezit een prachtige bibliotheek en trekt jaarlijks ongeveer 450.000 bezoekers. Het Munson-instituut verzorgt vanaf 1955 in de zomermaanden gedurende zes weken een universitaire cursus over de Amerikaanse maritieme geschiedenis. Als docenten treden ondermeer op John. B. Hattendorf, Edward W. Sloan, Jeffrey J. Safford, William M. Fowler en Benjamin W. Labaree. De stof van deze cursus is door deze docenten bewerkt en thans als boek verschenen. Andrew W. German verzorgde de illustraties en voorzag deze van tekst terwijl een stoet van andere schrijvers specifieke onderwerpen in het boek voor hun rekening namen.
De geografische positie van Amerika brengt met zich dat het tegelijkertijd een eiland omgeven door water is èn een enorme landmassa. Het water is daarbij enerzijds een verdedigende linie, een slotgracht, en anderzijds een middel om deze landmassa per schip te bereiken. In de loop van de (Noord) Amerikaanse geschiedenis zal deze geografische bepaaldheid in belangrijke mate de politieke geschiedenis van het land bepalen. Met name Noord-Amerika zal uitgroeien tot een van de belangrijkste maritieme landen ter wereld. Dat groeiproces kent echter een lange geschiedenis. Immigratiegolven en periodes van isolement wisselen elkaar met enige regelmaat af. De eerste Noord-Europese kolonisten die zich rond het jaar 1000 in het Noorden van het huidige Canada hadden gevestigd verdwenen rond het jaar 1400 van het continent. Gebrek aan aanvoer van nieuwe kolonisten vormde daarvoor de belangrijkste reden. De Baskische vissers die ruwweg in hetzelfde gebied en dan met name op de 'Grand Banks' actief waren, hadden klaarblijkelijk geen behoefte aan permanente vestiging aan de kust. Het zou daarom tot na de 'ontdekking' door Columbus duren voordat het continent permanent door Europeanen zou worden bewoond. Toen de Europeanen in grotere getallen kwamen vestigden ze zich met name in de kustgebieden. Rond de jaren twintig van de vorige eeuw waren alle grote bevolkingscentra daar gevestigd. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de Amerikaanse geschiedenis gedurende een lange periode een sterk maritiem accent kende. De opkomst van de Amerikaanse maritieme macht in de negentiende eeuw neemt een belangrijke plaats in het boek in. Daarnaast krijgen de vele maritieme conflicten die gepaard gingen met de Amerikaanse interne en externe expansie die tot in de twintigste eeuw zou voortduren ruime aandacht.
Het boek telt bijna 700 bladzijden. Het is zeer uitgebreid en smaakvol geïllustreerd. Feitelijk bestaat het boek uit onderdelen die elk een boek op zich zouden kunnen vormen. In de eerste plaats is dat de hoofdtekst die op een gedegen wijze de maritieme geschiedenis van Amerika behandelt vanaf de eerste vestiging van de Europese kolonisten tot aan de meest recente maritieme ontwikkelingen. Daarnaast is het boek ruim voorzien van 'tussenhoofdstukken'. In die tussenhoofdstukken worden bepaalde aspecten van de maritieme geschiedenis nader uitgewerkt. Dat zijn soms op zich buitengewoon verhelderende stukjes. Het derde onderdeel wordt gevormd door de tekst die bij de talloze illustraties, foto's en reproducties van schilderijen, een toelichtende rol speelt.
Tenslotte is er de compositie als geheel. Die compositie is ondanks de lof die het boek verdient niet altijd geheel volmaakt. Laat ik voorop stellen dat de eindredacteur die van de verschillende bijdragen een geheel heeft proberen te maken, goed werk heeft geleverd. De verschillende visies van de auteurs vloeien in de hoofdtekst goed samen. Dat is minder het geval als het gaat om de afstemming tussen de tussenhoofdstukken en de hoofdtekst. Regelmatig blijkt dat zowel in de hoofdtekst als in het tussenhoofdstuk aandacht wordt besteed aan hetzelfde onderwerp. Dat is tamelijk storend. Het is helemaal storend wanneer John Paul Jones, die terecht wereldberoemd is geworden door zijn uitspraak "I have not yet begun to fight" aldus citerend wordt opgevoerd in zowel de hoofdtekst, het tussenhoofdstuk en bij het foto-onderschrift. 'Ja zeg, nu weten we het wel!' is het gevoel dat daarbij wordt opgeroepen. Op bladzijde 244 wordt in het onderschrift bij een foto van een raderstoomboot uit de negentiende eeuw, verklaard dat het schip met enige honderden passagiers aan boord, tegen de stroom in, maar liefst 22 knopen zou kunnen halen. Nu is Amerika het land van duizend en één mogelijkheden, maar dat lijkt niet erg waarschijnlijk. Gelukkig wordt het allemaal goed gemaakt door de illustratie op bladzijde 104 die wordt gevormd door een afbeelding van een schilderij uit 1758. Het schilderij stelt een groepje Amerikaanse scheepskapiteins voor dat in een soort herberg zwaar aan het drinken is terwijl sommige pikbroeken voorzien van pruik en steek aan het dansen zijn geslagen. Het onderschrift luidt: 'Sea Captains Carousing in Surinam'. Dat maakt voor mij een hoop goed.
Vermeld moet verder nog worden dat het boek, gemeten naar de omvang, maar een zeer beperkt register bezit. Daar moet bij een volgende druk letterlijk meer van te maken zijn. Desalniettemin blijft het boek een

mijlpaal. Het zal naar mijn oordeel nog lang duren voordat een dergelijk samenvattend werk over de Amerikaanse maritieme geschiedenis dit boek zal kunnen verdringen. Het is onmiskenbaar op grond van de prijs-kwaliteit verhouding een buitengewone aanrader.

Dirk J. Tang

J.F. Fischer Fzn., *De Delft: De dagjournalen met de complete en authentieke geschiedenis van 's-Lands Schip van Oorlog Delft en de waarheid over de zeeslag bij Camperduin* (Franeker: Van Wijnen, 1997, 544 p., ill., ISBN 90-5194-166-8: *f* 239,50)

De Noordzee Duikvereniging Siréne te Scheveningen haalde vanaf het eind van de jaren zeventig diverse voorwerpen boven water uit een achttiende-eeuws scheepswrak. De auteur van dit boek, J.F. Fischer Fzn., ontdekte dat het om het oorlogsschip de *Delft* ging, dat enkele dagen na de slag bij Camperduin in 1797 was gezonken. Hij startte een onderzoek naar de geschiedenis van dit schip. In één oogopslag is duidelijk dat de auteur van dit ongeveer drie kilogram wegende boek kosten noch moeite gespaard heeft om zoveel mogelijk gegevens over de *Delft* op te sporen. En zijn enthousiasme heeft anderen aangestoken; inmiddels bestaan gevorderde plannen om de *Delft* te herbouwen op een werf in Delfshaven. De replica moet in 2002 klaar zijn en als toeristische trekpleister gaan dienen. Voor nadere informatie kunnen de scheepsbouwers en andere specifiek geïnteresseerden in dit boek terecht. Het bevat een uiterst gedetailleerd overzicht van alle scheepsjournalen, uitvoerige bijlagen met de benodigde scheepstechnische gegevens en last but not least los bijgevoegd de originele scheepsbouwtekeningen van de *Delft* door Pieter Zwijndregt Pauluszoon, afkomstig uit het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' te Rotterdam.

Dat het boek alle gegevens bevat die Fischer tijdens een vijftienjarige speurtocht in archieven, bibliotheken en musea kon opsporen zal voor enkelen een zege zijn, voor velen een crime. Voor de speciaal geïnteresseerde, die op enigerlei wijze betrokken is bij de herbouw van het schip, is het ongetwijfeld een prachtig naslagwerk. De algemeen maritiem-historisch geïnteresseerde lezer moet zich echter een weg banen door een letterlijk en figuurlijk loodzwaar boek. Kennelijk heeft de uitgever de auteur geen strobreed in de weg gelegd waar het de omvang van zijn werk betreft. Al in de inleiding wordt duidelijk dat de auteur zich tijdens zijn onderzoek zo heeft verwonderd over wat hij vond, dat hij heeft besloten alles zonder selectie op te nemen en zich daarbij niet heeft afgevraagd wat wel en niet interessant is voor een algemeen publiek. De lezer krijgt bij herhaling ingepeperd hoe grondig het onderzoek is geweest: 'Zeer langdurig en diepgaand onderzoek (...) uitgebreide studie (...) lang en zeer intensief zoeken (...) de volledige informatie (...) op 6.500 vol getypte of gefotokopieerde bladzijden (...) alles uitsluitend authentieke gegevens (...) Niets in dit boek is erbij verzonnen of gemaakt (...) Vandaar dit nog sterk gecomprimeerde boek'. Gezien de nadruk die de auteur legt op het feit dat 'niets verzonnen' is, is het merkwaardig dat hij de inleiding dagtekent op 11 november 1997, precies tweehonderd jaar na de slag bij Camperduin. Het boek werd op deze dag door de uitgever gepresenteerd en dus moet de inleiding in werkelijkheid ongeveer een halfjaar eerder zijn geschreven. Overigens beweert de auteur in de inleiding ook iets wat niet te staven valt; ruim 85% van het Nederlandse vlootpersoneel zou Oranjegezind zijn geweest. In welk jaar dit zo zou zijn en op grond van welke gegevens hij tot deze conclusie komt, vermeldt hij niet.

In acht hoofdstukken wordt de geschiedenis van de *Delft* tussen 1781 en 1797 beschreven. Het afsluitende negende hoofdstuk geeft een overzicht van de vondst van het wrak in 1977 en de voorwerpen die er de volgende jaren uit zijn geborgen. De geschiedenis van het schip wordt met name aan de hand van de scheepsjournalen behandeld. Wie wel eens een scheepsjournaal heeft gelezen, weet dat dit niet de meest opwindende lectuur is. Het bevat voornamelijk gegevens over de weersgesteldheid, koers en dagelijkse gebeurtenissen aan boord. Fischer citeert en parafraseert op chronologische wijze van dag tot dag uit de scheepsjournalen. De data vermeldt hij zeer ambtelijk als 1/1, 2/1, 3/1 etc. Aldus krijgt men tientallen, zelfs honderden pagina's achter elkaar weinigzeggende informatie als: 'Zaterdag 28/4 gaf de *Delft* om 10.30 uur een schot en hees een lantaarn aan de bezaansra waarop alle schepen het contrasein gaven. Nog steeds harde buien en zware wind.'

Een groot deel van de carrière van de *Delft* verliep zonder dat er veel opzienbarends gebeurde. Het schip werd gebouwd tussen 1781 en 1786 en maakte tot 1794 enkele kruistochten, waaronder twee naar de Middellandse Zee. Pas in 1797 gebeurde er echt iets bijzonders; de *Delft* behoorde tot de Nederlandse vloot die in de slag bij Camperduin tegen de Engelsen streed. Het schip raakte zwaar beschadigd en moest worden overgegeven. Vier dagen na de slag zonk het. Van de slag bij Camperduin geeft Fischer een aardig overzicht aan de hand van onbekende gegevens uit Britse archieven. Helaas houdt hij zich niet aan zijn vooraf gedane toezegging zich te beperken tot hetgeen zich direct rond de *Delft* en de andere schepen in de achterhoede van de vloot afspeelde. In extenso worden pamfletten met een lengte van tientallen pagina's over het algemene verloop van de zeeslag afgedrukt. Zo zit het boek vol met volledige transcripties van documenten, brieven en gedichten die vaak weinig met de *Delft* zelf te maken hebben. De omvang van het notenapparaat is naar verhouding beperkt, vreemd genoeg wordt soms in de tekst uitvoerig verwezen naar de plaats van herkomst van een bepaalde bron. Het boek bevat een aantal fraaie illustraties, maar in de bijschriften ontbreekt helaas nogal eens informatie over de aard van het afgebeelde object (schilderij, prent of tekening), de maker en het jaar van vervaardiging. Het is jammer dat de auteur blijkens zijn literatuuroverzicht geen recente algemene geschiedwerken over zijn tijdsperiode heeft geraadpleegd. Dat zou hem ervoor hebben behoed alles bijzonder te vinden en de mogelijkheid hebben geboden bepaalde gebeurtenissen in een historisch kader te plaatsen. De beschrijvingen van de twisten tussen patriotten en prinsgezinden hangen er nu bijvoorbeeld los bij.

Bij deze kritiek dient te worden opgemerkt dat het moeilijk is een coherente, overzichtelijke geschiedenis van de loopbaan van een schip te geven. Het leven van een mens wordt geleid door zijn eigen wil, die richting geeft aan het verloop van zijn bestaan. De biografie van een schip levert echter noodzakelijkerwijs een reeks onsamenhangende episodes op, want het schip bezit geen eigen wil en is gedurende zijn bestaan afhankelijk van willekeurige beslissingen van een overheid. De scheepsbiografie kan daarom als een lastig genre worden gekenschetst.

R.B. Prud'homme van Reine

T.J.A. Roodhuyzen, *In woelig vaarwater. Marineofficieren in de jaren 1779-1802.* Bijdragen tot de Nederlandse Marinegeschiedenis, deel 8 (Amsterdam/Den Haag: De Bataafsche Leeuw / Instituut voor Maritieme Historie, 1998, 240 p., ill., ISBN 90-6707-477-2; *f* 69,50)

Na lange (radio)stilte verschenen in de grote serie van de Nederlandse Marinegeschiedenis in korte tijd twee dissertaties. In het laatst verschenen deel deed historica Thea Roodhuyzen onderzoek naar de marine aan het eind van de 18de eeuw. Specifiek neemt zij de zeeofficieren in deze tijd onder de loep. De studie begint vlak voor de Vierde Engelse Oorlog en eindigt vlak na de Vrede van Amiens. Al eerder hadden we in een artikel van Wilma Goosen in het *TvZ* (1990, 1) en van Bas de Groot (*TvZ* 1991, 1; niet 1990 zoals in de bibliografie achter in het boek staat) kunnen lezen hoe de marineorganisatie in de Bataafs/Franse tijd veranderde. Roodhuyzen heeft de grens verlegd naar de patriottentijd, die niet los kan worden gezien van de latere veranderingen na 1795. Dit is juist de verdienste van dit boek. Wat dat betreft gaat het proefschrift goed samen met de studie van Martine Acerra en Jean Meyer, *Marines et Révolution* (1988), die overigens niet in haar literatuurlijst staat vermeld. Het wachten is nu nog op onderzoek naar de tijd tussen 1802 en 1814 en met name naar invloed van de Franse marine op de marineorganisatie en zeker de marineofficieren in die tijd. Om bijvoorbeeld vice-admiraal Albert Kikkert te noemen, in de periode 1810-1813 was hij commandant van de marine in Rotterdam en na 1814 gouverneur-generaal op Curaçao. Illustratief voor de carrière van een marineofficier in de patriottentijd is die van Cornelis de Jong van Rodenburgh, in 1996 beschreven door Jaap Bruijn en Carla van Baalen. Als jong zeeofficier klom De Jong tijdens en na de Vierde Engelse oorlog op tot kapitein, om vervolgens in 1795 aan te monsteren bij de Bataafse marine. Zijn loopbaan werd plotseling afgebroken toen de Engelsen de vloot bij de Vlieter in 1799 namen.

Al tijdens de Vierde Engelse oorlog was er veel kritiek op de vlagofficieren, die beschuldigd werden angstig de koopvaardijvloot onbeschermd te laten. Ook de prins als admiraal-generaal had trouwens kritiek te verduren als ware hij te passief. Met heimwee werd gekeken naar de oorlogen met Engeland in de 17de eeuw toen de Republiek maritiem nog haar mannetje stond. De echte oorzaken lagen echter vooral in een jarenlang slecht gevoerd personeelsbeleid, een gebrek aan belangstelling voor de marine en de onmogelijkheid om zowel defensieve als offensieve taken uit te voeren. De Vierde Engelse Oorlog en de korte oorlog met Frankrijk in 1794 en de zeer slechte staat van de oorlogsvloot hadden uiteindelijk het gevolg dat de vijf admiraliteitscolleges werden vervangen door een centraal marinebestuur.

De felle ruzies tussen de patriotten en prinsgezinden na 1785 speelden lange tijd een doorslaggevende rol. Het korps zeeofficieren was onderling sterk verdeeld. De politieke verdeeldheid was niet uniek voor de Republiek, de Franse marine kende na de revolutie dezelfde problemen. Na de mislukte revolutie en het herstel van het prinselijk gezag na ingrijpen van Pruisische troepen in 1787 zochten officieren met patriottische ideeën hun heil in Frankrijk. Hieronder behoorde onder meer J.W. de Winter, die later in 1795 – met Franse toestemming – opperbevelhebber der zeestrijdkrachten zou worden.

Na het uitroepen van de Bataafse Republiek werden alle zeeofficieren ontslagen, met uitzondering van die op dat moment op zee waren. Een grote groep prinsgezinde officieren vertrok naar Engeland, terwijl de in 1787 gevluchte officieren konden terugkeren. Een nieuwe opzet van het korps zeeofficieren was nodig. Hierdoor werd het korps wel meer pluriform, omdat nieuwe officieren niet meer vanzelfsprekend uit de hogere klassen kwamen. De invloed van P. Paulus, voorzitter van de representanten van het Volk van Holland (de grote man achter de nieuwe Bataafse marine), en De Winter op de 'cassatie' van marineofficieren en de eventuele aanstelling bij de Bataafse Marine was groot. Alleen officieren die als patriot en de Bataafse zaak toegedaan waren werden benaderd voor een nieuwe functie. Daarmee voorkwamen ze dat de

Franse Republiek mogelijk de touwtjes in handen kreeg bij de marine.
De eensgezindheid tussen de patriotten vervaagde overigens alweer in 1795, wat leidde tot hevige twisten binnen het Bataafse kamp. De politieke instabiliteit en de twee staatsgrepen in 1798 hadden duidelijke invloed op het moreel binnen de marine. Was de nederlaag bij Kamperduin al een slag voor het korps, de verovering van de Bataafse vloot bij de Vlieter was de echte genadeslag. Na de staatsgreep van januari 1798 kwam het beheer in handen van één persoon, de agent van marine J. Spoors, die het comité van marine had vervangen. Mede naar aanleiding van de gebeurtenissen in 1797 en 1799 maakte hij schoon schip onder het korps zeeofficieren. Hierdoor kon een lichting officieren opstaan zonder smet op het blazoen. De Bataafse Republiek bracht de standaardisatie en uniforme opleiding van officieren tot stand. Deze maatregelen zouden als basis dienen voor de nieuwe generatie marineofficieren in de 19de eeuw.
Zoals alle 'Bijdragen' is veel aandacht besteed aan de vormgeving. De vele illustraties zijn over het algemeen in zwart-wit. Voor een groot deel is dat uit de gebruikte prenten en tekeningen wel te billijken, maar dat het niet altijd goed doet toont de afbeelding van het bezoek van Willem V aan Amsterdam op pagina 24. De prachtige kleuren zijn één grijze massa geworden en bovendien is de afbeelding onscherp. Het helder geschreven boek bevat een uitgebreide literatuuropgave, notenapparaat en een Engelse samenvatting.

C.P.P. van Romburgh

Poul Holm en David J. Starkey (eds.), *North Atlantic Fisheries, Markets and Modernisation*, Studio Atlantica 2 (Esbjerg, Fiskeri – of Søfortsmuseets, 1998, 203 p., tab., Studieserie 9, ISBN 8787453851, ISBN 0908-3421 (Studieserien), ISBN 1396-6294 (Studia Atlantica)

Het tweede deel van de serie Studia Atlantica is de neerslag van een symposium gehouden door de North Atlantic Fisheries History Association in Thorshavn (Faroer) in september 1996. Doel van de conferentie was jonge onderzoekers gelegenheid te geven zich te profileren met hun studies betreffende de ontwikkelingen in de visserij in de Noord Atlantische Oceaan. Een tiental onderzoekers komt aan bod met zeer gevarieerde onderwerpen.
Bjorn Poulsen behandelt de haringvisserij van 1330-1550 rond Helgoland. Het waren vooral Duitse en Deense vissers die in deze wateren de najaarsvisserij (half september – half oktober) met netten (welke?, vermoedelijk drijfnetten) hadden. De visserij-inspanning wordt gemeten via het aantal riemen, de productie in het aantal menskrachten daarin werkzaam, in de visverwerking aan land en de opbrengst in marken. Het was een goed product dat ook zijn weg vond naar Nederland (Kampen, 1394). Carsten Jahnke bestudeert de middeleeuwse visserij in de Schlei (Sleeswijk-Holstein), waar een haringras voorkomt dat volkomen te vergelijken is met onze vroegere Zuiderzeeharing. Jahnke vergelijkt deze visserij met die in de Sont. De visserij in de Schlei werd uitgeoefend om een basisinkomen voor de vissers te verkrijgen (gildewezen), die in de Sont (Denemarken) was er op gericht om een zo groot mogelijke hoeveelheid haring te vangen in een zo kort mogelijke tijd (opbrengst ten dele voor de koning!).
De IJslandse zalmvisserij op de rivieren is het onderwerp van de bijdrage van Sigridur Svanna Pétursdottir. De zalm behoorde in 1281, en behoort nog steeds, aan de boeren die de oevers van de rivier bezitten. De Nederlandse bijdrage van Annette de Wit behandelt de verhouding binnen een vissersgemeenschap (Maassluis) in de 17de eeuw. Feitelijk een sociologisch onderwerp en weinig bijdragende aan het hoofdthema van het symposium, de ontwikkelingen in de visserij op de Noord Atlantische Oceaan. Dit in tegenstelling tot de bijdrage van Michael Haines, die de invloed van de invoering van de stoommachine op de Britse zeevisserij tot onderwerp heeft. Het Verenigd Koninkrijk stond model voor de invoering van stoom en gaf de toon aan voor de ontwikkeling in de Europese wateren. Het veroorzaakte een revolutie in het vissersbedrijf. Het is verheugend te constateren dat Haines de juiste bronnen heeft benut voor zijn bijdrage.
Het verhaal van Guinevere Glasfurd is een van de boeiendste bijdragen in de hele bundel. In 1936 gingen vijf grote trawlers over van Duitsland naar Unilever en vormden de "Northern Fleet", die Fleetwood als thuishaven had. Wat een succes had moeten worden werd binnen anderhalf jaar een flop. Unilever had weinig begrepen van het visserijbedrijf en droomde van snelle terugwinning van investeringen. Duitsland was een aantal schepen, waar minder werk voor was (overbevissing!), kwijt. Vinnie Andersen beschrijft de kleinschalige visserij van de Eskimo's (Innuit) en legt uit hoe de invoering van sloepen en motorboten de traditionele visserij verdrong. De periode van haar onderzoek is 1880-1939.
Hrefina Margret Karlsdottir behandelt de haringvisserij zuidwest van IJsland (1935-1959), die opkwam toen de noordelijke IJslandse haringvisserij ineenzakte. Het was een goede visserij zolang als het duurde. Het leverde 50-70 % van de export van gezouten haring. Het vergde (te) veel aan mankracht, de trawlvisserij nam het over. Net als Haines kent Karlsdottir haar bronnen en zij is duidelijk geholpen door de toonaangevende IJslandse visserijbiologen als Jakob Jakobson en Jon Jonsson. Bjorn-Petter Finstad onderzoekt de modernisering in de regionale visserij in Noorwegen, en wel die in Finmarken (70-71 N). Zijn bijdrage is een uittreksel van zijn proefschrift. Twee tegengestelde krachten beheersten deze visserij. De regering wenste de visserij efficiënter te maken en de productie van stokvis (gedroogde kabeljauw) en gezouten vis om te zetten in diepvriesproducten. De vissersbonden wilden het kapitalisme binnen de visserij behouden. Handhaving van een vloot van vissereigenaren en geen grote reders. Hierin zijn zij tot op heden redelijk geslaagd. Het is echt een Noorse saga vertolkende de hoge waarden die in Noorwegen aan het individu wordt gegeven. De bundel besluit met een overzicht van de Spaanse kabeljauwhandel in de tweede helft van de negentiende eeuw. Het centrum van deze handel was de haven van Bilbao aan de Golf van Biskaje. Belangrijkste invoerproducten waren de kabeljauw uit Noorwegen en hout uit Zweden. Bilbao werd de stapelplaats voor deze producten.
Samenvattend is het een boeiende bundel met diverse studies naar de ontwikkelingen van de visserij in de Noord Atlantische Oceaan. Het is jammer dat de bindwijze (lumpback) in ieder geval van het besprekersexemplaar zodanig is dat men spoedig een losbladig boek bezit.

S.J. de Groot

Brian Lavery , *Nelson and the Nile. The Naval War against Bonaparte 1798* (Londen: Chatham Publishing, 1998, 318 p., ill., ISBN 1-86176-040-X; £ 25,00)
Robert Gardiner (ed.), *The Campaign of Trafalgar 1803-1805*. Chatham Pictorial Series (Londen: Chatham Publishing 1997, 192 p., ISBN 1-86176-028-0; £ 30,00)
Richard Woodman, *The Victory of Seapower. Winning the Napoleonic War 1806-1814*. Chatham Pictorial Series (Londen: Chatham Publishing, 1998, 192 p., ill., ISBN 1-86176-038-8; £30,00)

Voor degenen die het nog niet wisten; tot 2005 staat de Engelse historisch-maritieme en museale wereld uitgebreid stil bij de 'Nelson Decade', een decennium lang herdenkingen georganiseerd onder auspiciën van 'the Official Nelson Celebrations Committee'. Het zal allemaal culmineren rond de tweehonderdste verjaardag van de slag bij Trafalgar maar tot die tijd zijn er genoeg andere gedenkwaardige gelegenheden om bij stil te staan. Het leidt kortom geen twijfel dat deze onwaarschijnlijke held uit de geschiedenis van de marine Engeland nog altijd stevig in zijn greep heeft. Of het nu zijn onverzettelijkheid betreft of zijn geruchtmakende relatie met Lady Emma Hamilton, alles aan hem doet denken aan een 'larger than life character'. De mythes zijn – soms – even onvoorstelbaar als onwaarschijnlijk. Mede hierdoor wordt ons echter wel het zicht ontnomen op zijn werkelijke daden en betekenis voor de geschiedenis. Dit is niet de plaats om daar verder op in te gaan; wel biedt de stroom aan boeken de gelegenheid om enkele aspecten nader voor het voetlicht te brengen.
De afgelopen jaren verschenen enkele belangrijke nieuwe boeken over het leven van Horatio Nelson (1758-1805): Christopher Hibbert, *Nelson. A Personal History* (1994), Pieter van der Merwe (ed.), *Nelson. An Illustrated History* (1995) en Colin White (ed.), *The Nelson Companion* (1995). Niemand heeft zich echter gewaagd aan zoiets als de definitieve biografie. Reeds in 1813 schreef een van zijn eerste (en volgens velen nog altijd beste) biograaf, Robert Southey: 'Many lives of Nelson have been written: one is yet wanting'. Ondanks dit hiaat, dat iemand ongetwijfeld zal proberen op te vullen in de komende jaren, is er dus geen gebrek aan invalshoeken; wel aan nieuw materiaal. De drie hier gerecenseerde boeken concentreren zich dan ook minder op de persoon Nelson, als wel op de campagnes waaraan hij deelnam. Deze stonden alle in het teken van de oorlog met Frankrijk, die in 1793 uitgebroken was en (met een korte onderbreking tussen 1801-1803) tot 1815 voortduurde. De strijd tussen Frankrijk en Engeland speelde zich zowel ter land als ter zee af maar algemeen wordt aan de hegemonie van de Royal Navy – en daarmee het strategische voordeel van beheersing van aanvoerlijnen over zee – gezien als de beslissende factor voor de uitkomst van dit conflict. Ondanks wijdverspreide minachting voor de 'revolutionaire' troepen werden de Republiek en Spanje in korte tijd tot vazalstaten gemaakt en delen van Italië veroverd. Frankrijk had al die tijd een half oog op een eventuele invasie van Engeland, wat op zijn beurt tot stringente maatregelen van de Engelse overheid leidde tegen haar eigen onderdanen, zoals perscensuur en het zonder bevelschrift oppakken van verdachte personen. Tot 1815 zou Engeland min of meer in een groot militair openluchtkamp worden omgetoverd, voorbereid op alles. De vrees van de regering voor 'Franse' toestanden leek even bewaarheid te worden toen er in 1797 op de vloot twee muiterijen uitbraken, bij Spithead en in de Nore; beide liepen echter met een sisser af. In strategisch opzicht was Engeland in de beginjaren van de oorlog in het defensief gedrongen; in 1796 verwijderde het zelfs zijn permanent in de Middellandse Zee gestationeerde vloot. Ongerustheid over toenemende activiteiten – verplaatsingen van schepen en troepen door de Fransen – deed de Engelsen eind maart 1798 besluiten toch een eskader onder leiding van Nelson (zijn eerste onafhankelijke commando) naar dit gebied te dirigeren. Eenmaal in de mediterrane wateren werd het kleine eskader van zes schepen op 21-22 mei overvallen door een vliegende storm, waarbij de *Vanguard* van Nelson maar ternauwernood aan een ramp wist te ontsnappen. De opgelopen averij aan masten en zeilen moest echter hersteld worden waardoor de Fransen ongehinderd uit Toulon konden lopen en zich gedeeltelijk met de Italiaanse konvooien wis-

ten samen te voegen. Eerst werd koers gezet naar Malta dat zich na een kort maar hevig verzet overgaf; de strategische betekenis was hier van minder belang dan de brandschatting van de lokale kerken.
Ondertussen waren in Londen diplomatieke onderhandelingen met Oostenrijk afgerond, met als resultaat een aanzienlijke versterking van de Engelse aanwezigheid in de Middellandse Zee, ter bescherming van het koninkrijk Napels: Nelson's eskader kreeg er maar liefst acht oorlogsschepen bij. Ondanks deze versterking voelden de Engelsen zich uiterst onzeker door een gebrek aan informatie over de bestemming van de Franse vloot. Op 22 juni werd net ten zuiden van Sicilië de achtervolging ingezet van vier vreemde schepen, waarvan men later constateerde dat het fregatten waren zonder echter te beseffen dat men daadwerkelijk de vijand had gesignaleerd. In plaats daarvan koerste Nelson op Egypte aan, een doel dat in Engeland nauwelijks voor mogelijk werd gehouden. De beide vloten zeilden ondertussen min of meer parallel aan elkaar door de Middellandse Zee. Op 29 juni verkenden de Engelsen Alexandrië maar keerden onverrichterzake terug en zetten vervolgens koers richting Sicilië; 25 uur later arriveerden de Fransen, die op 1 juli hun invasiemacht vrijwel ongehinderd aan land konden zetten. De bewegingen van het Engelse eskader en het leiderschap van Nelson zijn gedurende deze hele campagne vatbaar voor kritiek: het had soms meer weg van een doelloze zwerftocht door de Middellandse Zee dan een gerichte zoektocht. Toen men op 28 juli eindelijk met zekerheid wist dat de Fransen in Egypte waren geland bleef de aanval dan ook niet lang uit. In de loop van de middag van 1 augustus signaleerde men de Franse vloot in de baai bij Aboukir; om het verrassingselement erin te houden en de Fransen niet de gelegenheid te geven zich voor te bereiden werd het gevecht nog die avond aangegaan.
De opstelling van de Fransen was verre van ideaal en bovenal defensief; zij waren er vanuit gegaan dat de Engelsen, na het passeren van het eilandje in de monding van de baai, rechtdoor zouden varen. De vloten zouden dan min of meer tegenover elkaar komen te liggen: in plaats daarvan rondden de Engelsen het eilandje en voeren als het ware weer terug. Omdat de Fransen bovendien niet dicht genoeg op elkaar lagen en aan de uiteinde te ver van de zandbanken af, slaagde de Engelse voorhoede erin achterlangs te geraken. Het Engelse midden en de achterhoede kwamen vervolgens voorlangs waardoor ze de Fransen insloten. Er ontspon zich vervolgens een hevig gevecht tussen de schepen onderling; in slagkracht waren de Fransen superieur – 1026 tegenover 938 kanonnen – maar tevens zwaar ondermand. Nelson zelf raakte halverwege de avond boven zijn rechteroog gewond en dacht, fatalistisch als hij was, dat zijn einde nabij was. Vermoedelijk zo'n twee uur later bereikte de avond z'n hoogtepunt toen met een overweldigende explosie het Franse vlagschip *L'Orient* in de lucht vloog (Nelson kreeg na afloop van kapitein Hallowell als presentje een doodskist gemaakt van de hoofdmast; op 9 januari 1806 zou hij ook daadwerkelijk hierin worden begraven in de kathedraal van St. Paul te Londen). Dit betekende zeker niet het einde van de zeeslag want er werd nog tot de volgende ochtend gevochten maar de overwinning van de Engelsen stond vast.
De vernietiging van de Franse vloot was vrijwel compleet, 85 %: elf linieschepen en twee fregatten, hoewel twee linieschepen en twee fregatten uit de achterhoede wisten te ontkomen. De Engelse schepen kwamen zwaar beschadigd uit de actie maar Nelson had nu definitief naam voor zichzelf en zijn 'band of brothers' gemaakt. Daarmee was deze zeeslag in feite van doorslaggevender belang dan die beroemdere bij Trafalgar zeven jaar later. De invasie van Egypte was weliswaar niet voorkomen maar stierf wel een zachte dood; binnen 24 uur was de balans in het Middellandse Zeegebied ten gunste van de Engelse vloot omgeslagen. Het duurde overigens nog even voordat het thuisfront hierover was ingelicht; het schip dat de berichten naar Engeland zou moeten brengen, de *Leander*, werd op 16 augustus iets onder Kreta door de paar ontsnapte Franse oorlogsschepen veroverd. Via diplomatieke kanalen over land kwam wel een hele geruchtenstroom op gang maar pas op 2 oktober, twee maanden na dato, had men in Londen zekerheid verkregen over de victorie (op kerstkaarten van dat jaar was het een populair onderwerp). Nelson zou overigens pas op 6 november 1800 weer voet aan Engelse wal zetten. In het tussenliggende jaar was hij vooral verwikkeld geraakt in de politiek aan het hof van Napels en in zijn ontluikende affaire met Emma Hamilton, vrouw van de Engelse gezant ter plaatse.
Het boek van Lavery geeft de feiten keurig weer maar biedt geen echt vuurwerk; het blijft allemaal wat te staccato. Bovendien doen het notenapparaat en de hoeveelheid spelfouten ernstig vermoeden dat het boek met enige haast in elkaar is gedraaid; uitgever en auteur waren er kennelijk vooral op uit een graantje mee te pikken in de hausse aan Nelson gerelateerde boeken. Het boek is al met al aardig mede dankzij de fraaie illustraties maar kan beslist geen standaardwerk genoemd worden.
Het tweede en derde hier besproken boek vormen beide delen uit de indrukwekkende *Chatham Pictorial Series* van de gelijknamige uitgever. Eerdere verschenen delen behandelden de strijd tijdens de Amerikaanse onafhankelijkheidsoorlog 1775-1783, de openingsjaren van de Franse revolutionaire oorlog 1793-1797 (met nadruk op de blokkades) en de jaren van enkele grote zeeslagen 1798-1801. Telkens wordt dezelfde formule gehanteerd; het hoofdonderwerp wordt onderverdeeld in een reeks thema's, die vervolgens hoofdzakelijk aan de hand van illustraties met

een begeleidende tekst worden toegelicht. Die tekst wordt door ter zake deskundigen kort en bondig geformuleerd, met als eindredacteur Robert Gardiner. Nadruk ligt dus bij de vaak unieke illustraties – zo'n driehonderd per deel verspreid over een kleine tweehonderd pagina's op groot formaat. Uitgangspunt vormt de immens rijke collectie schilderijen, tekeningen, prenten en kaarten van het National Maritime Museum te Greenwich. De meerderheid van de afbeeldingen (bijvoorbeeld uit scheepsjournalen) is nog nooit eerder gepubliceerd, waardoor deze serie in belang alleen maar toeneemt. Dit unieke project kon alleen maar tot stand komen omdat de NMM afzag van eventuele copyrights met als belangrijke tegenprestatie dat de distributierechten van het boek alleen via haar zou verlopen, zodat zij zich verzekerd wist van een deel van de inkomsten. Het deel over de jaren 1806-1814 is voor ons wellicht extra interessant vanwege de aandacht voor diverse veroveringen van Nederlands koloniaal bezit; de inname van Curaçao op oudejaarsavond 1806/7 siert zelfs de omslag. De interessante maar mislukte expeditie naar Walcheren in 1809 krijgt een apart hoofdstukje van 5 pagina's onder de titel 'The Lost Opportunity'. De militaire inzet van de Engelsen in materieel opzicht was imposant – kosten 835.00 pond – maar malaria (ofwel 'Walcheren fever') maakten een vroegtijdig eind aan deze poging om op het continent een beslissing in de al jarenlang voortdurende oorlog te forceren.
Dit zeer lovenswaardige initiatief is wellicht een idee voor het Nederlands Scheepvaartmuseum, dat bij voorbeeld iets dergelijks over de zeventiende eeuw zou kunnen gaan ondernemen of wellicht als experiment één deel over de vier Nederlands-Engelse zeeoorlogen; me dunkt dat er materiaal genoeg voorhanden is!

C.O. van der Meij

J.J.A. Wijn e.a. (red.), '*Tot in de verste uithoeken...' De cruciale rol van de Gouvernements Marine bij het vestigen van de Pax Neerlandica in de Indische Archipel 1815-1962* (Amsterdam: De Bataafsche Leeuw 1998, 216 p., ill., ISBN 90-6707-434-9 (*f* 49,50)

Dit rijk geïllustreerde boek kwam tot stand onder auspiciën van de Vereniging Oud-Personeel Dienst van de Scheepvaart/Gouvernements Marine, sinds 1946 het trefpunt van oud-medewerkers van de desbetreffende maritieme organisaties in voormalig Nederlands-Indië. Hoofdtaken van de herhaaldelijk gereorganiseerde Gouvernements Marine waren het vervoer van personen, geld en ambtelijke stukken, de bestrijding van zeeroof en smokkel en het verlenen van konvooidiensten. Werkzaamheden op het gebied van hydrografie, betonning, bebakening en kustverlichting, havendiensten en loodswezen behoorden tot de nevenactiviteiten. Voorts waren de witte schepen van de Gouvernements Marine belast met de ondersteuning van oorlogsschepen bij expedities tegen de 'binnenlandsche vijand'. De nauwe samenwerking met de oorlogsmarines (de Koloniale Marine (tot 1838), het (auxiliair) eskader van de Koninklijke Marine in Nederlands-Indië en de Indische Militaire Marine (1866-1930)) en de indeling van de in wezen civiele organisatie bij het departement van Marine gaf de Gouvernements Marine een militair karakter. De mobilisatie en formele militarisatie in september 1939 volgden uit eerder genomen besluiten over de rol van de Gouvernements Marine in tijden van oorlog of oorlogsgevaar. Tussen 8 december 1941 en 8 maart 1942 verloor zij 54 schepen, slechts vier schepen zagen kans uit te wijken naar onbezet gebied. De demilitarisatie op 1 maart 1942, als gevolg waarvan de personeelsleden hun civiele status herkregen, bleek na de oorlog verstrekkende gevolgen te hebben. Tot woede van oud-opvarenden kwamen zij niet in aanmerking voor uitbetaling van achterstallige salarissen. Zij moesten genoegen nemen met een eenmalige uitkering.
Na de Tweede Wereldoorlog zetten de gouvernementsvaartuigen onder het departement van Scheepvaart hun transport- en politiële taken voort, tussen 1950 en 1962 onder de naam Landsvaartuigen alleen nog in Nederlands Nieuw-Guinea.
Het is een prijzenswaardig initiatief van het elftal redactieleden aandacht te vestigen op het reilen en zeilen van de Gouvernements Marine. Oud-gezaghebbers C. Hokke, J.P. Nieborg en F.C. Backer Dirks hebben in de loop der jaren weliswaar een groot aantal verhalen op schrift gesteld, maar een 'echte geschiedenis' (p. 9) van de Gouvernements Marine werd inderdaad node gemist. De veelal fraaie foto's uit particulier bezit zijn niet eerder gepubliceerd en de omvangrijke bijlagen (meer dan vijftig pagina's) bevatten nuttige informatie over de schepen, gezaghebbers en etats-major van de Gouvernements Marine en haar voorgangers. Toch beantwoordt het boek niet aan de verwachtingen, gewekt door de pretentieuze ondertitel. De toebedachte 'cruciale rol' van de Gouvernements Marine bij de staatsvorming in de Indische archipel wordt geanalyseerd noch verklaard. Op de literatuurlijst ontbreekt het standaardwerk van J.N.F.M. à Campo over de Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Ook de data zijn misleidend; de periode 1815-1862 beslaat slechts tien pagina's van het boek. Juist in deze tijdspanne staan uitvoering en kostenverdeling van de maritieme (verdedigings)taken in Nederlands-Indië voortdurend ter discussie. Bovendien stond niet de Koloniale Marine (opgericht 1815/1816) aan de wieg van de Gouvernements Marine, maar de in 1821 ingestelde civiele marine van kruisprauwen en kruisboten, zoals de tekst overigens

impliciet vermeldt. De Koloniale Marine keert terug in de Indische Militaire Marine, in 1866 in het leven geroepen naast de Gouvernements Marine en het auxiliair eskader van de Koninklijke Marine. Ook de personeelsproblematiek (verhouding Europese en inheemse opvarenden) blijft onderbelicht. Een ander punt van kritiek is de ondoorzichtige taakverdeling van de elf samenstellers van het boek. Meer dan eens blijkt hoe moeilijk het is losse bijdragen samen te smelten tot een eenheid, redactioneel zowel als inhoudelijk. Inconsequenties, herhalingen, schrijffouten ('onmiddelijk', 'accomodatie', 'souvereiniteit') en verkeerd taalgebruik ('de vers uit het kamp teruggekeerde officieren', p. 96) ontsieren de tekst. De atoombommen op Hiroshima en Nagasaki vielen overigens niet in maart, maar in augustus 1945 (p. 93).

Anita M.C. van Dissel

David K. Brown, *Warrior to Dreadnought: Warship Development 1860-1905* (London: Chatham Publishing, 1997, 224 p., ISBN 0-86176-022-1; £ 35,00)

David Brown is voor een enkele na-oorlogse marine ingenieur geen onbekende. Hij was Naval Constructor bij de Admiralty Experimental Works (AEW) te Haslar, het scheepsbouwkundig proefstation van de Britse marine, vergelijkbaar met ons Nederlands Scheepsbouwkundig Proefstation (MARIN) te Wageningen. Zoals na de oorlog bij meer Amerikaanse en Britse onderzoeksinstituten op defensiegebied, was ook bij de AEW een Duitse geleerde gedetacheerd. Het was prof. dr. H. Lerbs, die zich bezig hield met een methode om zogenaamde geruisarme schroeven te ontwerpen. Met het oog op de onderzeebootbestrijding was er grote behoefte aan schepen die zo weinig mogelijk geluid onder water uitstraalden. In het kader van een bilaterale overeenkomst bestond er in die tijd al een nauwe samenwerking tussen Britse en Nederlandse marine ingenieurs en medewerkers van MARIN en van de instituten van de Rijks Verdedigings Organisatie TNO. Zo bracht een Nederlandse delegatie, waaronder dr. ir. J.D. van Manen van het MARIN, een bezoek aan Haslar. Van Manen ontmoette er Lerbs en wist deze zo intens door te zagen tot hij de ontwerpmethode die Lerbs had ontwikkeld helemaal begreep. Weer terug in Nederland ontwierp het MARIN in opdracht van Bureau Scheepsbouw van de Koninklijke Marine geruisarme schroeven voor de nieuwe onderzeeboten en onderzeebootjagers. Het eerste schip waarmee de nieuwe schroeven beproefd konden worden was de onderzeebootjager *Gelderland*. Bij gebrek aan eigen onderzoekmogelijkheden maakten onze marineschepen bij proeftochten gebruik van de geluidmeetbaan van de Royal Navy bij Portland. Nadat de *Gelderland* Portland had bezocht gebeurde er iets ongebruikelijks. Bureau Scheepsbouw kreeg bezoek van David Brown. Wat bleek? De *Gelderland* bleek zo weinig geluid onderwater uit te stralen, dat het de Engelsen was opgevallen. Nu wilde David Brown het naadje van de kous weten en vernam het relaas over het schroefontwerp. Het pleit voor Brown, dat hij inzag, dat niet alles wat in Groot Brittannië tot stand kwam superieur was.

Met deze kritische instelling heeft hij ook vele aspecten van de historie van de 19de eeuwse Britse Marinescheepsbouw bestudeerd. Hij heeft vele publicaties op zijn naam staan. Zo beschreef hij in 1983 de geschiedenis van het Royal Corps of Naval Construction en publiceerde in 1960 *Before the Ironclad. Development of Ship Design, Propulsion and Armament in the Royal Navy, 1815-1860.* Zijn boek *Warrior to Dreadnought* is een vervolg op *Before the Ironclad.* Het gaat over het ontwerpen van schepen voor de Britse Marine in een periode, waarbij zowel op het gebied van wapentechnologie, materialen en toegepaste natuurwetenschappen belangrijke vooruitgang werd geboekt. De *Warrior*, het eerste ijzeren pantserschip waarvan de rompvorm model heeft gestaan voor de kruiser *Atjeh* van de Nederlandse Marine, was het resultaat van beproefde ontwerptechniek en kon op dat moment worden beschouwd als het machtigste oorlogsschip ter wereld. De schroef als voortstuwer had definitief zijn intrede gedaan, ijzer als constructiemateriaal was algemeen aanvaard in plaats van hout. De komende vijftig jaar zouden in het teken staan van innovaties op het gebied van de scheepsvorm, de scheepsschroef, constructie, geschut, pantser, stoomwerktuigen, stoomketels. Deze innovaties werden gestimuleerd door het toenemend inzicht in de sterkte van constructies, de stabiliteit van schepen, de toepassing van hydrodynamisch onderzoek bij het ontwerpen en de verkregen kennis op het gebied van de warmteleer. In grote lijnen schetst Brown hoe de ontwerpen van de pantserschepen, kruisers, torpedoboten, torpedobootjagers en hulpkruisers tot stand kwamen. Uit deze studie blijkt de grote rol van individuele ingenieurs die belast waren met de ontwerpen, eerst alleen met een assistent, later als leider van een team van specialisten. Hij bespreekt diepgaand hoe het scheepsbouwkundig antwoord werd gegeven op de ontwikkeling van aanvalswapens, zoals die van het verdragend geschut, torpedo's, vuurleiding, en hoe gebruik werd gemaakt van de mogelijkheid om lichter te bouwen door toepassing van staal. Uitvoerig beschrijft hij hoe nieuwe klasse schepen ontstonden, zoals de kruiser een antwoord was op de dreiging van raiders, die tijdens de Amerikaanse burgeroorlog slachtingen onder de koopvaardijvloot hadden aangericht. Dit type schepen moest zwaar worden bewapend en snel zijn. De ijzeren pantsering werd opgeofferd om gewicht te besparen. Op grond van schietproeven zochten ingenieurs bescherming van de ijzeren huid door het aanbrengen van een dubbele houten bekleding. Zo ontstond de *Inconstant*-klasse, die in 1869 gereed kwam. Hiermee geeft Brown de rationale voor de kruisers van de *Atjeh*-klasse, die vijf jaar later door en voor de Nederlandse marine werden ontworpen en gebouwd. En zo biedt Brown meer informatie die ook het inzicht in de ontwerpen van onze schepen verdiept. Brown bekritiseert de Britse Marine, onder andere betreffende de ramp met de *Captain,* het door Laird ontworpen torenschip dat volgetuigd door gebrek aan stabiliteit kapseisde waarbij vrijwel de gehele bemanning omkwam. Zijn analyse geeft inzicht in de achtergrond van het ontwerp van het ramtorenschip *Prins Hendrik der Nederlanden,* dat dezelfde werf vijf jaar eerder voor de Nederlandse Marine had gebouwd. In het laatste hoofdstuk laat David Brown zien dat in de periode van 1860-1905 door het wetenschappelijk onderzoek de weerstand van de scheepsromp met veertig procent verbeterde. Mede door toepassing van turbines verdrievoudigde het machinevermogen per ton waterverplaatsing, halveerde de benodigde oppervlakte voor de machines en halveerde eveneens het kolengebruik. Door deze resultaten en het beschikbaar komen van lange afstands geschut en onder invloed van de torpedo-dreiging ontstond het concept van het slagschip. Door de turbines kon bij gelijk gewicht meer machinevermogen worden geïnstalleerd, waardoor een hogere snelheid mogelijk was en voldoende gewicht bespaard kon worden voor de opstelling van een groot aantal kanons van het zelfde kaliber. Door verbetering van optische instrumenten, vuurleiding en richtmiddelen was het vuren in salvo's effectief geworden. Het concept van de *Dreadnought*, bewapend met tien kanons in dubbeltoren van 30,5 cm, was geboren.

Kortom, een boek dat een must is voor degenen die geïnteresseerd zijn in de geschiedenis van het ontwerpen van marineschepen.

J.M. Dirkzwager

David J. Starkey, Alan Jamieson (eds.) *Exploiting the Sea. Aspects of Britain's Maritime Economy since 1870* (Exeter: University of Exeter Press, 1998, 220 p., ill., ISBN 0-85989-533-5; £ 14,99)

Exploiting the Sea bevat een tiental goed geschreven en soms prikkelende essays over de ontwikkeling van Engelands maritieme sector vanaf het einde van de 19de eeuw. De bundel is het resultaat van een in 1995 gehouden conferentie in het kader van een onderzoeksproject onder de wijdse naam 'Change and adaption in the maritime dimension of the British economy since 1870'. De redacteuren van deze bundel, de bekende maritiem historici David Starkey en Alan Jamieson, zijn bij dit project betrokken. In hun inleiding geven zij aan dat maritieme sector in de ruimste zin ook 'recreation' omvat en derhalve zijn in dit boek ook twee artikelen op dat terrein opgenomen, één van Janet Susack over 'Yachting' en één van Nigel Morgan over de ontwikkeling van strandtoerisme en badplaatsen in Wales. Het verbaast niet dat de teneur in deze op zichzelf goede artikelen toch wat anders is dan die in de overige bijdragen, waarin de vraag naar de verklaring voor de achteruitgang van Britse scheepvaart en scheepsbouw overheerst. Van neergang is misschien in de periode 1870-1914 nog geen sprake, maar Starkey geeft in de bijdrage over Zuidwest-Engeland (Cornwall en Devon) aan dat zich daar ook in dat tijdvak al een trend openbaarde die later in geheel Groot-Brittannië zichtbaar zou worden; de maritieme sector groeide wel maar daarbinnen vond een verschuiving plaats naar marine en naar recreatie, terwijl transport en visserij van minder betekenis werd.

John Armstrong bespreekt de kustvaart voor de periode 1870-1930 en laat tal van mogelijke oorzaken voor de stagnatie in deze tak van scheepvaart na de Eerste Wereldoorlog passeren. Daarbij verwijst hij de veel en in ons land ook graag gehoorde opvatting als zou de moderne, goedkoop varende Groninger motorcoaster de Engelse kustvaart hebben bedreigd, naar het rijk der fabelen. Het aandeel van de Nederlandse schepen in de Engelse kustvaart was daarvoor met 0,7 % in de periode 1920-1930 veel te gering. Hooguit was het effect indirect en ging van de Nederlandse concurrentie een prijsdrukkend effect uit dat Engelse reders in hun bedrijfsvoering belemmerde. In 'The end of the Line' vertelt Brian Dickson het 'Buddenbrooks-achtig' verhaal van de verkoop door de Wilson familie van haar in Hull gevestigde scheepvaart onderneming.

Centraal in de bundel staan de twee bijdragen van respectievelijk Jamieson (onder de titel 'An inevitable decline?') en Sydney Pollard, waarin de vraag naar de achteruitgang van scheepvaart en scheepsbouw wel helder wordt gesteld maar niet eenduidig wordt beantwoord. De argumentatie in beide artikelen lijkt wel wat op die over de achteruitgang van de Nederland in de achttiende eeuw. Engeland's economische en industriële positie was in de loop der negentiende eeuw uitzonderlijk, men kon niet verwachten dat dit land altijd zo'n geweldige voorsprong op de rest van de wereld zou behouden, en het is derhalve niet meer dan natuurlijk dat de verhoudingen door de grote vooruitgang van andere landen tot een normale en geringe proportie zou slinken. Pollard geeft dan ook nog aan dat de sector zozeer met de gehele economie verbonden was dat de algemene achteruitgang van Engeland's industriële kracht dus ook neergang in scheepvaart en scheepsbouw met zich mee bracht. Bij herstel en groei van de economie zal dus ook de maritieme sector wel weer groeien. Geheel overtuigend, zo beseffen de schrijvers ook wel, is deze wat relaterende verklaring niet, de teruggang was immers wel erg groot en misschien moeten toch de interne, in de sector zelf aanwezige factoren, zoals conservatisme bij de reders, in ogenschouw worden genomen.

In twee artikelen van Andrew Gordon en van Antho-

ny Gorst en Lewis Johnman, wordt op de scheepsbouw voor de marine ingegaan. Dat de regering opdrachten voor marineschepen kan gebruiken om werkgelegenheid te behouden en werven in tijden van neergaande economie voor sluiting te behoeden zal ook de Nederlandse lezer bekend voorkomen. Dat deze politiek na de Tweede Wereldoorlog in Groot-Brittannië in toenemende mate afnemend effect sorteerde wordt duidelijk als bedacht wordt dat het bouwen van marineschepen voor 1914 nog 18 % van de nieuwbouw orders van de Britse scheepswerven besloeg, maar na 1945 nog maar 4 %. Robb Robinson, tenslotte, beschrijft de ontwikkelingen van Britse 'Distant-Water Trawling Industry' voor de periode vanaf 1880 tot 1939 en signaleert aanpassing, verschuiving, concentratie (vooral in Hull), maar ook groei van de visserij. Pas in de vijftiger jaren trad stagnatie op en tenslotte zou de visserij door de 'kabeljauw-oorlogen' met IJsland zwaar getroffen worden.
Het is, kortom, een aantrekkelijke bundel, die zeker ook uitnodigt tot vergelijking met de prestaties en ontwikkelingen van de maritieme sector in eigen land in deze periode.

F.S. Gaastra

R.J. Winklareth, *The Bismarck Chase. New Light on a Famous Engagement* (Londen: Chatham Publishing, 1998, 188 p., ill., ISBN 1 86176 076 0; £ 20.00)

De auteur van *The Bismarck Chase* is gepensioneerd medewerker – *senior analyst* – van *The Analytic Sciences Corporation* in de Verenigde Staten. Zijn professionele en maritiem-historische belangstelling hebben hem ertoe gebracht het gevecht tussen de *Bismarck* en eenheden van de Britse marine, dat zich in twee episoden afspeelde, nader te analyseren. Winklareth heeft daarbij gebruik gemaakt van reeds bekende, gepubliceerde gegevens. Zijn analyse heeft vooral betrekking op de ontmoeting van de *Bismarck* en de *Prinz Eugen* met HMS *Hood* en HMS *Prince of Wales* op 24 mei 1941.
In de eerste hoofdstukken bespreekt de auteur de ontwikkeling na 1900 van het ontwerp en de bouw van de slagschepen en slagkruisers bij de Britse en Duitse marine. Daarna volgt hij de verrichtingen van de *Bismarck* vanaf maart 1941 tot aan de ondergang van het schip op 27 mei 1941. Gedetailleerd – en verduidelijkt met verscheidene kaarten – bespreekt Winklareth de door de *Bismarck* en *Prinz Eugen* gevolgde route van Gdynia via de Deense wateren naar de Grimstadfjord bij Bergen en vandaar benoorden IJsland en door de Denemarken Straat naar de Atlantische Oceaan. West van IJsland treffen de Duitse schepen eenheden van de Britse thuisvloot; verkennende kruisers op 23 mei en HMS *Hood* en HMS *Prince of Wales* een dag later. Aan het gevecht op 24 mei tussen deze twee Britse schepen en de Duitse wijdt Winklareth bijna vijftig bladzijden, inclusief veertien situatieschetsen en acht foto's. Zijn bespreking van het gevecht, dat resulteerde in de ondergang van de *Hood* en een voorlopige ontsnapping aan de Britse vloot van de *Bismarck* en de *Prinz Eugen*, gaat meer in details dan het verslag van Von Müllenheim-Rechberg of van, bijvoorbeeld, Correlli Barnett (1). Uit zijn zorgvuldige analyse trekt Winklareth de conclusies dat de Duitse schepen vlak voor en bij aanvang van het gevecht een koerswijziging hebben uitgevoerd, dat de *Bismarck* tijdens het gevecht een rechte koers bleef volgen en de *Prinz Eugen* steeds over stuurboord hield en dat de *Bismarck* op de vijand vuurde in een richting die vrijwel loodrecht lag op haar koerslijn. Winklareth stelt ook vast dat in eerdere publicaties foto's van de *Bismarck,* genomen vanaf de *Prinz Eugen*, in spiegelbeeld zijn afgedrukt. Inderdaad zijn in het ooggetuigeverslag van Von Müllenheim-Rechberg foto's van de *Bismarck,* vergeleken met dezelfde foto's in het hier besproken boek, andersom afgebeeld. Maar in deze Duitse publicatie lijkt de *Prinz Eugen* ook niet altijd aan stuurboord van de *Bismarck* te zijn. De betreffende Duitse situatieschets is overigens minder gedetailleerd dan de verschillende kaarten van Winklareth.
Na de beschrijving van het gevecht bij IJsland volgt het relaas van de uiteindelijke vernietiging van de *Bismarck* op 27 mei, waarbij geen nieuwe gezichtspunten aan de orde komen. Winklareth besluit met korte informatie over latere lotgevallen van enkele Britse schepen die aan de jacht op de *Bismarck* deelnamen, de vondst van het wrak van de *Bismarck* door Robert Ballard (2) in 1989 en een bijlage over scheepsartillerie.
Winklareth heeft uitsluitend gebruik gemaakt van Engelstalige literatuur en geen bronnen geraadpleegd, althans dit blijkt niet uit de tekst en uit de in een bijlage opgenomen bibliografie. Zijn bevindingen en conclusies zijn dan ook het resultaat van het samenbrengen en op een rij zetten van in die literatuur beschikbare data – koersen, koersveranderingen, snelheden en vaartveranderingen, schootsafstanden, posities en tijdstippen – en het analyseren van die gegevens. Winklareth's analyse levert niet een wezenlijk nieuw inzicht in het verloop van het zeegevecht van 24 mei 1941 op. Meest opvallend is zijn constatering dat tot nu toe een aantal foto's van de *Bismarck* in spiegelbeeld is afgedrukt (omdat verzuimd is er aan te denken dat de *Prinz Eugen* steeds aan stuurboord van de *Bismarck* was) en dat de Duitse schepen twee koersveranderingen hebben uitgevoerd die hen eerst verder van en daarna dichter bij hun tegenstanders brachten. Niet zozeer als aanvulling op de bestaande literatuur, maar als zeer goed leesbaar en volledig verslag – een *stand-alone document*, zoals de schrijver zijn werk zelf noemt – van de strijd van de *Bismarck* tegen de Britse vloot is Winklareth's werk van nut. Merkwaardig bij een toch nauwgezet werkend auteur is, dat de naam van de commandant van de *Bismarck* in het boek als Lindermann in plaats van Lindemann wordt gespeld. En tenslotte: Winklareth's waardering van de speelfilm die ooit over de *Bismarck* is gemaakt – *an excellent film* (p. 171) – zal niet door iedereen worden gedeeld.

G.M.W. Acda

(1) Burkard Freiherr von Müllenheim-Rechberg, *Schlachtschiff Bismarck* (Frankfurt/Main, Berlijn, 1987); Correlli Barnett, *Engage the Enemy More Closely* (Londen, 1991)
(2) Robert D. Ballard, *The Discovery of the Bismarck* (Toronto, 1990)

Aad Schol, *Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij* (Alkmaar: Uitgeverij De Alk, 1998, 320 p., ill., ISBN 90-6013-056-1; *f* 99,00)

Over de grote Nederlandse rederijen is in de loop van de jaren veel geschreven, meestal ter gelegenheid van een herdenking. Vaak was een vlootlijst opgenomen, maar onder de grote groep van 'ship-lovers' bestond echter behoefte aan uitgebreidere scheepsbeschrijvingen dan hier mogelijk was. Om hierin te voorzien verschenen in de zeventiger en tachtiger jaren de bekende Alken- en Erato-reeksen, samengesteld door enthousiaste hobbyisten, in klein formaat, met als nadeel dat er maar een beperkt aantal illustraties en dan nog op postzegelformaat mogelijk waren. Daarnaast besteedden organisaties als bijvoorbeeld de World Ship Society af en toe aandacht aan de Nederlandse rederijen. Voor de in schepen geïnteresseerde, die niet de beschikking had over de bekende registers, als bijvoorbeeld die van Lloyd's, waren deze boekjes, ondanks de tekortkomingen, jarenlang de aangewezen naslagwerken. Zo langzamerhand worden deze echter opgevolgd door uitgaven in belangrijk groter formaat. Nu de meeste rederijen verdwenen zijn is het mogelijk de geschiedenis daarvan te completeren. Het meest actief is de uitgeverij De Alk. Met grote regelmaat verschijnen nieuwe rederij-boeken, alle volgens dezelfde opzet. Voor vele is het belangrijkste gedeelte de schepenlijst met van elk schip een technische beschrijving en een biografie, tevens voorzien van een scheepsportret. Hieraan vooraf gaat de ontstaansgeschiedenis van de rederij, met verder aandacht voor de economische, organisatorische, technische en sociale kant van het rederijbedrijf. Het opzoeken van gegevens wordt vergemakkelijkt door alfabetische registers. Het A-4 formaat maakt veel meer en grotere illustraties mogelijk dan in de kleine deeltjes en de vaak schitterende foto's komen veel beter tot hun recht. Op een enkele uitzondering na zijn deze boeken samengesteld door niet-histori. Om die reden mogen aan de tekst over het algemeen niet de eisen voor een historisch onderzoeksverslag gesteld worden. Soms is deze ook 'ongenietbaar' door de droge opsomming van routinematige gebeurtenissen en feiten. Deze uitgaven zijn dan ook allereerst als betrouwbare naslagwerken bedoeld. De inhoud is het resultaat van jarenlang nauwgezet speurwerk door min of meer ervaren documentalisten, die vaak ook het rederijbedrijf van binnen uit kennen. Voor verder onderzoek, hetzij historisch, economisch of sociaal-economisch, kunnen deze boeken dus van belang zijn.
Zo ook het in 1998 verschenen boek over de KNSM. Voor het historisch overzicht zal veel ontleend zijn aan eerdere publicaties. Hieruit werden dan ook regelmatig citaten overgenomen. De eerste hoofdstukken zijn gewijd aan de ontwikkeling van de Amsterdamse haven en de stoomvaart. Vervolgens aan de ontstaansgeschiedenis van de KNSM en aan het wel en wee van de rederij daarna, eindigend met de overname door de Nedlloyd in 1981. Goed komt naar voren dat deze, meestal met de vaart op de West en het Middellandse Zeegebied geassocieerde rederij zich ook op tal van andere gebieden richtte, tot aan het verre Oosten toe. Ook vernemen we van de perikelen, waar het runnen van een rederij mee gepaard gaan. De schrijver heeft gemeend, uit piëteit, de lotgevallen van de in de oorlog ten onder gegane KNSM-schepen en een opsomming van de omgekomen bemanningsleden in de geschiedschrijving op te moeten nemen. Storend is het niet, maar misschien was het beter ook deze apart te geven. Het geheel is verlevendigd met vaak kostelijke verhalen en commentaren van voormalige employé's. Uit één van deze in kaders ondergebrachte getuigenissen kunnen wij vernemen in welke functie de auteur aan de KNSM verbonden was. Aan het slot van het boek volgen de schepenlijsten, uitgesplitst over de zeeschepen, het binnenvaartbedrijf en de hulpschepen. Van elk schip is een afbeelding gegeven. Fouten heb ik niet kunnen ontdekken. Vergeleken met het vijftien jaar eerder verschenen Erato-deeltje door P. Mulder is de informatie uiteraard wel meer up-to-date. Voor een volledige vlootlijst van de Koninklijke West Indische Maildienst moet men echter toch bij P. Mulder zijn, omdat in het nieuwe boek alleen de door de KNSM overgenomen schepen vermeld zijn. Ten slotte mis ik het verhaal van het s.s. *Bodegraven*, dat aan het begin van de oorlog als laatste grote schip uit IJmuiden vertrok met aan boord honderden vluchtelingen, waaronder de bekende kunsthandelaar Goudstikker. Door de nu spelende kwestie rond Goudstikker is één en ander opnieuw actueel.
Jammer dat er geen voorwoord en inleiding is opgenomen. Ook een inhoudsopgave ontbreekt. Gelukkig ontbreken de bronnenvermelding en de alfabetische registers niet. De uitvoering ziet er verzorgd uit. Door een goede keuze van de illustraties, afkomstig uit verschillende collecties, komt er iets over van de sfeer, zowel aan de wal als aan boord, bij deze maatschappij. Op één na kloppen ze allen met de bijschriften.

Helaas ook in dit boek de onvermijdelijke zetfouten. Verder zou wat meer aandacht voor de interpunctie wenselijk zijn geweest.
Dit KNSM-boek is met kennis van zaken samengesteld en, ondanks de niet geheel consistente stijl en de verschrijvingen, in het algemeen zeer 'leesbaar'. Met recht kan het een monument voor deze verdwenen Nederlandse rederij genoemd worden.

R.H. Rozendaal

W.J.J. Boot, *Schepen, Schelpen, Schuitengat. De scheepvaart om Terschelling en Vlieland van 'Adsistent' tot 'Koegelwieck'* (Franeker: Van Wijnen, 1998, 327 p., ill., ISBN 90-5194-174-9; *f* 69,50)

De titel geeft het al aan; rondom de Friese Waddeneilanden Vlieland en Terschelling zijn in onze eeuw heel wat scheepvaartbewegingen te signaleren geweest. De vaart om de eilanden varieerde van schelpenzuigerij tot berging, post- en passagiersvervoer. W.J.J. Boot, een Zeeuw die al meer over de scheepvaart van de Nederlandse eilanden schreef, laat alle soorten scheepvaart in zijn boek de revue passeren. De nadruk ligt op de bergingsactiviteiten van de Terschellinger rederij Doeksen en op andere bezigheden van dit bedrijf. Doeksen heeft zijn archieven voor de onderzoeker opengesteld, maar heeft daar helaas wel een aantal voorwaarden voor publicatie aan verbonden. Zo ontbreekt in het boek nagenoeg alle cijfermatige onderbouwing van beweringen en ook de beschrijving van persoonlijke invloeden op bedrijfsprocessen. Dat laatste is zelfs zo ver doorgedreven dat foto's met herkenbare personen die betrokken waren bij rederij Doeksen, geheel zijn weggelaten. Alleen foto's van schepen zijn opgenomen. Terecht schrijft de auteur dat hij een beschrijving geeft van "facade 'Naamloze/ Besloten Vennootschap'" (p. 7). Dat maakt de lezer nieuwsgierig naar onbeschreven gebeurtenissen en doet de historische waarde van het boek afnemen.
Binnen de grenzen van deze overdreven aandoende behoefte aan privacy, die de auteur heeft aanvaard vanwege "heel goede gronden (....) die respect verdienen", geeft het boek een boeiend overzicht van de eilander scheepvaart. Het eerste deel behandelt de berging en schelpenzuigerij. Vanaf 1875 geeft de schrijver een overzicht van de stoombergingen van met name de Amsterdamse rederij Zur Mühlen. Met de stoomsleepboot *Adsistent* begon dit bedrijf zijn bergingsactiviteiten rondom Terschelling. In het begin van de twintigste eeuw was het bergingsstation ook voor bergingsschepen van andere rederijen, zoals Smit en Dros, een geliefde uitvalsbasis. De schelpenzuigerij krijgt in het boek vooral aandacht vanwege het feit dat veel van de schepen dienst deden als bergingsschip. Schelpen werden namelijk alleen in slappe tijden gevist voor de kalkbereiding. In 1908 liet de firma Doeksen een schelpenzuiger bouwen en deed daarmee tevens haar intrede in de berging. Pas in de Eerste Wereldoorlog kwam het bedrijf echt tot bloei; de lage prijzen voor schepen deden Doeksen besluiten om de vloot aanzienlijk uit te breiden. Samen met het bergingsbedrijf Dros was Doeksen na de oorlog dé berger van de Waddeneilanden. Ondanks hevige concurrentie van de Duitse firma Bugsier ging het Doeksen in de jaren twintig en dertig niet slecht. In 1938 besloot men zelfs om een zeer sterke motorsleper te laten bouwen om zo op open zee de concurrentie met de Duitsers te kunnen aangaan. Het afgebouwde schip, de *Holland*, werd echter tijdens de Tweede Wereldoorlog door de Duitse bezetters in beslag genomen en niet lang daarna getorpedeerd. Dat was het einde van Doeksens zeeaspiraties. Het boek behandelt in slechts enkele pagina's de na-oorlogse geschiedenis van de eilander berging, die steeds minder belangrijk werd.
Deel 2 gaat in op de post- en passagiersvaart. Hierin wordt wat meer aandacht aan Vlieland geschonken. Juist dit onderwerp zou zich lenen voor meer persoonlijke indrukken om het verhaal levendiger te maken. Het blijft echter bij een weinig anekdotisch en vrij droog relaas. Aardig detail is het feit dat nog in de jaren vijftig sleepboten voor het passagiersvervoer werden ingezet. Ook werden de fietsen van toeristen vaak met kleine bootjes achter het passagiersschip aangesleept. In het tweede deel wordt meer aandacht aan de jaren na 1945 besteed. Zelfs een toekomstvisioen gaat Boot niet uit de weg: "De toekomst van de Terschellinger scheepvaart is dan ook nog lang niet aan zijn eind: het begint hier pas" (blz. 293).
Of dat zo is zal de tijd leren. Wel is het te hopen dat op het moment dat een nieuwe geschiedenis van de scheepvaart om de Waddeneilanden zal worden geschreven, het nog niet te laat is om de sociale kant van de eilander scheepvaart boven water te krijgen. Diverse keren beschrijft Boot hoe snel een gezonken schip door zand wordt overdekt, het zou jammer zijn als dat ook het figuurlijke lot van kapiteins, bemanningsleden, passagiers en directie van de Terschellinger rederijen zou zijn.

J.E. Korteweg

Boekaankondigingen

Harm Stevens, *De VOC in bedrijf, 1602-1799* (Zutphen: De Walburg Pers, 1998, 94 p., ill. ISBN 90-5730-007-9; *f* 29,50)

Voorwerpen uit het Rijksmuseum betreffende de VOC vormen de aanleiding om in zestien thema's de verscheidenheid van het Compagniesbedrijf te schetsen. Die voorwerpen zijn deels afkomstig uit de oorspronkelijke verzameling van de Compagnie en het vroegere stadhouderlijk bezit, deels uit recent opgedoken wrakken van Oost-Indiëvaarders. Harm Stevens heeft uit deze collectie een willekeurige greep gedaan en dat levert een gevarieerd beeld op.
Een aantal thema's heeft betrekking op de scheepvaart. Zo wordt aan de hand van het bekende model van de *Prins Willem* iets over de gewapende koopvaardij van de VOC meegedeeld. Daarbij wordt overigens tot twee keer toe de vergissing gemaakt om dit kapitale schip tussen 1652 en 1661 vijftien reizen van Europa naar Azië en terug te laten maken. Dat kan natuurlijk niet, het waren er slechts vijf. Voorts worden naar aanleiding van een zilveren bootsmansfluit en een tekening van Jan Brandes discipline en taakverdeling aan boord behandeld en komt het 'droevig verlies' van de *Hollandia* aan de orde, van welk schip zoveel wrakvondsten in de collectie van het Rijksmuseum zijn overgegaan. Sommige thema's hebben echter maar weinig met de VOC te maken; vondsten van spelden of van delen van een brandspuit van Van der Heyden geven Stevens aanleiding om in de fabricage daarvan te duiken, hetgeen wel aardig is maar over de Compagnie natuurlijk niets zegt. Dat laatste is wel het geval als voorwerpen uit de handel de VOC (zilver, textiel, porselein) worden besproken. Tenslotte komen ook zaken als religie en de positie van de vrouw aan de orde. Het boek is vlot geschreven, maar aangezien de auteur voor elk thema maar slechts enkele pagina's tot zijn beschikking heeft, is er weinig diepgang en moeten soms grote sprongen in de tijd worden gemaakt. Het boek is zeker aardig als een (eerste) kennismaking met de VOC, daarom is het des te meer te betreuren dat er geen enkele literatuurverwijzing in is opgenomen.

F.S. Gaastra

Robert Foulke, *The sea voyage narrative* (New York: Twayne Publishers, 1997, 244 p., ill., ISBN 0-8057-0968-1)

Van de hand van de Amerikaanse literatuur historicus Robert Foulke, tot aan zijn pensionering verbonden aan het Skidmore College (Saratoga Springs, New York), is bovengenoemd boek verschenen. Als weinig anderen is Foulke, die jarenlang Engelse literatuur doceerde, in staat door te dringen tot de kern en de waarde van reisverhalen over de zee en verhalen over zeereizen. Hij is immers zelf een fervent zeezeiler en heeft delen van vele hier besproken reizen verkend en ook in hier afgebeelde foto's vastgelegd. Foulke is een zeer erudiet auteur die moeiteloos strooit met namen en begrippen uit de veelal Angelsaksische literatuur. In dit boek behandelt hij het verschijnsel 'maritime narrative' over een tijdvak van tweeduizend jaar en wel aan de hand van thema's: zeevaart en mondelinge overlevering rondom de *Odyssee*, het oertype van het onderwerp van het boek. Daarop volgen ontdekkingsreizen en wel die van Columbus en de eerste tocht van Cook (1768-1771), het thema 'sea quest' bij Melville's *Moby Dick* en Hemingway's *The old man and the sea* en tot slot 'voyages of endurance' naar aanleiding van Conrad's *The nigger of the "Narcissus"*, waarop deze schrijver zelf in 1884 voer.
Foulke plaatst de verhalen steeds in hun tijdgebonden historische context en vraagt zich telkens af wat men wist voordat men op reis ging (Columbus bijvoorbeeld), wat de kennis van de zee was (Hemingway bijvoorbeeld was diepzeevisser) of wat het waarheidgehalte van de route was, zoals die van Odysseus. Foulke's aanpak betreft duidelijk alleen het westerse cultuurgoed aan zeereisverhalen. Tot de aanbevolen literatuur, waarvan een beredeneerde opgave aanwezig is, behoren ook twee verhalen van Jan den Hartog. Voor de liefhebbers van dit genre een boeiend en uiterst verzorgd boek.

J.R. Bruijn

F. Post, *Groninger scheepvaart en scheepsbouw vanaf 1600* (Bedum: Profiel Uitgeverij, 1997, 220 p., ill., ISBN 90-5294-155-6)

Dit boek behandelt aan de hand van elf thema's de geschiedenis van de scheepvaart en scheepsbouw in de provincie Groningen. Het is in belangrijke mate een bewerking van een bestaand manuscript, dat wegens het overlijden van de opsteller daarvan niet tot uitgave kwam. Auteur F. Post bouwde hierop voort en werd bijgestaan door een redactie en diverse deskundigen. Wegens de recente publicatie van prof. dr. A.H.J. Prins, *Groningen, hanzestad vanaf de waterkant*, over de Groninger scheepvaart in de tijd van de Hanze, blijft de periode vóór 1600 buiten beschouwing. Het boek is chronologisch-thematisch van opzet en behandelt de belangrijkste ontwikkelingen in de Groninger scheepsbouw, de binnenvaart, kustvaart en grote handelsvaart, inclusief de modernste geschiedenis. Het boek is zeer geschikt voor wie in een 'nutshell' een handig overzicht zoekt van de geschiedenis van de Groninger scheepvaart. De vlot geschreven

tekst en de vele illustraties maken het lezen extra prettig.

Henk Dessens

David Marley, *Wars of the Americas. A chronology of armed conflict in the New World, 1492 to the present* (Santa Barbara, Calif.: ABC-Clio, 1998, 722 p., ill., ISBN 0-87436-837-5; $ 34,95).

Wars of the Americas, het nieuwe boek van de Canadese maritiem-historicus Marley (vooral bekend van monografieën over piraten en kapers), is een imposant naslagwerk over de militaire geschiedenis van Noord-, Midden- en Zuid-Amerika en het Caribisch gebied. In chronologische volgorde komen alle oorlogen, oorlogjes, schermutselingen en overvallen, waaraan het Amerikaanse continent vanaf de komst van de Europeanen zo rijk is geweest, aan bod. Het loopt van het eerste conflict tussen Columbus en de Caribische Indianen op 13 januari 1493 tot – 676 pagina's verder – de botsing tussen het regeringsleger en communistische guerrillastrijders in Columbia op 2 maart 1998. Op 3 maart 1998 heeft de auteur de pen vermoeid maar voldaan neergelegd.

Het boek is geen encyclopedie, dan was het selectiever geweest en de tekst per onderdeel uitvoeriger; het is, zoals de ondertitel aangeeft, een 'chronologie'. Het is een opsomming van alle oorlogen en conflicten, gerangschikt op datum en voorzien van korte teksten waarin de belangrijkste gegevens over de tegenstanders en de strijdhandelingen vermeld worden. De tekst is verdeeld in acht grote hoofdstukken, die elk een afgebakende periode beslaan. Het boek bevat veel illustraties en heldere, overzichtelijke en nuttige kaartjes. Het bevat een literatuuropgave van ca. 400 titels (een fractie van het aantal dat de auteur geraadpleegd moet hebben voor de samenstelling van dit werk) en index van persoonsnamen, veldslagen en dergelijke met ca. 5.500 trefwoorden.

Het Nederlandse aandeel erin is zeer bevredigend. Marley is goed thuis in de Nederlandse maritiem-militaire geschiedenis. Het hoofdstuk over de veroveringen in het Caribisch gebied, Zuid-Amerika en Pernambuco en de verschillende krijgshandelingen ter zee is uitvoerig en goed. Heijns' verovering van de 'Mexican plate fleet' komt natuurlijk uitvoerig aan bod, maar daarnaast is er ook aandacht voor vele andere, minder bekende gebeurtenissen en personen. Ook de periode van de 'Engelse oorlogen' wordt goed behandeld. Het is kortom een aardig werk om in te grasduinen en specifieke krijgshandelingen in op te zoeken. En U krijgt dat alles voor nog geen 35 dollar!

J.A. de Moor

Wibo Burgers, *Nederlandse lichtschepen* (Alkmaar: De Alk, 1998, 96 p., ill., ISBN 90-6013- 083- 9; *f* 24,90)

Gedurende 140 jaar hebben lichtschepen een bijdrage geleverd aan de veiligheid van de scheepvaart. In 1858 werd 90 km uit de kust van Hoek van Holland het eerste echte Nederlandse lichtschip uitgelegd. Deze *Noordhinder* was speciaal voor dit doel gebouwd. Zijn voorganger was een omgebouwde kanonneerboot dat in 1814 als *Vuurschip Schuytezand* in de Waddenzee kwam te liggen. Het lichtschip heeft buiten de kring van de scheepvaart weinig waardering gekregen, terwijl het toch een belangrijke bijdrage aan de veiligheid van de scheepvaart heeft geleverd. Dat de exploitatie nogal kostbaar was heeft ze altijd achtervolgd. In sommige opzichten was het lichtschip in het voordeel ten opzichte van de vuurtoren aan de kust. Lichtschepen konden worden gestationeerd op plekken waar geen of moeilijk vuurtorens konden worden gebouwd en waren op meerdere plekken inzetbaar.

Het licht van de alleroudste – niet Nederlandse – schepen was een in de nok van een ra gehesen lantaarn, waarin olielampen of kaarsen werden gebrand. Aan het begin van de 19e eeuw kwam een Britse uitvinding in zwang, waarbij een lantaarn om een mast werd opgehesen. Deze lantaarn had een systeem van draaiende parabolische reflectoren. Een eeuw later nam het Franse Fresnel-optiek het over. De laatste grote verbetering was de uitvinding van de gloeilamp. In de loop van de 20ste eeuw werden de schepen uitgevoerd met de nieuwste navigatieapparatuur, zoals het radiobaken en de Decca.

Nederlandse Lichtschepen beschrijft het wel en wee van het lichtschip langs de Nederlandse kust, hun ligplaatsen, aanvaringen en rampen, de bezetting van de stations en alle technische gegevens van de schepen. Gelukkig is er ook een hoofdstuk gewijd aan het leven aan boord. Tot de Tweede Wereldoorlog was dit ruw, grauw en eentonig. Pas nadien werden de leef- en werkomstandigheden enigszins beter. Er zijn bijna 30 grote en kleine 'drijvende vuurtorens' in bedrijf geweest. Van de laatste, no. 12, werd in 1994 definitief het anker opgehesen. Door de technologische ontwikkelingen werden deze schepen overbodig, tegenwoordig kan de veiligheid met betere en efficiëntere middelen worden gegarandeerd. De meeste lichtschepen zijn gesloopt, twee zijn een nieuw leven als museumschip begonnen. In Den Helder ligt lichtschip no. 10 afgemeerd en is het toegankelijk gemaakt voor het publiek. No. 12 is afgemeerd in Hellevoetsluis.

Nederlandse Lichtschepen is geïllustreerd met aardige oude en nieuwe foto's. Ieder hoofdstuk wordt afgesloten met een korte Engelstalige samenvatting.

Elisabeth Spits

Arne Zuidhoek, *Vaart. Een eeuw scheepvaarttechniek in Nederland* (Alkmaar: Uitgeverij De Alk, 1998, 196 p., ill., ISBN 90-6013-005-7; *f* 69,90)

Eén ding heeft Arne Zuidhoek's *Vaart. Een eeuw scheepvaarttechniek in Nederland* zeker: vaart! Ik heb het in één middag uitgelezen. Dit gedenkboek, verschenen ter gelegenheid van het honderdjarig bestaan van de Nederlandse Vereniging van Technici op Scheepvaartgebied (NVTS), is een pictorale en poëtische ode aan Nederland als zeevarende natie. Een geschiedkundig werk is het niet, al zit het boordevol informatie. Ik denk ook niet dat de samenstellers een dergelijke ambitie gekoesterd hebben; er is geen bibliografie, slechts een bescheiden notenapparaat zonder wetenschappelijke pretentie en het verhaal is een aaneenschakeling van impressies, associaties, zeer grote lijnen en vermakelijke anecdotes. Foto's en tekeningen overheersen. De Tweede Wereldoorlog is in een grijs katern gezet. Zuidhoek's affiniteit met de zeevaart en zijn historisch overzicht mogen blijken uit de haast achteloze virtuositeit waarmee hij honderd jaar Nederlandse scheepsbouw en scheepvaart met zwierige penseelstreken neerzet. Volledigheid zou in dit geval de vijand van het goede zijn, hetgeen de auteur feilloos heeft aangevoeld. Dat accuratesse daarbij niet altijd geheel nagestreefd is, is des dichters vrijheid.

Appreciatie voor dit werk zal een kwestie van smaak zijn. Persoonlijk houd ik meer van een ingetogen stijl en heb ik niet zoveel met de breed uitgemeten en welhaast kritiekloze glorificatie van Nederland's zilte verleden en nuchtere koopmansijver. Maar de gekozen toon past misschien bij de feestelijke gelegenheid. Alle hulde daarentegen voor de aandacht die de auteur inruimt voor de mens in het scheepvaartbedrijf, zowel op het niveau van de werkvloer als in de directiekamer. Zuidhoek beschikt blijkbaar over een schier onuitputtelijke bron van persoonlijke getuigenissen en geeft blijk van een warme sociale bewogenheid. Voor wie de sfeer op de werf of in de tekenkamer wil proeven, het jargon van de werkman of de designer wil horen of met de Groningse rederstradities wil kennismaken is het werk een aangename en stimulerende ervaring. Een uitgebreide geschiedenis van de NVTS hoeft men in het werk niet te zoeken, al zijn de hoofdelementen op verspreide plaatsen aanwezig. En eerlijk gezegd ben ik blij verrast met de gekozen aanpak: door de verenigingsgeschiedenis in te bedden in honderd jaar maatschappelijke ontwikkeling en scheepvaarttechniek krijgt men wellicht een betere indruk van de maatschappelijke relevantie van de NVTS dan door een droge historische analyse.

Alan Lemmers

C.P.P. van Romburgh en E. K. Spits, *Nederlandse Dok en Scheepsbouw Maatschappij* (Rotterdam: Uitgeverij Ilco, 1996, 139 p., ill., ISBN 90-73235-95-2, *f* 49,90)

Alweer geruime tijd terug verscheen bij de Rotterdamse uitgeverij Ilco een boek over negentig jaar Amsterdamse scheepsbouwgeschiedenis. Het is het derde deel van een serie die eerder aandacht besteedde aan 'de Machinefabriek en Scheepswerf P.Smit Jr.' en aan 'Wilton Feijenoord'. Tot op heden is door een aantal factoren in deze kolommen geen aandacht besteed aan het verschijnen van dit boek. Dat is ten onrechte.

Het boek bestaat uit twee delen. Het eerste deel behandelt de geschiedenis van de voorlopers van de NDSM zoals de Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij (1894-1946). De fusie met de Nederlandse Dok Maatschappij in 1946 vormde de voorbode van een reeks van fusies en samensmeltingen die de ondergang van de werf in 1984 niet hebben kunnen voorkomen.

Met het verdwijnen van het karakteristieke scheepsbouw-complex in Amsterdam-Noord verdween tevens de werkgelegenheid voor vele duizenden Amsterdammers. Inmiddels zijn de dokken en kaden van de voormalige werf bebouwd met woningen. Daarmee is een geheel nieuwe maatschappelijke structuur ontstaan. In het eerste deel wordt tevens stilgestaan bij het maatschappelijke leven dat de werf en de werknemers met elkaar verbond. Enigszins wrang in dat kader is de afgedrukte omslag van een programma voor de feestavond, die in augustus 1944 ter gelegenheid van het 50-jarig jubileum van de werf werd gehouden. Voor de feestavond werd een toneelstuk geschreven door Hella Haase en Clinge Doornbos, terwijl daarnaast het Duo Snip & Snap acte de présence gaven met hun revue 'Denk aan mij'. Dat moet, toen kort daarna de hongerwinter uitbrak, nog vaak het geval zijn geweest. Gelukkig toont het boek op bladzijde 53 een foto uit december 1967 van 'opgetogen NDSM-ers', die beladen met hun kerstpakketten op weg naar huis zijn.

Het tweede deel van het boek behandelt een selectie uit de vele schepen die de werf in haar bestaan heeft gebouwd. Gekozen is voor schepen die door hun vorm en omvang de ontwikkeling van de techniek, die op de werf werd toegepast, verbeelden. De bouw van het motorschip *Oranje* is daarbij uiteraard niet over het hoofd gezien. Gelukkig is tevens aandacht besteed aan de bouw van toenmalige supertankers. Dat was geen eenvoudige operatie. Schepen van 210.000 ton, zoals de Shell-tanker *Melania,* werden in twee delen gebouwd en te water gelaten. Daarna werden de delen met elkaar verbonden. Om het schip naar zee te kunnen brengen moesten de sluizen van IJmuiden tijdelijk worden aangepast. Het boek sluit af met een lijst van de door de verschillende werven gebouwde sche-

pen, maar jammer genoeg ontbreekt een register op de inhoud.
Het boek is typografisch fraai en helder uitgevoerd. De in het boek gebruikte foto's zijn naar mijn oordeel bijna allemaal te donker afgedrukt. Wellicht krijgt het daardoor een ongewilde sombere dimensie.

Dirk J. Tang

Frank van der Heul, *Reis naar een verdwenen wereld. De laatste reis van het s.s. Roebiah van de Stoomvaart Maatschappij Nederland naar de Chinese Volksrepubliek, 1965-1966.* (Bunschoten/Eemdijk: Uitgeverij Hollandia bv/De Boer Maritiem, 1998, 275 p., ill., ISBN 90-6410-135; *f*29,50)

De auteur maakte in 1965-1966, 23 jaar oud, als bediende in algemene dienst een reis met de tot vrachtschip verbouwde 'baby flattopper' (hulpvliegdekschip) *Roebiah* van de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland'. Het was Van der Heuls tweede, tevens laatste zeereis die hem via havens zoals Barcelona, Napels, Djibouti, Singapore, Bangkok en Hong Kong naar communistisch China bracht, waar toen juist de Culturele Revolutie was uitgebroken. Deze korte loopbaan op zee werd gevolgd door enkele walbanen en sinds 1981 schrijft hij o.m. reisverhalen. Tijdens de reis met de *Roebiah* hield Van der Heul dagboekaantekeningen bij die hij, afgewisseld met aanvullende gegevens, in het voorliggende boek publiceert. Het is in een mengeling van stijlen geschreven. Over de verhoudingen aan boord en zijn avonturen tijdens stappartijen aan de wal schrijft hij met Jan Cremer-achtige branie. De fragmenten over de historische en culturele achtergrond van de bezochte havens en landen zijn met journalistieke vaardigheid geschreven. Over de geschiedenis van de in 1943 in Amerika gebouwde *Roebiah* wordt de lezer vrij uitvoerig ingelicht. Maar het dagelijks leven van de auteur op zee voltrok zich kennelijk in een zeer kleine kring. Daarom is dit boek ondanks de dagboekaantekeningen helaas geen verslag geworden van het leven aan boord van een Nederlands koopvaardijschip in de jaren zestig. Misschien was dat ook niet zo bedoeld, maar interessanter was het voor de lezers van het *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* dan wel geweest, een getuigenis uit de tijd vlak voor de rederijfusies, de belangrijke technologische veranderingen bij ladingbehandeling en dramatische reductie van bemanningen.

W.F.J. Mörzer Bruyns

E.A. Bik, *'Met man en muis'. Uitspraken van de raad voor de Scheepvaart 1909-1997* (Amsterdam: De Bataafsche Leeuw 1998, 176 p., ill., ISBN 90-6707-466-7; *f*59,00)

De eerste 140 pagina's van de tweede druk van dit boek zijn identiek aan de eerste druk uit 1997. Een algemeen gedeelte over het functioneren van de Raad van Scheepvaart wordt gevolgd door de beschrijving van een aantal behandelde zaken. De keuze van de besproken scheepsrampen is vrij willekeurig en een totaaloverzicht ontbreekt, waardoor het boek niet meer is dan een aardig lees- en kijkboek. Pas aan het eind verschilt de tweede druk aanzienlijk van de eerste. Uitgebreid wordt stilgestaan bij de Raad voor Transportveiligheid, waarvan de aloude Raad voor de Scheepvaart in 1999 onderdeel zal gaan uitmaken. Als advocaat voor maritieme zaken heeft de auteur weinig vertrouwen in de nieuwe Raad, die 'kleurloos onderzoek' moet gaan verrichten. In tegenstelling tot de huidige taakomschrijving is in de nieuwe wet slechts sprake van neutraal onderzoek zonder dat er mag worden stilgestaan bij schuld of aansprakelijkheid. Bik verwacht dat alle mooie regelingen omtrent geheimhouding en onschendbaarheid in de praktijk niet zullen werken. Het zal nog wel een aantal jaren duren voordat deze opvattingen aan de realiteit kunnen worden getoetst.

J.E. Korteweg

Dessens, H., e.a. (redactie), *Verhalen van het water. Scheepvaart en mensen van in de twintigste eeuw.* Jaarboek 1997 van de Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum & Stichting Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam (Amsterdam/Zutphen: Stichting Nederlands Scheepvaartmuseum, Uitgeverij Walburg Pers, 1997, 128 p., ill., ISBN 90-6011-96-7; *f* 45,00)

De jaarverslagen van de vriendenvereniging van het Amsterdamse scheepvaartmuseum bevatten vanaf het eerste jaar van verschijnen, in 1916, tot 1989 artikelen over of naar aanleiding van stukken uit de collectie. Deze, eerst 'Bijlagen' en vervolgens 'Toelichting' genoemde bijdragen, vormen tezamen een gecomprimeerde hoeveelheid kennis op uiteenlopende terreinen van de Nederlandse maritieme geschiedenis, bijeengeschreven door zeer kundige beoefenaars van dat vak.
Sinds 1991 zetten het museum en zijn Vereeniging deze traditie van kennisverspreiding voort in de vorm van een jaarboek. De eerste zes jaargangen waren thematisch van opzet. De collectie van de Kweekschool voor de Zeevaart, de Jacobsstaf en de geschiedenis van de Vlaardinger vislogger *Balder* waren bijvoorbeeld onderwerpen van een uitgave in de serie.
Voor het hier besproken jaarboek 1997 heeft de redactie een wat lossere opzet gekozen. Het is een caleidoscopische bundel verhalen, door museummedewerkers op papier gezet, over de relaties van 20ste-eeuwse Nederlanders met het water.
Na een wat ongeïnspireerd ministerieel voorwoord – 'onze zeehelden zijn vermaard' en 'het gaat weer goed met de sector' – opent de bundel in stijl met een bijdrage over de band van de Oranjes met schepen en varen. (De naamgever van het Rotterdamse scheepvaartmuseum steekt op dat punt met kop en schouders boven de familie uit; hij had een dagtaak aan het behartigen van de belangen van koopvaardij, marine en watersport). Geschreven portretten van zulke verschillende maritieme beroepsbeoefenaars als de zeeschilder Ploos van Amstel, Nedlloyd-kapitein Sybesma en professioneel scheepsmodelbouwer Norman Hill zijn gestrooid tussen qua karakter even diverse bijdragen over de Nederlandse watersport, de zorg van scheepsarts Melchior voor de mensen aan boord van Nederlandse walvisvangstschepen, het specialistische beroep van de scheepswerktuigkundige, de Amsterdamse scheepsbouwfamilie Bernhard en de eetcultuur aan boord van Nederlandse passagiersschepen.
In de inleiding tot de bundel heet het, dat het in de bijdragen vaak om 'petite histoire' gaat. Dat moge zo zijn, maar ik vond het een genoegen om kennis te nemen van de vele bouwstenen voor een geschiedenis van 20ste-eeuws varend Nederland, die in *Verhalen van het water* zijn opgenomen.

Leo M. Akveld

Morten Hahn-Pedersen (red.), *Sjæk'len: Årbog for Fiskeri- og Sofartsmuseet, Saltvandsakvariet i Esbjerg 1997* (Esbjerg: Fiskeri- og Sofartsmuseet, 1998, 148 p., ill., ISBN 87-87453-83-5, ISSN 0904-1923; Dkr. 198,00).

Met de uitgave van het Jaarboek 1997 viert het Visserij- en Scheepvaartmuseum te Esbjerg een klein jubileum. Het is namelijk het tiende jaarboek dat, sinds het Museum in 1989 de serie nieuw leven inblies, is verschenen. Ook deze keer bevat het jaarboek diverse interessante bijdragen met Engelse samenvattingen en is het geheel goed verzorgd.
Thyge Jensen (p. 8-15) beschrijft kort de betekenis van kaartmateriaal voor de kennis van kustlijnen, het daarachter liggende platteland en de ontwikkeling van de stuurmanskunst. Kaarten van het Deense en Noord-Duitse deel van de Waddenzee dienen daarbij als voorbeeld. De scheepvaart van Ribe in de jaren 1730-1735 is het onderwerp van een bijdrage van Mette Guldberg (p. 16-27). Ribes 'Gouden Eeuw' – het einde van de zestiende en de eerste helft van de zeventiende eeuw – was al lang voorbij. De tolboeken van 1731 en 1733 van Ribe, de enige die er met betrekking tot de achttiende eeuw bewaard zijn gebleven, dienen als basis voor een analyse van de scheepvaart die vrijwel alleen met kleine scheepjes plaats vond. Uit Oster Risor werd hout en ijzer aangevoerd, uit Amsterdam en Altona kwamen koloniale produkten. Het spreekt bijna vanzelf dat verschillende artikelen aan de visserij zijn gewijd. Poul Holm besteedt aandacht aan de gevolgen van de internationalisering van de visserij-industrie in de periode 1880-1997, vooral met betrekking tot produktie, markten en politiek (p. 28-41). Soren Byskov analyseert de resultaten van de Esbjergse vissershaven in 1997 (p. 42-55). Hij concludeert dat na de crisis in het begin van de jaren negentig er eindelijk weer reden is voor enig optimisme. Henrik L. Hansen en Olof C. Jensen ten slotte behandelen de risico's, waaraan werkers in de moderne visserijindustrie zijn blootgesteld (p. 56-73). In het tijdvak 1989-1996 vonden aan boord van Deense vissersschepen 70 dodelijke ongelukken plaats. De kans op een dodelijk ongeval blijkt 25 à 30 maal zo hoog te zijn als bij werk op het vasteland.
Traditiegetrouw levert ook de directeur van het Museum, Morten Hahn-Pedersen, een bijdrage aan het jaarboek (p. 74-90). Hierin staat A.P. Moller centraal en met name diens toonaangevende rol bij de oliewinning in de Deense sectie van de Noordzee. Op 4 juli 1962 – ruim vijfentwintig jaar geleden dus – werd daar de eerste Deense olie aangeboord. Het jaarboek bevat voorts gegevens over de stranding eind 1997 van 13 walvissen op Romo (p. 91-106). Een soortgelijke stranding een jaar eerder was al aanleiding voor een bijdrage in het jaarboek van 1996. Het is te hopen dat in de volgende aflevering met deze 'traditie' kan worden gebroken. Dat geldt niet voor het uitgebreide overzicht van activiteiten van het Museum dat zoals altijd het jaarboek besluit.

Piet Boon

Nieuwe boeken en artikelen

Piet Boon

Tot nu toe bleek het niet eenvoudig om in "Nieuwe boeken en artikelen" een enigszins representatief beeld te geven van Franstalige publikaties op maritiem-historisch gebied. Dank zij het spontane aanbod van Roberto Barazzutti om vanuit Frankrijk uitgebreide informatie op dit terrein te verstrekken, komt daar nu verandering in. Het eerste resultaat van deze samenwerking vindt u in deze aflevering van onze bibliografie.

Naslagwerken

27129. BOER, GERRIT DE, Wagenborg 100 jaar: de schepen van 1898 tot 1998. Alkmaar, De Alk, 1998, 264 p., ill. *(schepenlijst)*

27130. BOUMA, G.N., Lijst van Nederlandse koopvaardijschepen alsmede hun gezagvoerders en thuishavens 1820-1900. Hoorn, Stichting Nederlandse Kaap-Hoornvaarders, 1998, 769 p.

27131. BROXAM, GRAEME, Shipping arrivals and departures, Tasmania, Volume III, 1843-1850. Woden Valley (Canberra), Navarine Publishing, 1998, 603 p., ill.

27132. CASSELLS, VIC, For those in peril: comprehensive listing of the ships and men of the Royal Australian Navy who have paid the supreme sacrifice in the wars of the twentieth century. Kenthurst (NSW), Kangaroo Press, 1997, 192 p., ill.

27133. CLARKE, NORMAN B., Guide to vessel designs in The Rudder, 1891-1950. Mystic (CT), Mystic Seaport Museum, 1997, 262 p., ill.

27134. -, Subject guide to Motor Boating Magazine, 1909-30. Mystic (CT), Mystic Seaport Museum, 1997, 238 p., ill.

27135. COOKE, O.A., The Canadian military experience 1867-1995: a bibliography. Ottawa, Directorate of History and Heritage, Department of National Defence, 1997, 520 p. *(met een hoofdstuk over de Canadese marine: p. 63-112)*

27136. EVANS, MARTIN H., JANET WEST, Maritime museums: a guide to the collections and museum ships in Britain and Ireland. Londen, Chatham Publishing, 1998, 96 p.

27137. GEBAUER, JÜRGEN, EGON KRENZ, Marine Enzyklopädie. Berlijn, Brandenburgisches Verlagshaus, 1998, 463 p., ill. *(tweede uitgebreide druk; 1e druk: 1994)*

27138. GREEN, J., VOC shipwrecks of the world. *(Proceedings)* The ANCODS Colloquium (Fremantle, 1998) 53-59

27139. HAILEY, JOHN, Maritime sources in the Library of the Society of Genealogists. Londen, Society of Genealogists, 1997, 32 p.

27140. INALCIK, HALIL, Sources and studies on the Ottoman Black Sea, Volume I: The Customs Register of Caffa, 1487-1490. Cambridge (MA), Harvard University Press, 1997, 201 p., ill.

27141. JUNG, E. (ed.), Enzyklopädie der maritimen Motive: Asien: Ergänzungslieferung 1998/I. Berlijn, Arbeitsgemeinschaft "Schiffe und Schiffahrt"/S.M.S. "Navicula", 1998, [114] p., ill. *(betreft postzegels met maritieme motieven; landen van A t/m D)*

27142. KEMP, P., "The Admiralty regrets": British warship losses of the 20th century. Stroud, Gloucestershire, Sutton Publishing, 1998, 224 p., ill.

27143. MARLEY, DAVID F., Wars of the Americas: a chronology of armed conflict in the New World, 1492 to the present. Santa Barbara (CA), ABC-Clio, 1998, 722 p., ill.

27144. MARSDEN, PETER, English Heritage book of ships and shipwrecks. Londen, Batsford, 1997, 128 p., ill.

27145. NICOLAS, NICHOLAS HARRIS (ed.), Dispatches and letters of Lord Nelson, vol. 2: 1795 to 1797; vol. 3: January 1797 to August 1799. Londen, Chatham Publishing, 1997, 528 en 576 p. *(vervolg van nr. 26290)*

27146. PFISTER-LANGANAY, CHRISTIAN, La flotte gravelinoise: un essai d'inventaire (1824-1847). RSHDA 32, 1998, 181-210

27147. ROBERTS, MICHAEL L., U.S. Navy Patches, 6: submarines. Atglen (PA), Schiffer, 1997, 176 p., ill.

27148. SCHWARTZ, J.H.F., Archieven van de Provinciale Stoombootdiensten in Zeeland (PSD), 1842-1991, en het archief van de NV Zeeuwsche Spoorboot Maatschappij, 1864-1913. Middelburg, Rijksarchief in Zeeland, 1998, 74 p.

27149. SHETTLE JR., M.L., United States naval air stations of World War II, Volume 2: Western States. Bowersville (GA), Schaertel Publishing, 1997, 284 p., ill.

27150. SMIT, J.G. (ed.). Bronnen voor de economische geschiedenis van het Beneden-Maasgebied, tweede deel: Rekeningen van de Hollandse tollen, 1422-1534. Den Haag, Instituut voor Nederlandse Geschiedenis, 1997, 439 p., ill.

27151. STEIN, DOUGLAS L., Elco archives, 1892-1949 (Electric Launch & Navigation Co.). Mystic (CT), Mystic Seaport Museum, 1997, 22 p.

27152. -, The papers of David Gelston: an inventory and research guide (Customs Collector, Port of New York). Mystic (CT), Mystic Seaport Museum, 1997, 52 p.

27153. STURTON, IAN (ed.), All the world's battleships: 1906 to the present. Londen, Conway Maritime Press, 1997, 192 p., ill.

27154. TESCH, UWE , J. MAAHZ, Schiffe und Boote aus der Geschichte der Seefahrt auf Freistempeln und Ganzsachen, Teil 4: Spezialschiffe. Berlijn, Arbeitsgemeinschaft "Schiffe und Schiffahrt"/S.M.S. "Navicula", 1998, [94] p., ill. *(vervolg van nr 26302; bevat ook Teil 7: Marine/Kriegsschiffe en Ergänzungen und Korrekturen)*

27155. VERGÉ-FRANCESCHI, MICHEL, Chronique maritime de la France d'ancien régime 1492-1792. Parijs, Éditions Sedes Nalhan, 1997, 700 p., ill.

27156. WALKER, RICHARD, The Nelson portraits: an iconography of Horatio, Viscount Nelson, KB, Vice Admiral of the White. Portsmouth, Royal Naval Museum, 1998, 316 p., ill.

27157. WARREN, MARK D. (ed.), Distinguished liners from "The Shipbuilder" 1907-1914, Volume II. New York, Blue Riband Publications, 1997, 314 p., ill. *(bevat artikelen over 53 passagiersschepen van voor WOI; vervolg van nr 25099)*

27158. WILDEMAN, DIEDERICK, Bibliografie van Van Linschotens werken. In: *(Roelof van Gelder, Jan Parmentier, Vibeke Roeper (eds.))* Souffrir pour parvenir (Haarlem, 1998) 168-172

27159. WILLAUMEZ, JEAN-BAPTISTE, Dictionnaire de Marine 1820-1831. Douarnenez, Le Chasse-Marée, 1998, 500 p., ill. *(facsimile-uitgave van editie 1831)*

27160. (CATALOGUS), The Dutch in the Americas 1600-1800. W. Klooster, ed. Providence (RI), The John Carter Brown Library, 1997, 101 p., ill.

27161. -, Zilver uit de tijd van de Verenigde Oostindische Compagnie. S.M. Voskuil-Groenewegen e.a., eds. Zwolle/Den Haag, Waanders/Gemeentemuseum Den Haag, 1998, 224 p., ill.

27162. (N.N.), Jane's war at sea, 1897-1997: 100 years of Jane's fighting ships. Londen, HarperCollins, 1997, 256 p., ill.

27163. -, Ships and seafarers of Atlantic Canada: data on the vessels, captains and crews of Atlantic Canada 1787-1936: an interactive CD. St. John's (NF), Maritime History Archive, Memorial University of Newfoundland, 1998 *(gegevens over 45.000 schepen, 80.000 scheepseigenaren, 265.000 zeelieden en 39.999 kapiteins)*

Algemene maritieme literatuur

27164. ACDA, G.M.W., Netherlands-Japanese relations in navigation and shipping in the 19th and 20th century. *(Proceedings)* Culture and technology of sea and ship (Tokio, 1998) 115-126

27165. BARZMAN, J., Maritimité et identité havraise au XXe siècle. Etudes normandes 46, 1997, 65-74

27166. BÉDOYERE, GUY DE, Particular friends: the correspondence of Samuel Pepys and John Evelyn. Woodbridge (Suffolk), The Boydell Press, 1997, 350 p., ill.

27167. BILL, JAN, BJØRN POULSEN, FLEMMING RIECK, OLE VENTEGODT, Dansk søfarts historie, 1: Indtil 1588: fra stammebåd til skib. Kopenhagen, Gyldendal, 1997, 286 p., ill.

27168. BILLACOIS, FRANÇOIS, Une vision calviniste de la mer: l'Économie politique de Montchrestien. In: *(Martine Acerra, Guy Martinière (eds.))* Coligny, les protestants et la mer (Parijs, 1997) 197-202

27169. BLUSSÉ, L., Vessel of communication: some remarks about the restricted transfer of maritime knowhow and shipbuilding technology between the Netherlands and Japan during the VOC period. *(Proceedings)* Culture and technology of sea and ship (Tokio, 1998) 101-114

27170. BORDE, CHRISTIAN, Calais et la mer, 1814-1914. Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 1997, 342 p., ill.

27171. BROELMANN, J., Wege des Handels, Wege des Wissens: Chinas 'Museum for Overseas Communication History' in Quanzhou. Kultur & Technik: Zeitschrift des Deutschen Museums 1996, 3, 38-45 *(betreft een scheepvaartmuseum)*

27172. BRUIJN, JAAP R., Travelling over the oceans. In: Knowledge of the seas Pavilion 1998 Lisbon World Exposition: official catalogue (Lissabon, 1998) 177-185

27173. BUFFUM, CHARLES, An ocean bridge to America. Compass 68, 1998, 2, 6-9 *(betreft vooral het vervoer van emigranten naar de VS.)*

27174. CARDOSO, ADELINO, Mythological view

of the sea. In: (Knowledge of the seas Pavilion 1998 Lisbon World Exposition: offical catalogue (Lissabon, 1998) 41-50

27175. CARPENTIER, JEAN, FRANÇOIS LEBRUN (eds.), Histoire de la Méditerranée. Parijs, Éditions du Seuil, 1998, 637 p., ill.

27176. CLUNY, ISABEL, JOSÉ S. SALDANHA, Sea sovereignty. In: Knowledge of the seas Pavilion 1998 Lisbon World Exposition (Lissabon, 1998) 187-194

27177. COSTA GOMES, RITA, Representations of the sea in the European West before the discoveries. In: Knowledge of the seas Pavilion 1998 Lisbon World Exposition: official catalogue (Lissabon, 1998) 61-68

27178. COUTAU-BÉGARIE, H., L'histoire maritime en France. Parijs, Economica, 1997, 116 p.

27179. DEGN, OLE, ERIK GØBEL, Dansk søfarts historie, 2: 1588-1720: Skuder og kompagnier. Kopenhagen, Gyldendal, 1997, 224 p., ill.

27180. DESSENS, HENK, ELISABETH SPITS, Schepen in het klein: geschiedenis en typologie van het Nederlandse scheepsmodel. Zutphen/Amsterdam, Walburg Pers/Stichting Nederlands Scheepvaartmuseum, 1998 (Jaarboek 1998 Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum & Stichting Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam), 144 p., (kleur)ill.

27181. -, LUCAS VEEGER, JAN VAN ZIJVERDEN (red.), Verhalen van het water: scheepvaart en mensen in de twintigste eeuw. Amsterdam, Nederlands Scheepvaartmuseum, 1998, 128 p., ill.

27182. DUCHENE, ROGER, JEAN CONTRUCCI, Marseille. Parijs, Librairie Arthème Fayard, 1998, 862 p., ill.

27183. FAST, MAIJA, Maritima museer och bevarandet av det maritima kulturarvet i Finland. NSA 1997 (verschenen 1998), 151-160 *(met Engelse samenvatting)*

27184. FELDBÆK, OLE, Dansk søfarts historie, 3: 1720-1814: Storhandelens tid. Kopenhagen, Gyldendal, 1997, 242 p., ill.

27185. FRENCH, CHRISTOPHER, Computerizing London's eighteenth century maritime activity. Archives 22, 1997, 130-140

27186. FULFORD, M.G. e.a. (eds.), England's coastal heritage: a survey for English Heritage and the RCHME. Londen, English Heritage, 1997, 280 p., ill.

27187. GELDER, ROELOF VAN, JAN PARMENTIER, VIBEKE ROEPER (eds.), Souffrir pour parvenir: de wereld van Jan Huygen van Linschoten. Haarlem, Uitgeverij Arcadia, 1998, 208 p., ill.

27188. GEURTS, A.J., Museum Schokland vijftig jaar: een bijdrage tot de Flevolandse museumindustrie. In: Dwarsliggers komen in het IJsselmeergebied niet voor (Lelystad, 1997) 9-32

27189. GIBSON, CHARLES DANA, Tracing American merchant vessels, pre-20th century. Sea History 1998, nr 84, 48-49

27190. HINTERMEYER, H., Katastrophen auf See im Zeitalter der groszen Segelschiffe. Stuttgart, Pietsch, 1998, 196 p., ill. *(uitgegeven onder auspiciën van de Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger)*

27191. HUTCHINSON, GILLIAN, Medieval ships and shipping. Leicester, Leicester University Press, 1997, 232 p., ill.

27192. JONES, KEVIN, Sweet ships and lamb chops. Signals 1997, nr 41, 8-10 *(betreft de McIlwraith Mc Eacharn Collection, een complete verzameling van een scheepvaartonderneming, geschonken aan het Australian National Maritime Museum)*

27193. KARLSSON, BÖRJE, Sjöhistorisk Årsskrift för Åland, 1996-97. Mariehamn, Ålands Sjöfartsmuseum, 1997, 175 p., ill.

27194. LABAREE, BENJAMIN e.a., America and the sea: a maritime history. Mystic (CT), Mystic Seaport Museum, 1998, 700 p., ill.

27195. LAMBERT, ANDREW, "Our naval plutarch": Sir John Knox Laughton and The dictionary of national biography. MM 84, 1998, 308-315

27196. LIGTERINK, J., De "Ocean Home": het schip dat zijn "home" vond in de oceaan. Contactorgaan van de Oudheidkundige Werkgemeenschap Aalten-Dinxperlo-Wisch, augustus 1998, 15-26 *(op 5 september 1856 vergaat in Het Kanaal het Amerikaanse fregat "Ocean Home", vertrokken uit Rotterdam met onder meer dertig landverhuizers uit Aalten aan boord)*

27197. LITTLER, D., The Earle collection: records of a Liverpool family of merchants and shipowners. Transactions of the Historical Society Lancashire & Cheshire 1997, nr 146, 93-106

27198. LITTLEWOOD, K., B. BUTLER, Of ships and stars: maritime heritage and the founding of the National Maritime Museum, Greenwich. Londen/Greenwich, The Athlone Press/National Maritime Museum, 1998, 275 p., ill.

27199. MAGALHÃES, JOAQUIM ROMERO, Portugal by sea. In: Knowledge of the seas Pavilion 1998 Lisbon World Exposition: official catalogue (Lissabon, 1998) 241-259

27200. MALON, C., Le Havre et l'outre-mer: sociabilité et recherche. Etudes normandes 46, 1997, 75-96

27201. MØLLER, ANDERS MONRAD, Dansk søfarts historie, 4: 1814-1870: Med korn og kul. Kopenhagen, Gyldendal, 1997, 253 p., ill.

27202. MONTEVECCHI, FRANCO, Il potere marittimo e le civilta' del mondo antico. Florence, Leo S. Olschki, 1997, 593 p., ill.

27203. MORTENSØN, OLE, ERIK KROMANN, ANDERS R. NIELSEN, Folk og fartøjer: fra Sydfyn og Øerne. Rudkøbing, Langelands Museums Forlag, 1997, 163 p., ill. *(maritieme geschiedenis van Zuid-Fünen)*

27204. NEILSON, KEITH, GREG KENNEDY (eds.), Far flung lines: studies in imperial defence in honour of Donald Mackenzie Schurman. Londen, Frank Cass, 1997, 228 p., ill.

27205. NIJS, T. DE e.a., De Lingehaven van vracht naar vreugd: uitgave ter gelegenheid van het 10-jarig bestaan van de Lingehaven als recreatiehaven. Gorcum, 1998, 85 p., foto's *(bundel historische notities over schepen en scheepvaart rond Gorcum, door de eeuwen heen)*

27206. OLIJVE, LOURENS, Toen de haven nog de haven was (1): Uit de glorietijd van de Hoornsche Boot; (2): De tijd van Daan Oliekoek, Ares Watje, De Lamjat en anderen; (3): En wat er omheen allemaal gebeurde. Oud Hoorn 20, 1998, 47-51, 103-107 en 157-162

27207. PAGET-TOMLINSON, EDWARD, "Merchant Navy" class locomotives. SM 33, 1998, 9, 28-30 en 50 *(betreft materieel van de Southern Railway)*

27208. PAINE, LINCOLN, Aspects of a global maritime history. NRJ 33, 1998, 131-137

27209. PARNES, STUART L., America and the sea, making it real: the genesis of an exhibition. LMS 50, 1998, 3, 61-66

27210. POS, ARIE, So weetmen wat te vertellen alsmen oudt is: over het ontstaan en de inhoud van het Itinerario. In: *(Roelof van Gelder, Jan Parmentier, Vibeke Roeper (eds.))* Souffrir pour parvenir (Haarlem, 1998) 135-151

27211. PRONKER, T.F.J., Het barkschip "Amicitia". Vlieland, eigen uitgave, 1998, ruim 700 p., ill. *(beschrijft de geschiedenis van het schip, 1885-1903, de loopbaan van haar kapitein T. Pronker, 1878-1903, de geschiedenis van de rederij P. van der Hoog, 1877-1906 en bevat de dagboeken van 3de stuurman H.W.A. Celosse, 1893-1898)*

27212. SAWYER, PETER (ed.), Oxford illustrated history of the Vikings. Oxford, Oxford University Press, 1997, 304 p., ill.

27213. SCHMIDT, H., Schiffsstempel von Frachtschiffen. Navicula 39, 1998, nr 212, 6143-6146

27214. SCHMIDT, JAN (ed.), Per koets naar Constantinopel: de gezantschapsreis van Baron van Dedem van de Gelder naar Instanbul in 1785. Zutphen, Walburg Pers, 1998, 206 p., ill. *(passim maritiem)*

27215. SCHUBERT, J., Paquebot-/Navire-Stempel; bearbeitet von H. Röhrs. Navicula 39, 1998, nr 212, 6149-6152

27216. SHV, J. Pijnappel, I. Boom & P. Fentener van Vlissingen (samenst.). Utrecht, SHV Holdings, 1996, (2136) p., (kleur)ill. *(de Steenkolen-Handelsvereeniging, nu actief in de handel in steenkool en olie, werd in 1896 opgericht door een achttal Nederlandse kolenimporteurs; passim maritiem)*

27217. STEUSLOFF, WOLFGANG, PETER DANKER-CARSTENSEN (eds.), Auf See und an Land: Beiträge zur maritimen Kultur im Ostsee- und Nordseeraum. Rostock, Schiffahrtsmuseum der Hansestadt Rostock, 1997, 284 p., ill.

27218. STOPFORD, R.M., Maritime economics. Londen, Routledge, 1997, 567 p., ill.

27219. UNGER, R.W., Ships and shipping in the North Sea and Atlantic 1400-1800. Brookfield (VT), Ashgate Publishing, 1998, 329 p., ill. *(herdrukken van eenentwintig eerder gepubliceerde artikelen van Unger)*

27220. VISSER, EDZARD, Homers Katalog der Schiffe. Stuttgart/Leipzig, Teubner, 1997, 792 p., ill.

27221. WAREHAM, ALLISON, The Royal Naval Museum and Admiralty Library's new Reading Room and Library facilities in Portsmouth. MM 84, 1998, 476-478 *(met historisch overzicht)*

27222. WEGNER, DANA, Lead corrosion in exhibition ship models. NRJ 43, 1998, 1, 32-40

27223. WILDEMAN, DIEDERICK, Scheepvaart en varenden door de eeuwen heen. Jaarboek Centraal Bureau voor Genealogie 52, 1998, 5-24

27224. WILLIAMS, DAVID M. (ed.), World of shipping. Aldershot, Scolar Press, 1997, 208 p., ill.

27225. ZUIDHOEK, ARNE, Vaart. Alkmaar, De Alk, 1998, 196 p., ill. *(verschenen bij het honderdjarig bestaan van de Nederlandse Vereniging van Techniek op Scheepvaartgebied)*

27226. (N.N.), Catalogus van een veiling van mari-

tieme kunst en scheepsantiek en van antieke en klassieke jachten. Den Haag, Glerum auctioneers, 1997, 20 p., ill.

27227. -, The Log of Mystic Seaport turns fifty. LMS 50, 1998, 37-46 *(met uittreksels van artikelen uit de eerste tien jaargangen van het tijdschrift)*

27228. (PROCEEDINGS), Culture and technology of sea and ship: 400 years of history and the next century: symposium commemorating 400 years of friendship between Japan and the Netherlands. Tokio, Japan Institute of Navigation, 1998, 181 p.

27229. -, Représentations et images du littoral: Actes de la journée d'études de Lorient du 22 mars 1997. Gérard le Bouédec, François Chappé, eds. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1998, 182 p., ill.

27230. -, Science and exploration: European voyages to the southern oceans in the 18th century. M. Lincoln (ed.). Woodbridge, Suffolk, Boydell & Brewer, 1998 (Papers of the National Maritime Museum 1997 "Endeavour" conference)

27231. -, The Ancods colloquium: papers presented at the Australia-Netherlands colloquium on maritime archaeology and maritime history. Fremantle, Australian National Centre of Excellence for Maritime Archaeology, 1998, 171 p., ill.

Maritieme iconografie

27232. AICHELBURG, W., K.u.k. Flotte 1900-1918: die letzten Kriegsschiffe Oesterreich-Ungarns in alten Photographien. Wenen, Verlag Oesterreich, 1998, 224 p., foto's

27233. BAGNASCO, ERMINO, Aldo Fraccaroli, fotografo navale: 1933-1993 sesant' anni di storia della Marina Italiana attreverso le immagini. Parma, Ermanno Albertelli Editore, 1996, 120 p., ill.

27234. BOES, A.J., Nederlandse coasters, geschilderd en getekend door John Baird. BW 53, 1998, 262-263 *(vijf tussen 1949 en 1957 op Nederlandse werven gebouwde coasters zijn afgebeeld)*

27235. BROOKS, ROBIN, The search for the spirit. Sea History 1998, nr 85, 36-39 *(de auteur is schilder van schepen en maritieme taferelen; beschrijving van zijn werkwijze)*

27236. BROUARD, J.-Y., Cargos de chez nous. Boulogne, Editions M.D.M., 1998, 144 p., ca 150 foto's *(betreft de jaren ca 1900- ca 1965)*

27237. -, Les bateaux de pêche de chez nous. Boulogne, Editions M.D.M., 1997, 144 p. ca 150 foto's *(betreft de periode ca 1900 – ca 1965; aparte hoofdstukken over onder andere de kabeljauw-, haring- en tonijnvisserij)*

27238. -, Paquebots de chez nous. Boulogne, Editions M.D.M., 1998, 144 p., ca 150 foto's *(betreft periode ca 1900 – ca 1960; tekst en foto's ingedeeld naar vaargebieden)*

27239. CHUN, VICTOR, American PT boats in World War II: a pictorial history. Atglen (PA), Schiffer Publishing, 1997, 240 p., 240 ill.

27240. CORDINGLY, DAVID, Drawing on our heritage. CB 1998, nr 117, 60-63; nr 120, 64-67; nr 123, 78-81 *(algemene artikelenserie over maritieme schilderkunst; part 2: The Dutch School; part 3: The English School)*

27241. CRANFIELD, MALCOLM, Liberty ships in camera: photographs. SM 33, 1998, 4, 36-37

27242. DESSENS, HENK, Een fotograferende scheepsbouwer: Jan Frederik Meursing (1855-1930). OA 49, 1997, 266-270

27243. DREYER, M., Leuchttürme. Navicula 39, 1998, nr 212, 6139-6142 *(betreft postzegels met afbeeldingen van vuurtorens)*

27244. DUNN, LAURENCE, British North Atlantic cargo liners: photographs from the Laurence Dunn collection. SM 33, 1998, 8, 32-34

27245. -, Elder Dempster post-war cargo liners: photographs. SM 33, 1998, 2, 19-21

27246. DUPPLER, J., Germania auf dem Meere. (Begleitband zur Ausstellung) "Bilder und Dokumente zur deutschen Marinegeschichte 1848-1998". Hamburg, Mittler, 1998, 220 p., (kleur)ill.

27247. FRANK, STUART M., Have you ever tried to draw a crocodile?: [an interview with Bill Gilkerson]. Sea History 1998, nr 84, 30-34

27248. FREEMAN, MICHAEL, Royal Geographical Society illustrated: a unique record of exploration and photography. Londen, Scriptum Editions, 1997, 339 p., ill.

27249. GERMAN, ANDREW, On board the Flying Clipper: images from the Rosenfeld Collection. LMS 50, 1998, 47-53

27250. GRAY, EDWARD, Manchester Ship Canal in old photographs. Stroud, Sutton, 1997, 225 p., ill.

27251. GULIK, W. VAN, Nederlanders in Nagasaki: Japanse prenten uit de 19de eeuw = The Dutch in Nagasaki: 19th-Century Japanese prints. Amsterdam, Stichting Terra Incognita, 1998, 160 p., (kleur)ill. *(de illustraties zijn gebruikt in de gelijknamige expositie, in 1998 gehouden in het Maritiem Museum "Prins Hendrik" te Rotterdam)*

27252. HAUBITZ, CLAUS, Fulmen in hostes, die Furttenbach-Galeere. Logbuch 34, 1998, 174-179

27253. HOEVE, SYTSE TEN, MEINDERT SEFFINGA, Dirk Piebes Sjollema (1760-1840): Fries schepenschilder. FSM 1997, 37-119

27254. JOLLY, RANDY, Marine air power: real heroes, Volume III. Garland (TX), Aero Graphics, 1997, 192 p., ill. *(fotoboek betreffende het Air Combat Element of the U.S. Marine Corps)*

27255. KAUL, FLEMMING, Ships on bronzes: a study in Bronze Age religion and iconography. Kopenhagen, Nationalmuseet, 1998, 2 vols, 296 p. tekst + 169 p. catalogus *(ruim 800 scheepsafbeeldingen op 419 wapens, gereedschappen en sieraden uit de Deense Bronstijd)*

27256. -, Bronze Age boats: depictions on bronzes and stones. Maritime Archaeology Newsletter 1998, nr 10, 15-18

27257. KOENIG, W., Marinemaler Joh's Holst: sein Leben, sein Werk, seine Welt. Hamburg, Koehler, 1998, 184 p., 115 (kleur)ill. *(1880-1965)*

27258. LE CORRE, YVON, Les outils de la passion. Douarnenez, Le Chasse-Marée, 1998, 264 p., meer dan 500 ill.

27259. LIMA MARTINS, LUCIANA DE, Navigating in tropical waters: British maritime views of Rio de Janeiro. IM 50, 1998, 141-155

27260. MACKENZIE, DUNCAN, Post-war cargo liners: photographs. SM 33, 1998, 3, 42-43

27261. MARSHALL, IAN, Passage East; commentary by John Maxtone-Graham. Charlottesville (VA), Howell Press, 1997, 160 p., ill. *(tekeningen en waterverfschilderijen, betrekking hebbend op reizen door het Suezkanaal naar het Verre Oosten)*

27262. MÉVEL, XAVIER, Anita Conti: la femme aux semelles de vent. LCM 1998, nr 114, 40-51 *(maritiem fotografe, 1899-1997)*

27263. MILLER, WILLIAM H., Picture history of the French Line. Mineola (NY), Dover, 1997, 113 p., ill.

27264. MOMBER, COLIN, Bristol seaport: a pictorial history – from 1950s to the present day. Bristol, Redcliffe, 1997, 176 p., ill.

27265. OSLER, ADRIAN, A painter of the sea: Charles Napier Hemy (1841-1917). Maritime life and traditions 1998, nr 1, 36-47 *(verscheen ook in een Franse versie in LCM 1998, nr 117, 36-47)*

27266. PFISTER-LANGANAY, CHRISTIAN, Une école de peintres de la marine à Dunkerque à la fin du XIXème siècle? RSHDA 32, 1998, 396-403

27267. PLATIER-VAN ENGELAND, MARY, "Van den storm in den stilte": de Zeeuwse schildersfamilie Schütz (1817-1933). Middelburg, Stichting Zeeuwse katernen, 1998, 111 p., ill.

27268. POLMAR, NORMAN (ed.), Submarines of the Tsarist Navy: a pictorial history. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 144 p., ill.

27269. POORT, J., Hendrik Willem Mesdag (1831-1915): Supplement (op de in 1989 gepubliceerde) Oeuvrecatalogus. Wassenaar, Mesdag Documentatie Stichting, 1997, 198 p., ill.

27270. PRUD'HOMME VAN REINE, R., Een schilderij door Hendrick Corneliszoon Vroom: symbolische afbeelding van de overwinningen van Jan Pieterszoon Coen op de Spanjaarden en Portugezen. Amsterdam, Kunsthandel Rob Kattenburg, (1998), 16 p., (kleur)ill.

27271. ROLT, SONIA, A canal people: the photographs of Robert Longden. Stroud, Gloucestershire, Sutton Publishing, 1997, 154 p., ill. *(foto's uit de late jaren veertig, genomen bij Hawkesbury Stop, waar het Coventry Canal en het Oxford Canal samenkomen)*

27272. ROOS, DOEKE, Een Zeeuwse zilvervloot vaart thuis. ZT 47, 1997, 6, 33-38 *(naar aanleiding van een schilderij van Abraham de Verwer van de aankomst op de rede van Vlissingen van de vloot van de Zeeuwse admiraal Pieter Adriaansz Ita in 1628)*

27273. SIEGEL, SIDNEY I., The House at Oosterwijk: research and modeling a seventeenth-century Dutch warship. NRJ 43, 1998, 68-76 *(met een aanvulling van Rob Napier, Another look at Oosterwijk in NRJ 43, 1998, 138)*

27274. SIMPER, ROBERT, Thames tideway. Ramsholt, Suffolk, Creekside Publishing, 1997, 89 p., 161 ill. *(fotografische impressies van werk, recreatie en schepen op de Theems)*

27275. TERRY, MARTIN, Maritime paintings of Early Australia 1788-1900. Melbourne, Miegunyah Press, 1998, 111 p., ill.

27276. THOMAS, R.D. e.a. (eds.), Dreadnoughts in camera: building the super dreadnoughts 1905-1920. Stroud, Gloucestershire, Sutton Publishing, 1998, 192 p., 150 foto's

27277. TRIEB, BERNHARD, Impressions de bateaux: Gustave Caillebotte (1848-1894). LCM 1998, nr 116, 26-40

27278. VOS, ALEX DE, Robert Mols, een vergeten Antwerpse marineschilder (1848-1903). Sirene 49, 1998, nr 192, 16-19

27279. WALSMIT, ERIK, ANNELIES AERTS (samenst.), Zicht uit zee: in tekeningen en pren-

ten uit de Provinciale Atlas van Noord-Holland. Enkhuizen, Zuiderzeemuseum, 1998, 16 p., ill.

Marine – algemeen

27280. BLACK, JEREMY, Britain as a military power, 1688-1815. Basingstoke, Hants, Taylor & Francis, 1998, 320 p., ill.
27281. BRUIJN, JAAP R., Les États et leurs marines de la fin du XVIe siècle à la fin du XVIIIe siècle. In: *(Philippe Contamine (ed.))* Guerre et concurrence entre les États européens du XIVe au XVIIIe siècle (Parijs, 1998) 83-121
27282. -, Varend verleden: de Nederlandse oorlogsvloot in de zeventiende en achttiende eeuw. Z.pl., Uitgeverij Balans, 1998, 304 p., ill.
27283. HARDING, RICHARD, Seapower and naval warfare. Basingstoke, Hants, Taylor & Francis, 1999, 350 p., ill.
27284. HOOIJMAAIJERS, EELKO, Cornelis Cruys, a Dutch rear-admiral in Russian service. In: *(Carel Horstmeier e.a. (eds.))* Baltic Studies 4: Around Peter the Great: three centuries of Dutch-Russian relations (Groningen, 1997) 29-34
27285. LAMBERT, ANDREW, The foundations of naval history: John Knox Laughton, the Royal Navy and the historical profession. Londen, Chatham Publishing, 1998, 256 p., ill.
27286. MENON, K.R., Maritime strategy and continental wars. Londen, Cass, 1997, 208 p., ill.
27287. SOLOVJOVA, TATJANA, Die Niederlande und die Schaffung der russischen Flotte im baltischen Meer. In: *(Carel Horstmeier e.a. (eds.))* Baltic Studies 4: Around Peter the Great: three centuries of Dutch-Russian relations (Groningen, 1997) 35-41
27288. SUMIDA, JON TETSURO, Inventing grand strategy and teaching command: the classic works of Alfred Thayer Mahan reconsidered. Baltimore (MD), The Johns Hopkins University Press, 1997, 164 p., ill.
27289. SWEETMAN, JACK (ed.), The great admirals: command at sea, 1587-1945. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 535 p., ill.

Marine – tot 1700

27290. AUGERON, MICKAEL, Coligny et les espagnols à travers la course (1560-1572): une politique maritime au service de la Cause protestante. In: *(Martine Acerra, Guy Martinière (eds.))* Coligny, les protestants et la mer (Parijs, 1997) 155-176
27291. BAATZ, DIETWULF, RONALD BOCKIUS, Vegetius und die römische Flotte. Mainz, Römisch-Germanischen Zentralmuseum, 1997, 64 p., ill.
27292. DAMS, JEAN (ed.), La correspondance de Jean Penninck (12ème série – 1638). RSHDA 32, 1998, 28-53 *(vervolg van nr 26429)*
27293. FAUCHERRE, NICOLAS, Les fortifications de La Rochelle, place de sûreté. In: *(Martine Acerra, Guy Martinière (eds.))* Coligny, les protestants et la mer (Parijs, 1997) 177-184
27294. GABRIELSEN, VINCENT, The naval aristocracy of Hellenistic Rhodes. Aarhus, Aarhus University Press, 1997, 254 p., ill.
27295. GROENVELD, S. e.a., Naarden in de schaduw van Munster: de bevrijding van Naarden door mariniers in 1673. Zwolle, Waanders, 1998, 64 p., ill.
27296. HAINSWORTH, ROGER, CHRISTINE CHURCHES, The Anglo-Dutch naval wars 1652-1674. Stroud, Gloucestershire, Sutton Publishing, 1998, 212 p., ill.
27297. HUYGHE, P., La bataille de Salamine. Neptunus 40, 1997, 149-153 *(zeeslag tussen de Grieken en de Perzen in de 5de eeuw vóór Chr.)*
27298. LYNCH, JOHN, Bristol shipping and Royalist naval power during the English Civil War. MM 84, 1998, 260-267
27299. PETIET, CLAUDE, L'Ordre de Malte face aux Turcs: politique et stratégie en Méditerranée au XVIe siècle. Parijs, eigen uitgave, 1998, 512 p., ill.
27300. POTON, DIDIER, Philippe Duplessis-Mornay et la mer: discours au roi Henri III sur les moyens de diminuer l'Espagnol (1584). In: *(Martine Acerra, Guy Martinière (eds.))* Coligny, les protestants et la mer (Parijs, 1997) 145-154
27301. POWELL, CLIVE, The papers of Edward Montagu, 1st Earl of Sandwich (1625-72). MM 84, 1998, 470-471
27302. RAMBEAUD, PASCAL, L'Amiral à La Rochelle, l'union du ciel et de la mer. In: *(Martine Acerra, Guy Martinière (eds.))* Coligny, les protestants et la mer (Parijs, 1997) 131-144
27303. SERVELLO, ANTONIO, La battaglia navale di Kynossema. RiM 1997, nr 130, 29-84
27304. SMIT, JAN, 1689 – Kolhorner ligterschippers in 's Lands Dienst. Informatieblad Stichting "Historisch Niedorp" 1998, nr 30, 19-22
27305. VERGÉ-FRANCESCHI, MICHEL, L'amirauté de France dans la deuxième moitié du XVIe siècle: un enjeu entre catholiques et protestants. In: *(Martine Acerra, Guy Martinière (eds.))* Coligny, les protestants et la mer (Parijs, 1997) 35-44

Marine – kaapvaart en zeeroverij

27306. DEMAN, JEAN, La carrière des corsaires vue au travers de leurs rapports de sortie (1693-1694). RSHDA 32, 1998, 54-74
27307. GRUNBERG, BERNARD, Corsaires français et Luthéranisme au Mexique en 1560. In: *(Martine Acerra, Guy Martinière (eds.))* Coligny, les protestants et la mer (Parijs, 1997) 81-90
27308. LEMAIRE, LOUIS, Etienne Blanckeman, capitaine corsaire dunkerquois (1772-1822). RSHDA 32, 1998, 125-158
27309. LOO, YVO VAN, Organising and financing Zeeland privateering 1598-1609. Leidschrift 13, 1998, 2, 67-95
27310. -, Pour la liberté et la fortune: la course néerlandaise pendant la guerre de religion aus Pays-Bas (1568-1609). In: *(Martine Acerra, Guy Martinière (eds.))* Coligny, les protestants et la mer (Parijs, 1997) 91-108
27311. MILLOT, NICOLAS, Le corsaire La Junon d'Auray à Saint-Malo: une goélette de Baltimore sur les côtes de Bretagne. LCM 1998, nr 113, 30-41 *(eind 18de-begin 19de eeuw)*
27312. PETER, JEAN, Les Barbaresques sous Louis XIV: le duel entre Alger et la Marine du Roi 1681-1698. Parijs, Économica, 1997, 264 p., ill.
27313. SICKING, LOUIS H.J., Prijsrechtspraak in de Nederlanden: de Admiraliteiten van Veere, Duinkerke en Gent, 1488-1568. In: *(Dirk Heirbaut, Daniël Lambrecht (eds.))* Van Oud en nieuw recht: Handelingen van het XVde Belgisch-Nederlands Rechtshistorisch Congres (Antwerpen, 1998) 69-84
27314. VLIET, ADRI VAN, Geweld op zee: kapers en vissers rond 1600. Netwerk 8, 1998, 6-10
27315. WATSON, MICHAEL, Judge Lewis Morris, the New York Vice-admiralty court, and colonial privateering, 1739-1762. NYH 78, 1998, 117-146

Marine – 18e/19e eeuw

27316. ALLEN, THOMAS B., What really sank te Maine? Naval History 12, 1998, 2, 30-39 *(Spaans-Amerikaanse oorlog, 1898)*
27317. ANSOFF, PETER, The date of the battle of Flamborough Head. MM 84, 1998, 327-328 *(slag tussen de Bonhomme Richard en de Serapis in 1779)*
27318. BARNES, JUDITH, The Battle of Camperdown. SB 72, 1998, nr 625, 59-61
27319. BATTESTI, MICHELE, La bataille d'Aboukir 1798: Nelson contrarie la stratégie de Bonaparte. Parijs, Economica, 1998, ill.
27320. BAUDEZ, L., Pierre Forfait: peetvader van de te Antwerpen aangelegde krijgshaven tijdens het Franse bewind. Sirene 49, 1998, nr 192, 22-26
27321. BAUGH, DANIEL A., Withdrawing from Europe: Anglo-French maritime geopolitics, 1750-1800. IHR 20, 1998, 1-32
27322. BEELER, JOHN F., British naval policy in the Gladstone-Disraeli era, 1866-1880. Stanford (CA), Stanford University Press, 1998, 377 p., ill.
27323. BONNICHON, PHILIPPE, Pratiques maritimes, d'après les journaux de bord: la croisière de la frégate l'Adélaïde pour les Mascareignes et retour, à la fin de la guerre de Succession d'Espagne. In: Les Européens et les Espaces Océaniques au XVIIIe siècle (Parijs, 1997) 25-54
27324. BOTTI, FERRUCCIO, Gaetano Filangieri, précurseur de la "Nation Armée" et de la prééminence des forces maritimes. Stratégie, opératique, tactique 1997, nr 68, 111-127 *(Gaetano Filangieri, Prince d'Arianiello, 1752-1788)*
27325. BURGELER, GERRIT VAN, Het drama van de "Delft". BW 53, 1998, 164-167 *(eind 1797 ten noordwesten van Scheveningen gezonken)*
27326. CALLO, JOSEPH F., The Battle of the Nile [augustus 1798]: Europe at crossraods. Sea History 1998, nr 85, 30-34
27327. COGLIANO, FRANCIS D., We fled from the valley of destruction: American escapes from Mill and Forton prisons, 1777-1782. AN 58, 1998, 125-143 *(betreft vooral Amerikaanse zeelieden die uit Engelse gevangenissen ontsnapten)*
27328. COLLIVA, GIULIANO, La guerra dell'oppio (1839-60). RiM 1997, nr 130, 109-129
27329. CONWAY, STEPHEN, The politics of British military and naval mobilization, 1775-83. EHR 1997, nr 112, 1179-1201
27330. CROSS, ANTHONY, The Elphinstones in Catherine the Great's Navy. MM 84, 1998, 268-277
27331. DEPEYRE, MICHEL, Tactiques et stratégies navales de la France et du Royaume-Uni de 1690 à 1815. Parijs, Economica, 1998, 450 p., ill.
27332. DICKINSON, HARRY, Britannia at Portsmouth and Portland. MM 84, 1998, 434-443 *(Brits opleidingsschip, jaren 1859-1863)*
27333. DUFFY, MICHAEL, British naval intelligence and Bonaparte's Egyptian expedition

of 1798. MM 84, 1998, 278-290
27334. FINE, JOHN C., The mystery of the Maine. Compass 69, 1998, 2, 2-5 *(zie ook nr 27339)*
27335. GARDINER, ROBERT (ed.), Nelson against Napoleon: from the Nile to Copenhagen, 1798-1801. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 192 p., ill.
27336. -, The naval war of 1812. Londen, Chatham Publishing, 1998, 192 p., ill.
27337. GROOT, S.J. DE, Terecht- en teleurstelling op de Taag: het handelen van luitenant-admiraal Cornelis Schrijver op de rivier van Lissabon in 1748. TvZ 17, 1998, 153-162
27338. HAMMOND JR., JAMES W., We are products of 1898. USNIP 124, 1998, 8, 60-65 *(betreft de Spaans-Amerikaanse oorlog)*
27339. HANSEN, I.S., DANA M. WEGNER, Centenary of the destruction of USS Maine. Naval Engineers Journal 110, 1998, 2, 93-103 *(zie ook nr 27334)*
27340. HOMBURG, L.M.A., De expeditie op de kust van Guinea 1869-1870. MB 108, 1998, 193-199
27341. HOMET, JEAN-MARIE, L'épopée maritime: 1798, l'expédition d'Egypte. LCM 1998, nr 120, 42-51
27342. LAING, ALEXANDER (ed.), John Nicol, mariner, at the Battle of the Nile [1798]. Sea History 1998, nr 85, 62-63
27343. LAMBERT, ANDREW, Politics, technology and policy-making, 1859-1865: Palmerston, Gladstone and the management of the ironclad naval race. NM 8, 1998, 3, 9-38
27344. LATSHAW, K. MICHAEL, Flawed judgement: the court-martial of Commodore James Barron [commander of USS Chesapeake during Leopard engagement, 1807]. Virginia Magazine for History and Biography 105, 1997, 377-408
27345. LIÉNART, J.C., Les uniformes de la Marine belge de 1830 à nos jours, part I: La Marine Royale periode 1830 à 1862. Neptunus 41, 1998, 74-81
27346. LITTEN, JANE, Navy flogging: captain Samuel Francis Du Pont and tradition. AN 58, 1998, 145-165
27347. LUCARELLI, J., Copenhague 1801: Copenhague, ou l'heureuse désobéissance de Nelson. Neptunus 41, 1998, 18-22
27348. LUNTINEN, PERTTI, The Imperial Russian Army and Navy in Finland 1808-1918. Helsinki, SHS, 1997, 486 p., ill.
27349. MATSUKI, S., T. IWASHITA, From isolation to maritime Japan: it started by naval instruction in Nagasaki. *(Proceedings)* Culture and technology of sea and ship (Tokio, 1998) 139-146
27350. McINTYRE, KYLE, "This sad and melancholy catastrophe": Port Maitland, Ontario and the wreck of the troopship "Commerce", 6 May 1850. NM 8, 1998, 3, 39-49
27351. McPHERSON, JAMES M., PATRICIA M. McPHERSON (eds.), Lamson of the Gettysburg: the Civil War letters of Lieutenant Roswell H. Lamson, U.S. Navy. New York, Oxford University Press, 1997, 240 p., ill.
27352. MORRISS, ROGER, Cockburn and the British Navy in transition: Admiral Sir George Cockburn 1772-1853. Columbia (SC), University of South Carolina Press, 1998, 352 p., ill.
27353. PERON, FRANÇOIS, La rêve australien de Napoléon; présentation, édition et notes de Roger Martin. Parijs, Éditions SPM, 1998, 192 p., ill. *(betreft een tussen 1803 en 1810 geschreven geheim rapport over een plan om Australië op de Engelsen te veroveren)*
27354. PEUSER, RICHARD W., Documenting United States naval activities during the Spanish-American War. Prologue 30, 1998, 33-45
27355. PLANTE, TREVOR K., "New glory to its already gallant record": the first Marine Battalion in the Spanish-American War. Prologue 30, 1998, 21-32
27356. POPE, DUDLEY, England expects: Nelson and the Trafalgar campaign. Londen, Chatham Publishing, 1998, 368 p., ill.
27357. ROBERTS, TONY, OWAIN RHYS, 1797: French invasion af Fishguard: glaniad y Ffrancod yn Abergwaun. Abercastle Publishers, 1997, 32 p., ill.
27358. ROBERTSON, J.H., Block the Chesapeake. Chesapeake (VA), BIM-GUS Publishers, 1997, 121 p., ill.
27359. ROCA, STEVEN LOUIS, Presence and precedents: the USS Red Rover during the American Civil War, 1861-1865. CWH 44, 1998, 91-110
27360. ROSIER, BARRINGTON, Fleet repairs and maintenance 1783-93 reconsidered: naval estimates and the Progress Books. MM 84, 1998, 328-333
27361. SAUNDERS, PETER, Trooping to India under sail. SB 72, 1998, 688-694 *(gebaseerd op een onlangs ontdekt dagboek van een gewoon zeeman)*
27362. SKAGGS, DAVID CURTIS, GERARD T. ALTOFF, A signal victory: the Lake Erie campaign, 1812-1813. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 244 p., ill
27363. SMITH JR., G. JUDSON, "All's not well": the U.S. Navy expedition to Sunbury in 1812. GHQ 81, 1997, 964-973
27364. SPENCER, WARREN F., Raphael Semmes: the philosophical mariner. Tuscaloosa (AL), University of Alabama Press, 1997, 250 p., ill. *(was met name actief in de Amerikaanse Burgeroorlog)*
27365. -, Confederate Navy in Europe. Tuscaloosa (AL), University of Alabama Press, 1997, 288 p., ill.
27366. STANFORD, PETER, The Cape Horn Road, part XV: Britain keeps the sea and contains European militarism for the 100 years of the Pax Britannica. Sea History 1998, nr 85, 8-13 *(vervolg van 27648)*
27367. STILL, WILLIAM N., Confederate Navy: the ships, men and organisation, 1861-5. Londen, Conway Maritime Press, 1997, 272 p., ill.
27368. TRACY, NICHOLAS (ed.), The naval chronicle: the contemporary record of the Royal Navy at war, volume I: 1793-1798: From the occupation of Toulon to the Battle of the Nile. Londen, Chatham Publishing, 1998, 388 p., ill.
27369. -, The naval chronicle: the contemporary record of the Royal Navy at war, volume II: 1798-1805: From Copenhagen to the Eve of Trafalgar. Londen, Chatham Publishing, 1998, 388 p., ill.
27370. WARREN, BILL, Victory at sea: how George Anson became leader of the British Navy. Mercator's World 3, 1998, 6, 44-51
27371. WILKINSON, CLIVE, The Earl of Egmont and the Navy, 1763-6. MM 84, 1998, 418-433

Marine – 20e eeuw

27372. ALEXANDER, JOSEPH H., A fellowship of valor: the battle history of the United States Marines. New York, HarperCollins, 1997, 393 p., ill.
27373. ANDRIESSEN, J., Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser. Mars et Historia 32, 1998, 4, 41-49 en 33, 1999, 1, 6-17 *(behandelt de Brits-Duitse tegenstellingen en de daaruit ontstane marine-wedloop aan de vooravond van WO I)*
27374. ARTHUR, MAX, The Navy: the Second World War to the present. Londen, Hodder & Stoughton, 1997, 304 p., ill.
27375. BELL, CHRISTOPHER M., Thinking the unthinkable: British and American naval strategies for an Anglo-American war, 1918-1931. IHR 19, 1997, 789-808
27376. BOVEN, W.G. VAN (ed.), "Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser": herinneringen van Wilhelm II aan zijn keizerlijke marine. Den Helder, Marine Museum Den Helder, 1998, 120 p., ill.
27377. COLETTA, PAOLO, BERNARD B. COLETTA, Admiral William A. Moffett and U.S. Naval Aviation. Lewiston (NY), Edwin Mellen Press, 1997, 255 p., ill.
27378. DUNSTAN, JOHN, The Yangtze incident. SB 72, 1998, 525-528 *(Britse Royal Navy had in verband met politieke onrust in China een fregat te Nanking gestationeerd; de HMS Amethyst werd – op weg naar Nanking om de HMS Consort af te lossen – aangevallen)*
27379. EVANS, DAVID C., MARK R. PEATTIE, Kaigun: strategy, tactics, and technology in the Imperial Japanese Navy, 1887-1941. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 661 p., ill.
27380. EWERS, NORMAN G., JAMES B. HIGGINS, THOMAS H. TODD, A memoir of the early days of the Marine Corps Helicopter Program. Marine Corps Gazette 81, 1997, 51-53
27381. EYGENRAAM, P., Les plaques commémoratives maritimes belges en France. Neptunus 41, 1998, 28-30
27382. FLOHR, DIETER, 150 Jahre Deutsche Marine, Teil 6: die Volksmarine; Teil 7 und Schluss: die Bundesmarine – Deutsche Marine. Das Nordlicht 6, 1998, Heft 20, 18-24 en 6, 1998, Heft 21, 26-32 *(vervolg van nr 26515)*
27383. FRY, ROGER, Navy Days: a short history. SM 33, 1998, 8, 16-19 *(de geschiedenis van de Britse vlootdagen gaat terug tot 1927)*
27384. GOLDRICK, JAMES, No easy answers: the development of the navies of India, Pakistan, Bangladesh and Sri Lanka, 1945-1996. New Delhi, Lancer Publishers, 1997, 225 p., ill.
27385. HARRIS, BRAYTON, The Navy times book of submarines. New York, Berkley Books, 1997, 380 p., ill.
27386. HEGER, MICHEL, Djebel Amour djebel amer: Helicos Marine en Algérie 1956-1962. Parijs, Éditions Presses de la Cité, 1998, 350 p., ill.
27387. HEINL, ROBERT D., The Inchon landing: a case study in amphibious planning (May 1967). NWCR 51, 1998, 2, 117-134
27388. HENNESSY, MICHAEL A., Strategy in Vietnam: the Marines and Revolutionary warfare in I corps, 1965-1971. Westport (CT), Praeger, 1997, 210 p., ill.
27389. KELDER, A.R., H.M.A.S. "Bungaree", een varende schatkist: transport van in de U.S.A. aangemunt Nederlands-Indisch koper- en

zilvergeld van Australië naar Batavia, in februari/maart 1946. BW 52, 1997, 426-430

27390. KEMP, PAUL, U-Boats destroyed: German submarine losses in the World Wars. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 288 p., ill.

27391. LANSDOWN, JOHN R.P., With the carriers in Korea: Fleet Air Arm story, 1950-3. Londen, Crecy, 1997, 500 p., ill.

27392. LINGE, JOHN, The Royal Navy and the Irish Civil War. IHS 31, 1998, nr 121, 60-71

27393. MAUGER, A., Siroco m'était conté. RHA 1998, nr 212, 128-129

27394. MERCER, N., The senior service in focus: the Royal Navy Photographic Branch. Shrewsbury, Airlife Publishing, 1998, 144 p., foto's *(opgericht in 1919)*

27395. OOSTEN, ROBERT F. VAN, Het marine-etablissement te Soerabaja. BW 52, 1997, 346-349

27396. RABINOVICH, ABRAHAM, Boats of Cherbourg: secret Israeli operation that revolutionized naval warfare. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 336 p., ill.

27397. REMMELE, BERND, Die maritime Geheimrüstung unter Kapitän z.S. Lohmann. MGM 56, 1997, 313-376 *(Lohmann trachtte in de jaren 1920-1927 de positie van de Duitse marine zoveel mogelijk te versterken)*

27398. ROCHLIN, I., TODD R. LA PORTE, KARLENE H. ROBERTS, The self-designing high-reliability organization: aircraft carrier flight operations at sea (autumn 1987). NWCR 51, 1998, 3, 97-113

27399. SHAW, JAMES L., The spy that came in from the cold. SB 72, 1998, 706-709 *(Amerikaanse pogingen om een in 1968 gezonken Russische onderzeeër te bergen)*

27400. STEVENS, DAVID (ed.), In search of a maritime strategy: the maritime element in Australian defence planning since 1901. Canberra, The Australian National University, 1997, 252 p., ill.

27401. VAN DEN HEUVEL, WILLIAM, Geen golf kwam ons te hoog. Deinze, Young Masters VZW, 1998, 208 p., ill. *(activiteiten van drie Belgische mijnenvegers in de Perzische Golf na de oorlog tussen Irak en Iran)*

27402. VANBOSTAL, J.-CL., Le 75ème anniversaire de l'arrivée à Bruges de croiseur-école "D'Entrecasteaux". Neptunus 41, 1998, 106-109

27403. VEGO, MILAN N., Austro-Hungarian naval policy, 1904-1914. Londen, Frank Cass, 1996, 213 p., ill.

27404. VERCKEN, ROGER, Histoire succincte de l'aéronautique navale (1911-1998). Parijs, Éditions Ardhan, 1998, 206 p., ill.

27405. WIARDA, JONATHAN S., The U.S. Coast Guard in Vietnam: achieving success in a difficult war. NWCR 51, 1998, 2, 30-46

27406. WOOLRIDGE, E.T. (ed.), The Golden Age remembered: U.S. Naval Aviation, 1914-1941. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1998, 323 p., ill.

Marine – 20e eeuw/eerste wereldoorlog

27407. F.N., 80 jaar Saint George's Day. Neptunus 41, 1998, 82-84 *(aanval van de Britse Royal Navy in de nacht van 22 op 23 april 1918 op de haven van Zeebrugge)*

27408. GOLDA, E. MICHAEL, The Dardanelles campaign: a historical analogy for littoral mine warfare. NWCR 51, 1998, 3, 82-96

27409. HÉRUBEL, MICHEL, La bataille des Dardanelles 1914-1916: la tragédie annoncée. Parijs, Éditions Presses de la Cité, 1998, 300 p., ill.

27410. HOWLAND, VERNON, HMS Kent (1914-1915): Portsmouth to the Falkland Islands: early days. WI 35, 1998, 1, 18-40

27411. MILLER, GEOFFREY, Straits: British policy towards the Ottoman Empire and the origins of the Dardanelles Campaign. Hull, The University of Hull Press, 1997, 604 p., ill.

27412. MÜNCHING, L.L. VON, Geschiedschrijving over de Nederlandse koopvaardij in Wereldoorlog I. BW 52, 1997, 382-383

27413. QUEREL, PHILIPPE, La Marine française en 1918. RHA 1998, nr 212, 59-70

27414. ROSSETTI, CHARLES, Le torpillage du Viribus Unitis par la première torpille humaine (1er novembre 1918). RHA 1998, nr 212, 71-78

27415. SCHENK, HANS D. (ed.), Graf Luckners "Seeadler": das Kriegstagebuch einer berühmten Kaperfahrt. Hamburg, Carlsen Verlag, 1999, 180 p., ill. *(in december 1916 in dienst genomen hulpkruiser, ging op kaapvaart in de Stille Zuidzee tot het op 12 augustus 1917 op een koraalrif bij het eiland Mopelia liep)*

27416. SCHLEIHAUF, WILLIAM, A concentrated effort: Royal Navy gunnery exercises at the end of the Great War. WI 35, 1998, 117-139

27417. TENNYSON, BRIAN, ROGER SARTY, Sydney, Nova Scotia and the U-boat war, 1918. Canadian Military History 7, 1998, 29-41

Marine – 20e eeuw/tweede wereldoorlog

27418. BEE, W.A., All men back, all one big mistake. Victoria Park (WA), Hesperian Press, 1998, 143 p., ill. *(over het zinken van de Perth, de Houston en de De Ruyter en over het verblijf van de schrijver in krijgsgevangenenkampen in Zuid-Oost Azië en Japan)*

27419. BLAIR, C., Hitler's U-boat war: the hunted, 1942-1945. New York, Random House, 1998, 912 p., foto's

27420. BUSCH, RAINER, HANS-JOACHIM RÖLL, Der U-Boot Krieg, 1939-1945. Hamburg, Verlag E.S. Mittler & Sohn, 1996-1997, 5 delen, ill.

27421. CHAPPELL, JOHN D., Before the bomb: how America approached the end of the Pacific war. Lexington, University Press of Kentucky, 1997, 246 p., ill.

27422. CHAZETTE, ALAIN, FABIEN REBERAC, Kriegsmarine: Mer du Nord, Manche et Atlantique 1940-1945. Parijs, Éditions Heimdal, 1997, 480 p., ill.

27423. EDWARDS, NORMAN, Beyond the dreams of Avarice? SB 72, 1998, 566-569 *(in 1940 werden de Britse goudreserves over de Atlantische Oceaan naar Canada verscheept; volgens geruchten zou een deel op de bodem van de zee terecht zijn gekomen)*

27424. EYGENRAAM, P., Nos maris internés en Espagne: la triste fin de notre Corps de Marine 1939-40. Neptunus 41, 1998, 85-87

27425. FLORENTIN, EDDY, Les rebelles de la Combattante (destroyer français) 1939-1945. Parijs, Édition Flammarion, 1998, ill.

27426. GAILEY, HARRY, The liberation of Guam: 21 July-10 August 1944. Novato (CA), Presidio Press, 1997, 231 p., ill.

27427. GANNON, MICHAEL, Black May. New York, HarperCollins, 1998, 480 p., ill. *(de slag om convooi ONS.5 eind april/begin mei 1943)*

27428. GRABENHORST, T.N., Silent ships: Naval Intelligence in World War II. Compass 68, 1998, 1, 8-11

27429. GREENE, JACK, ALESSANDRO MASSIGNANI, The naval war in the Mediterranean 1940-1943. Londen, Chatham Publishing, 1998, 352 p., ill.

27430. HASKELL, W.A., Shadows on the horizon: the battle of convoy HX-233. Londen, Chatham Publishing, 1998, 192 p., ill. *(strijd tussen U-175 en andere Duitse onderzeeboten en een Transatlantisch konvooi, voorjaar 1943)*

27431. HATCHER, PATRICK LLOYD, North Atlantic civilization at war: the World War 2 battles of sky, sand, snow, sea and shore. Armonk (NY), Sharpe, 1998, 192 p., ill.

27432. HENDRIE, ANDREW, Canadian squadrons in coastal command. St. Catharines, Vanwell Publishing, 1997, 208 p., ill.

27433. HOWCROFT, IVOR, Equal speed manoeuvres: operation Neptune, June 1944. MM 84, 1998, 473-476

27434. HUDSON, PAUL STEPHEN, TROY H. CAMPBELL, The best years of their lives: the Naval Air Station Atlanta and the Lawson General Hospital during World War II. GHQ 81, 1997, 988-1005

27435. JOHNSTON, JAMES W., The long road of war: a marine's story of Pacific combat. Lincoln (NE), University of Nebraska Press, 1998, 174 p., ill.

27436. JONES, A.E., Sailor and commando: a Royal Australian Navy Special Service Beach Commando 1942-1946. Victoria Park (WA), Hesperian Press, 1998, 173 p., ill. *(beschrijft activiteiten van Australische marine-eenheden in Nederlands Oost-Indië)*

27437. KELDER, A.R., Het ss "Bodegraven" moet tot zinken worden gebracht! BW 53, 1998, 282-286 *(gebeurtenissen aan het begin van WOII)*

27438. KOP, H.J.E. VAN DER, Het vliegkampschip bij Midway: sleutel voor het winnen van de oorlog in de Pacific. MB 109, 1998, 214-223

27439. KOWARK, H., Das Ende der französischen Flotte im Zweiten Weltkrieg Toulon 1940-1944. Hamburg, Mittler, 1998, 192 p., 250 foto's

27440. LORING VILLA, BRIAN, PETER J. HENSHAW, The Dieppe raid debate. CHR 79, 1998, 304-315

27441. MACKENZIE, HECTOR, Observations. Auckland, Durham, Pentland Press, 1997, 307 p., ill. *(herinneringen aan WOII)*

27442. MILNER, MARC, Reflections to Caen, Bocage and the Gap: a naval historian's critique of the Normandy campaign. Canadian Military History 7, 1998, 2, 7-18

27443. MORRISS, MACK, South Pacific diary, 1942-3. Lexington, University of Kentucky Press, 1996, 254 p., ill.

27444. MÜNCHING, L.L. VON, De ontsnapping van het ms "Talisse" aan een Duitse raider. BW 52, 1997, 338-339

27445. -, Het epos van de "Tawali": een herinnering aan Tjilatjap – maart 1942. BW 53, 1998, 304-306

27446. NEWBERRY, MARK, "We would remember". SB 72, 1998, 456-459 *(betreft de HMS "Trinidad", getorpedeerd in 1942)*

27447. POPE, DUDLEY, Flag 4: The battle of coastal forces in the Mediterranean 1939-1945.

Londen, Chatham Publishing, 1998, 300 p., ill.

27448. RAVESTEYN, S. VAN, Vijf Duitsers aan boord van Hr.Ms. Zwaardvisch van 6 tot 26 oktober 1944. MB 108, 1998, 104-109 *(opvarenden van een Duitse onderzeeboot die in de Javazee was gezonken)*

27449. ROBERTSON, ALEX, The SS "Redpool" in 1940. SB 72, 1998, 436-440

27450. SAVAS, THEODORE P. (ed.), Silent hunters: German U-boat commanders of World War Two. Campbell (CA), Savas Woodbury, 1997, 224 p., ill.

27451. SCHRÖDER, BIRGIT, Letzte Fahrt in die Finsternis: schwierige Erbschaft im Atlantik – Deutsche U-Boot-Wracks vor der Küste der USA. DSI 20, 1998, 2, 12-16

27452. SHEEHAN, FRED, The last voyage of the "St Usk". SB 72, 1998, 145-150 *(dit schip van de South American Saint Line zonk in 1943 na een torpedo-aanval)*

27453. URWIN, GREGORY J.W., Facing fearful odds: the siege of Wake Island. Lincoln (NE), University of Nebraska Press, 1997, 727 p., ill.

27454. VanLOAN NAISAWALD, L., In some foreign field: four British graves and submarine warfare on the North Carolina outer banks. Raleigh (NC), North Carolina Division of Archives and History, 1997, 99 p., ill.

27455. VETLESEN, LEIF, Skipsavisene under krigen. NSA 1997 (verschenen 1998), 97-108 *(de auteur vervaardigde tijdens WO II "scheepskranten" voor opvarenden van Noorse koopvaardijschepen)*

27456. WHITE, J.F., U Boat Tankers 1941-45: submarine suppliers to Atlantic wolf packs. Shrewsbury, Airlife Publishing, 1998, 268 p., foto's

27457. WHITTINGHAM, RICHARD, The last mass execution in the United States. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 281 p., ill. *(zeven Duitse krijgsgevangenen, opvarenden van onderzeeërs, werden in augustus 1945 in Fort Leavenworth, Kansas, opgehangen, omdat zij een medegevangene wegens verraad om het leven hadden gebracht)*

27458. WINKLARETH, R.J., The "Bismarck" chase: new light on a famous engagement. Londen, Chatham Publishing, 1998, 192 p., ill.

Koopvaardij – algemeen

27459. GOLDSMITH, ALISTAIR, Confederates on the Clyde. HT 48, 1998, 8, 45-50 *(beschrijft de manier waarop scheepseigenaren uit Glasgow gebruik maakten van de commerciële mogelijkheden tijdens de Amerikaanse Burgeroorlog)*

27460. HENNINGSEN, LARS N., På Middelhavsfart fra Flensborg: barken Fidentias rejser 1800-1806. Sønderjyske Årboger 1997, 89-110

27461. JEFFREY, THOMAS E., An unclean vessel: Thomas Lanier Clingman [1812-1897] and the "Railroad Ring" [1868-1882]. North Carolina Historical Review 74, 1997, 389-431

27462. JONES, ROBERT F. (ed.), Annals of Astoria: headquarters log of the Pacific Fur Company on the Columbia River, 1811-13. Bronx (NY), Fordham University Press, 1997, ill.

27463. TROEBST, STEFAN, Handelskontrolle, "Derivation", Eindämmung: Schwedische Moskaupolitik 1617-1661. Wiesbaden, Harrassowitz Verlag, 1997, 649 p., ill.

Koopvaardij – rederij

27464. BEUKEMA, HANS, Wagenborg 100 jaar: transport over water, wadden en wegen. Alkmaar, De Alk, 1998, 240 p., ill.

27465. BIJL, JAAP, De "Cherifienne" in Casablanca. Lekko 23, 1998, nr 254, 223-227 *(Société Chérifienne de Remorquage et d'Assistance te Casablanca, opgericht in 1927; met vlootlijst)*

27466. -, Taubatkompaniet A/S. Lekko 1998, nr 249, 91-95 *(te Trondheim gevestigde onderneming, ontstaan uit Dyre Halse A/S en de firma van Arthur Bjornevik; met vlootlijst)*

27467. BOER, G.J. DE, 125 Jaar Holland-Amerika Lijn 1873-1998. Alkmaar, De Alk, 1998, 256 p., ill.

27468. -, De Nederlandse Blaauwpijpers. Alkmaar, De Alk, 1997, 216 p., ill. *(geschiedenis van de Nederlandsche Stoomvaart Maatschappij "Oceaan")*

27469. BOES, ALBERT, Honderd jaar transport over water: geschiedenis van het familiebedrijf Eerland. BW 53, 1998, 320-324 *(betreft Lekstroom Transport B.V. te Lekkerkerk)*

27470. BRATT, ANTONY J., Blue Star Line: a short history. SM 33, 1998, 6, 18-21

27471. COWAN, ROBERT, The Garston Navy. SB 72, 1998, 606-609 *(betreft een in het tweede deel van de 19de eeuw gestichte rederij die het verkeer tussen de Mersey en de Kanaaleilanden onderhield)*

27472. DAKE, SHAWN J., The "Princess" Line: British Columbia Coast Steamship Service. StB 54, 1997, 200-220 *(met vlootlijst)*

27473. DETLEFSEN, GERT UWE, Deutsche Reedereien, Band 9. Bad Segeberg, Verlag Gert Uwe Detlefsen, 1998, 200 p., ill.

27474. DIJK, P. VAN, NV Tank Kustvaart – NV Verenigde Tankkustvaart. BW 53, 1998, 184-185 *(in 1932 te Rotterdam opgericht; met vlootlijst)*

27475. EEKHOF, WILTO, Een eeuw Wagenborg: jubileumschip "Egbert Wagenborg". BW 53, 1998, 257-259 *(Wagenborg Shipping B.V. in Delfzijl)*

27476. FENTON, ROY, Mersey Rovers: the coastal tramp shipowners of Liverpool and the Mersey. Londen, World Ship Society, 1997, 334 p., ill.

27477. HAAS, KEES DE, "It's good to be on a well-run ship": Holland-Amerika Lijn: vijf jubilea in 125 jaar. BW 53, 1998, 250-252

27478. -, 90 jaar geleden: "Hollandia", "Frisia" en "Zeelandia" in de vaart op Zuid-Amerika. BW 53, 1998, 200-202 *(betreft de Koninklijke Hollandsche Lloyd, opvolger van de Zuid-Amerika Lijn)*

27479. HAWS, DUNCAN, Union Steamship Company of New Zealand. East Grinstead, TCL Publications, 1997, 180 p., ill.

27480. HOLTHOF, PHILIPPE, 40 jaar Silja Line. Sirene 48, 1997/1998, nr 190, 33-37 *(in 1957 ontstaan nadat de Finse stoomvaartmaatschappij FÅA met Bore en het Zweedse Rederiaktiebolag Svea de krachten bundelden)*

27481. JACOB, WOLFGANG, Finnland war der erste Partner in Liniendienst der DSR. Das Nordlicht 6, 1998, Heft 20, 4-14 *(DSR: Deutsche Seereederei Rostock)*

27482. JENKINS, DAVID, Shipowners of Cardiff: a class by themselves. Cardiff, University of Wales Press, 1997, 144 p., ill.

27483. JOHNSON, DAVID, Star Ferry: the story of a Hong Kong icon. Hongkong, Star Ferry, 1998, ill.

27484. KELDER, A.R., Waarom werd de Stoomvaart Mij. "Nederland" nooit koninklijk? BW 53, 1998, 137-139

27485. KLINGBEIL, PETER, Die Flying P-Liner: die Segelschiffe der Reederei F. Laeisz. Hamburg, Ernst Kabel Verlag, 1998, 159 p., ill. *(met vlootlijst)*

27486. KUNZIKER, KURT, Die Genfersee-Flotte jubiliert: die CGN feiert ihren 125. Geburtstag. Dampferzeitung 1998, 2, 34-42

27487. MILLS, RODNEY H., An American ship line: the Porto Rico Line. StB 54, 1997, 173-192 *(met vlootlijst)*

27488. OVERDUIN, DICK, ITC in het zilver: 1973-1998. BW 53, 1998, 337-341 *(International Transport Contractors te Haarlem)*

27489. SCHOL, AAD, Koninklijke Nederlandsche Stoombootmaatschappij. Alkmaar, De Alk, 1998, 320 p., ill.

27490. SÉGUIN, MARC, Un rêve saintongeais déçu: les armements de Brouage (été 1572). In: *(Martine Acerra, Guy Martinière (eds.))* Coligny, les protestants et la mer (Parijs, 1997) 119-130

27491. SHAW, JAMES L., 139 Years to the Orient. SB 72, 1998, 472-473 *(betreft de United States APL, eerder bekend als de American Presidents Lines)*

27492. SPAANS, PIET, GIJSBERT VAN DER TOORN, De opkomst van de Scheveninger redersvereniging: misvattingen en rechtzettingen. Netwerk 8, 1998, 25-37

27493. WENTZEL, HANS-GÜNTHER, Die Mews-Linie: die Geschichte einer Wismarer Reederei. Rostock, Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft Ostsee, 1998, 44 p., ill. *(vierde uitgebreide druk)*

27494. (N.N.), Compañía Sud Americana de Vapores S.A. Compass 68, 1998, 1, 14-19 *(in 1872 ontstaan als gevolg van het samengaan van twee Chileense maatschappijen; gevestigd in Valparaiso)*

Koopvaardij – tot 1800

27495. BASS, GEORGE F., Prolegomena to a study of maritime traffic in raw material to the Aegean during the fourteenth and thirteenth centuries BC. Aegeaum 16, 1997, 153-170

27496. BUTEL, PAUL, La dynamique des marchés coloniaux au XVIIIe siècle: l'exemple britannique. In: Les Européens et les Espaces Océaniques au XVIIIe siècle (Parijs, 1997) 99-108

27497. CHAREYRE, PHILIPPE, Les frégates et le sel: les protestants du Midi et la Méditerranée (1560-1629). In: *(Martine Acerra, Guy Martinière (eds.))* Coligny, les protestants et la mer (Parijs, 1997) 203-220

27498. JACOBY, DAVID, Trade, commodities and shipping in the medieval Mediterranean. Aldershot, Variorum, 1997, 340 p., ill.

27499. KONINGSBRUGGE, HANS VAN, Der Niedergang des niederländischen Handels mit Russland und dem Baltikum in den Jahren 1710-1721. In: *(Carel Horstmeier e.a. (eds.))* Baltic Studies 4: Around Peter the Great: three centuries of Dutch-Russian relations (Groningen, 1997) 86-91

27500. KRAUSE, G., Handelsschiffahrt der Hanse. Berlijn, Brandenburgisches Verlagshaus, 1998, 272 p., ill.

27501. LESPAGNOL, ANDRÉ, Guerre et commer-

ce dans la phase initiale de la seconde guerre de 100 ans 1688-1713. In: Les Européens et les Espaces Océaniques au XVIIIe siècle (Parijs, 1997) 83-98

27502. -, Messieurs de Saint-Malo: une élite négociante au temps de Louis XIV. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1997, 2 delen, ill.

27503. LINDBLAD, THOMAS, Dutch trade on Narva in the eighteenth century. In: *(Carel Horstmeier e.a. (eds.))* Baltic Studies 4: Around Peter the Great: three centuries of Dutch-Russian relations (Groningen, 1997) 103-114

27504. MARK, SAMUEL, From Egypt to Mesopotamia: a study of predynastic trade routes. Londen, Chatham Publishing, 1997, 181 p., ill.

27505. POMEY, PATRICE (ed.), La navigation dans l'Antiquité. Aix-en-Provence, Édisud, 1997, 206 p., ill.

27506. SCHOKKENBROEK, J.C.A., "Source ende wortel van de notabelste commercie": Nederland en de Oostzeehandel. SH 34, 1999, 35-40

27507. SLOT, B.J., De Griekse textielhandelaars en de Nederlandse Levanthandel in de tweede helft van de achttiende eeuw. Textielhistorische Bijdragen 29, 1998

27508. VELUWENKAMP, JAN-WILLEM, The Archangel business venture of the Amsterdam merchant David Leeuw, 1712-1724. In: *(Carel Horstmeier e.a. (eds.))* Baltic Studies 4: Around Peter the Great: three centuries of Dutch-Russian relations (Groningen, 1997) 92-102

Koopvaardij – om de oost

27509. BEURDEN, HEIDY VAN, Heeren XVII-zaal terug in oude stijl: reconstructie van roemrijk VOC-verleden. OA 50, 1998, 246-249

27510. BJORK, KATHARINE, The link that kept the Philippines Spanish: Mexican merchant interests and the Manila trade, 1571-1815. Journal of World History 9, 1998, 1, 25-50

27511. BLUSSÉ, L., F.S. GAASTRA (eds.), On the eighteenth century in Asian history: Van Leur in retrospect. Brookfield (VT), Ashgate Publishing, 1998, 321 p. *(een bundel artikelen door veertien specialisten op het gebied van de geschiedenis van Oost- en Zuidoost-Azië "ter herinnering" aan de historicus J.C. van Leur, 1908-1942)*

27512. BOOGAART, ERNST VAN DEN, In Portugese dienst: Van Linschoten in Goa en op Terceira. In: *(Roelof van Gelder, Jan Parmentier, Vibeke Roeper (eds.))* Souffrir pour parvenir (Haarlem, 1998) 95-110

27513. CHARNEY, MICHAEL W., Crisis and reformation in a maritime kingdom of Southeast Asia: forces of instability and political disintegration in Western Burma (Arakan), 1603-1701. Journal of the Economic and Social History of the Orient 41, 1998, 185-219

27514. CHAUDHURI, K.N., Asia and its seas. In: Knowledge of the seas Pavilion 1998 Lisbon World Exposition (Lissabon, 1998) 165-176

27515. CHEVALLEY, DENISE, Au service de Hollande: un Suisse à Java et Borneo. Genève, Éditions Slatkine, 1998 *(hoofdpersoon ging, vanuit Harderwijk, via Rotterdam met de Admiraal de Ruijter naar Batavia)*

27516. CORN, CH., Sporen van het paradijs: het verhaal van de specerijenhandel. Amsterdam, Bert Bakker, 1998, 352 p. *(vertaling van de eveneens in 1998 verschenen oorspronkelijke Amerikaanse editie "The scents of Eden: a narrative of the spice trade")*

27517. DELBEKE, CLAUDE J.P., De Nederlandse scheepspost: Nederland – Oost-Indië: 1600-1900 met catalogus van de stempels. Aalter, eigen uitgave, 1998, 344 p., ill.

27518. HEUL, FRANK VAN DER, Reis naar een verdwenen wereld: de laatste reis van het s.s. Roebiah van de Stoomvaart Maatschappij Nederland naar de Chinese Volksrepubliek, 1965-1966. Eemdijk, De Boer Maritiem, 1998, 275 p., ill. *(autobiografische herinneringen aan een tweetal reizen met een schip dat in 1943 in de Verenigde Staten als het escort-vliegdekschip St. Andrews werd gebouwd, eind 1943 aan de Britten werd overgedragen en werd herdoopt in HMS Queen en na de oorlog door de S.M.N. werd aangekocht, tot C-type verbouwd en opnieuw herdoopt en uiteindelijk in 1972 in Taiwan is gesloopt)*

27519. HULSIUS, LEVINUS, Admiral Steven van der Haghen's voyage to the East Indies: 1603-1606; Alison D. Anderson, ed. and transl. Minneapolis, Associates of the James Ford Bell Library, 1997, 114 p. *(vertaling van een Duitse bewerking uit 1612)*

27520. JONG, C. DE, Gerrit van Beuningen contra Cornelis de Houtman. BW 53, 1998, 228-230

27521. KRAAN, ALFONS VAN DER, On Company business: the Rijckloff van Goens mission to Siam, 1650. Itinerario 22, 1998, 2, 42-84

27522. LÉVESQUE, RODRIGUE, French ships at Guam, 1708-1717: introduction to a little-known period in Pacific History. JPH 33, 1998, 105-110

27523. LOOS, N., Aboriginal-Dutch relations in North Queensland 1606-1756. *(Proceedings)* The ANCODS Colloquium (Fremantle, 1998) 8-18

27524. MATHEW, K.S., Indo-Portuguese trade and the Fuggers of Germany. New Delhi, Manohar Publishers, 1997, 316 p., ill.

27525. MOREE, PERRY, Met vriend die God geleide: het Nederlands-Aziatisch postvervoer ten tijde van de Verenigde Oostindische Compagnie. Zutphen, Walburg Pers, 1998, 287 p., ill.

27526. PARMENTIER, JAN, In het kielzog van Van Linschoten: Het Itinerario en het Reys-gheschrift in de praktijk. In: *(Roelof van Gelder, Jan Parmentier, Vibeke Roeper (eds.))* Souffrir pour parvenir (Haarlem, 1998) 152-167

27527. PICARD, CHRISTOPHE, La mer et les musulmans d'Occident au Moyen Age. Parijs, PUF, 1997, 253 p., ill.

27528. PRASAD, PRAKASH CHANDRA, Foreign trade and commerce in Ancient India. New Delhi, Abhinar Publishers, 1997, 256 p., ill.

27529. SEN, SUDIPTA, Empire of trade: the East India Company and the making of the colonial marketplace. Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 1998, 225 p., ill.

27530. VAN TILBURG, HANS KONRAD, Junk passage through the South China Sea. AN 58, 1998, 81-103 *(behandelt China's maritieme activiteiten, met name in de 19de en het begin van de 20ste eeuw)*

27531. WILLEMSEN, RENÉ TH.H., Beleggers in een nieuwe compagnie: het aandeelhoudersregister van de Kamer Enkhuizen der VOC. In: *(Roelof van Gelder, Jan Parmentier, Vibeke Roeper (eds.))* Souffrir pour parvenir (Haarlem, 1998) 65-79 en 173-181

Koopvaardij – om de west

27532. HOFSTEIN, CYRIL, Robert Cavelier de La Salle: le Don Quichotte du Mississippi. LCM 1997, nr 112, 30-43 *(betreft een mislukte expeditie in 1682 vanuit La Rochelle met als doel het stichten van een kolonie in Louisiana; één van de schepen – le Belle – is ter hoogte van Texas teruggevonden)*

27533. SOUTY, FRANÇOIS, Willem Usselincx et la fondation de la Première Compagnie des Indes Occidentales (1586-1626). In: *(Martine Acerra, Guy Martinière (eds.))* Coligny, les protestants et la mer (Parijs, 1997) 221-234

27534. WINSNES, SELENA AXELROD, Caveat lektor: myths and fantasies in Danish primary sources for Gold Coast history. NSA 1997 (verschenen 1998) 143-150

Koopvaardij – slavenvaart

27535. BARRY, BOUBACAR, Senegambia and the Atlantic slave trade. Cambridge, Cambridge University Press, 1998, 384 p., ill.

27536. BERSEE, LEO, Een Hollands slavennest en de blik van eindeloos verdriet .. BW 53, 1998, 178-181 *(betreft Goree, West-Senegal)*

27537. DALZELL, FREDERICK, Dreamworking Amistad: representing slavery, revolt, and freedom in America, 1839 and 1997. NEQ 71, 1998, 127-133

27538. DEVEAU, JEAN-MICHEL, Le problème sanitaire à bord des navires négriers. In: *(Christian Buchet (ed.))* L'Homme, la Santé et la Mer (Parijs, 1997) 139-164

27539. DORSEY, JOSEPH C., Seamy sides of abolition: Puerto Rico and the cabotage slave trade to Cuba, 1848-73. SA 19, 1998, 1, 106-128

27540. DRESCHER, SEYMOUR, STANLEY L. ENGERMAN, A historical guide to world slavery. Oxford, Oxford University Press, 1998, 429 p., ill.

27541. ELTIS, DAVID e.a. (eds.), The Trans-Atlantic slave trade: a database on CD-ROM. Cambridge, Cambridge University Press, 1998 *(bevat records van 25.000 reizen, gemaakt tussen 1595 en 1866)*

27542. -, MARK R. PEATTIE (eds.), Routes to slavery: direction, ethnicity and mortality in the Transatlantic slave trade. Londen, Cass, 1997, 152 p., ill.

27543. FARRANT, DON W., Horror on the High Seas. Compass 68, 1998, 1, 24-27

27544. HERNÆS, PER, Dans-Norske handelsutposter på Gullkysten i slavehandelens æra. NSA 1997 (verschenen 1998) 129-141

27545. JENNINGS, JUDITH, The business of abolishing the British slave trade, 1783-1807. Londen, Frank Cass, 1997, 157 p., ill.

27546. SALE, MAGGIE MONTESINOS, The slumbering volcano: American slave ship revolts and the production of rebellious masculinity. Durham, Duke University Press, 1997, 264 p., ill.

27547. SAMB, DJIBRIL (ed.), Gorée et l'esclavage: actes du seminaire sur "Gorée dans la traite atlantique: mythes et réalités". Dakar, Senegal, IFAN Ch. A. Diop, 1997

27548. TATTERSFIELD, NIGEL, Forgotten trade: comprising the log of the Daniel and Henry of 1700 and accounts of the slave trade from

the minor ports of England, 1698-1725. Londen, Pimlico, 1997, 480 p., ill.

27549. TEUNISSEN, I., H. van Coopstad en I.J. Rochussen: twee Rotterdamse slavenhandelaren in de 18de eeuw. Rotterdam, Erasmus Universiteit/Faculteit der Historische en Kunstwetenschappen, 1998 (eindscriptie Bedrijfsgeschiedenis), 110 p.

Koopvaardij – zeilvaart 19e & 20e eeuw

27550. AUSTIN, K., The saga of sailing ships. SB 72, 1998, nr 625, 22-26

27551. BRIOT, CLAUDE, JACQUELINE BRIOT, Grandes voiliers havrais du nickel. LCM 1997, nr 112, 14-29 *(het nikkeltransport vanuit Nieuw Caledonië vond vanaf het eind van de 19de eeuw tot het begin van WOI vooral met uit Le Havre afkomstige zeilschepen plaats)*

27552. BROWN, DAVID K., The form and speed of sailing warships. MM 84, 1998, 298-307

27553. GUILLERM, ALAIN, La marine à voile. Parijs, Presses Universitaires de France, 1997, 127 p., ill.

27554. NEALE, JACK, ANDRÉ LE PERSON, Roscoff-Cardiff: les derniers voiliers caboteurs du Trégor-Goélo. LCM 1998, nr 117, 24-35 *(Trégor-Goélo: gebied in Noord-Bretagne tussen Roscoff en Paimpol)*

27555. SOUZA, DONNA J., The persistence of sail in the age of steam: underwater archaeological evidence from the Dry Tortugas. New York (NY), Plenum Publishing Corporation, 1998, 206 p., ill.

Koopvaardij – stoom- & motorvaart

27556. AMSTAD, HEINZ, Einführung der Dampfschiffahrt, Teil 1: 1823-1865. Dampferzeitung 1998, nr 1, 18-23

27557. GRIFFITHS, DENIS, Steam at sea: two centuries of steampowered ships. Londen, Conway Maritime Press, 1997, 242 p., ill.

27558. KUNZ BOLT, CHARLOTTE, Blüte der Dampfschiffahrt, Teil 3: 1875-1914. Dampferzeitung 1998, 2, 19-29

27559. MÜNCHING, L.L. VON, De strijd om de snelste overtocht over de Atlantische Oceaan. BW 52, 1997, 321-323

27560. ROSS, OGDEN, The steamboats of Lake Champlain, 1809-1930. Quebec, Vermont Heritage, 1997, 210 p., ill.

27561. TIMMEN, FRITZ, Blow for the landing: hundred years of steam navigation on the waters of the West. Atglen (PA), Schiffer, 1997, 235 p., ill.

27562. WATSON, ALAN D., "Sailing under steam": the advent of steam navigation in North Carolina to the Civil War. The North Carolina Historical Review 75, 1998, 29-68

Zee- en binnenvisserij

27563. ABREU-FERREIRA, DARLENE, Terra Nova through the Iberian looking glass: the Portuguese Newfoundland cod fishery in the sixteenth century. CHR 79, 1998, 101-115

27564. BALL, M.G.A., Van Brienenoord en uw toastje zalm. Rotterdam, Stichting Streekarchief Eiland IJsselmonde, 1998, 82 p., ill. *(geschiedenis van de zalmvisserij, bedreven vanaf de eilandjes Slijkplaat en Groene Plaat, die nu samen het Eiland van Brienenoord vormen)*

27565. BARRETT, JAMES H., Fish trade in Norse Orkney and Caithness: a zooarchaeological approach. Antiquity 71, 1997, 616-638

27566. BOES, A.J., Paling en zoetwatervis, een specifieke sector in de visserij: "de naam Dil al eeuwenlang verbonden met de zoetwatervisserij". BW 52, 1997, 314-316 *(betreft de Gebr. Dil Import – Export B.V. te Akersloot)*

27567. BRINKKEMPER, DICK, De opkomst van Volendam als vissersplaats 1462-1700. Vereniging "Oud Volendam" 1998, 25-46

27568. BYRON, TOM, History of spearfishing and scuba diving in Australia: the first 80 years. Sydney, eigen uitgave, 1998, 311 p., ill.

27569. DAM, PETRA VAN, Vissen in veenmeren: de sluisvisserij op aal tussen Haarlem en Amsterdam en de ecologische transformatie in Rijnland 1440-1530. Hilversum, Verloren, 1998, 304 p., ill. *(handelseditie van proefschrift RUL)*

27570. DEFLESSELLES, ALAIN, 1898: Nordiers Gravelinois. RSHDA 32, 1998, 267-287

27571. DEGRYSE, ROGER, La pêche harenguière et l'introduction de l'encaquement du hareng à Dunkerque à la fin du Moyen-Age. RSHDA 32, 1998, 1-27

27572. DORLEIJN, PETER, De besommingsboekjes van Geert Spit (VN 66) (I en II). Tagrijn 1998, nr 3, 15-20 en nr 4, 7-17

27573. DUHAMEL DU MONCEAU, HENRY-LOUIS, Traité général des pêches. Douarnenez, Le Chasse-marée, 1998, 4 delen, ill. *(heruitgave van editie 1769-1782)*

27574. FERGUSON, MARK, "Hard racket for a living": making light-salted fish on the East Coast of Newfoundland. Material History Review 45, 1997, 24-38

27575. FREDERIKS, GEP e.a., De visserij van Hastings. SZ 22, 1998, 9, 5-8

27576. GERRITSEN, JAN DERK, De ansjovis, het zoveelste middel van bestaan in Kolhorn. West-Friesland's Oud & Nieuw 65, 1998, 102-108

27577. HOFFMANN, RICHARD C., Fishers, craft and lettered art: tracts on fishing from the end of the Middle Ages. Toronto, University of Toronto Press, 1997, 403 p., ill.

27578. JAFFRY, GWENDAL, Dans les marais de Seudre. LCM 1998, nr 120, 2-17 *(behandelt vooral de visvangst en oesterteelt in dit kustgebied)*

27579. JOHNSEN, JOHN G., "Sardinfabriken Norrig A.s." gjennom 90 år. Stavanger Museum Årbok 1996 (verschenen 1997), 31-68 *(met Engelse samenvatting)*

27580. KERLÉVÉO, JEAN, Paimpol au temps d'Islande: chronique d'un siècle d'armement à la grande pêche morutière. Douarnenez, Le Chasse-Marée, 1998, 840 p., ill. *(heruitgave van oorspronkelijk uit twee delen bestaande editie Lyon, 1944 met 60 nieuwe illustraties)*

27581. KINSEY, DARIN, The fish car era in Nebraska. Railroad History 1997, nr 177, 43-68

27582. LEUNEN, P. VAN (samenst.), Terschelling en de visserij. Harlingen, Flevodruk, 1998, 176 p., ill. *(met vlootlijst)*

27583. McCLOSKEY, WILLIAM, Their fathers' work: casting nets with the world's fishermen. Camden (ME), McGraw-Hill/International Marine, 1998, 352 p., ill.

27584. MILLOT, GILLES, NICOLAS MILLOT, Pêcheurs des îles Kerkennah. LCM 1998, nr 116, 2-13 *(vissers van Tunesische eilandengroep)*

27585. -, Les pêcheurs de la baie de Cancale. LCM 1998, nr 118, 40-49 *(omgeving Mont Saint-Michel)*

27586. PARENTEAU, BILL, "Care, control and supervison": native people in the Canadian Atlantic salmon fishery, 1867-1900. CHR 79, 1998, 1-35

27587. REITSMA, DURK T., Schelpenvissen. Jaarverslag 1996 Stichting 't Fiskerhúske (Moddergat, 1997) 16-24

27588. ROBINSON, ROBB, Trawling: the rise and fall of the British trawl fishery. Exeter, Exeter University Press, 1998, 280 p., ill.

27589. ROESEMANN, J., Rotbarsch & Co.: die grosze Zeit der Hochseefischerei. Hamburg, Koehler, 1998, 260 p., foto's *(geschiedenis van de Duitse visserij na de Tweede Wereldoorlog)*

27590. ROSSUM, ERIK VAN, De "Nieuwe visserij": een bijzondere episode in de Zierikzeese scheepsvaarthistorie. Netwerk 8, 1998, 11-15

27591. SIEWERTSEN, W., Visserij in de Polder "Geestmerambacht". Zicht op Haringcarspel 7, 1998, nr 13

27592. SPAANS, PIET, De zeillogger: 19e-eeuwse revolutie binnen de haringvisserij. BW 52, 1997, 376-379

27593. -, Over zeulen, zuilen en schrobben. Netwerk 8, 1998, 16-24

27594. STENGEL, HARRY, Deutsch-mauretanische technisch-wissenschaftliche Zusammenarbeit beim Aufbau einer Fischereiüberwachung in Mauretanien. Das Nordlicht 6, 1998, Heft 21, 4-12

27595. SWABE, J., A. VAN OTTERLOO, Vis van zee tot dis: toen en nu in het visbedrijf, in het bijzonder in Scheveningen. Scheveningen, Museum Scheveningen, 1998, 76 p., ill.

27596. WHEELER, FRANK, Working the catch: coastal Georgia's seafood industry and its biracial labor force. GHQ 81, 1997, 485-497

27597. ZUYDGEEST, M.P., J. BORSBOOM, H. BROBBEL, Vlaardingen in en uit het slop. Zaltbommel, Europese Bibliotheek, 1997, 163 p., ill. *(behandelt alle aspecten van het kuiperijbedrijf)*

Kust- en binnenvaart

27598. HAAS, KEES DE, "Zondag 1 juni 1997 veranderde Denemarken": einde van de treinveerdienst over de Grote Belt. BW 52, 1997, 340-343

27599. KOPPEJAN, A.R., 1875-1940: Vermeulen ... en de beurtvaart Middelburg-Antwerpen. BW 53, 1998, 146-149

27600. MILLOT, GILLES, Caboteurs du Morbihan. LCM 1998, nr 113, 2-11 *(over de laatste bevoorradingsschepen in de Golf van Morbihan en de eilanden voor de kust van Bretagne)*

27601. MILLOT, NICOLAS, Claude Beaudouin: sablier de la basse Loire. LCM 1998, nr 114, 2-13

27602. MULDER, G.J., De schepen van de familie Wester(s) vanaf 1846 tot heden. Capelle a/d IJssel, eigen uitgave, 1998, 186 p., foto's

27603. RENKER, HANS, Die Personenschiffahrt auf den Rhein. BR 49, 1997, 17-28

27604. ROOY, F. DE, Wat een zeventiende-eeuwse beurtschipper op de Kromme Rijn vervoerde. Het Kromme-Rijngebied 32, 1998, 1 *(betreft Cornelis Jansz alias Kees Jonckers uit Neerlangbroek in de jaren 1646 en 1655)*

27605. TACQ, P.G., Van Rotterdam tot Bazel: een eeuw Rijnvaart. Krimpen aan den IJssel, Stichting Historische Publicaties Roterodamum, 1998, 222 p., ill.

27606. TRAN, TRI, Les bateliers de Londres au 19e siècle. Revue française de civilisation Britannique 9, 1997, 121-131
27607. UBBENS, U.M., Veren en veerluiden tot Delfzijl anno 1637. Sneek, eigen uitgave, 1998, 97 p., ill.
27608. WIT, T. DE, A. LENTJES, Damco Scheepvaart Maatschappij, deel 1: De bedrijfsgeschiedenis van 1905 tot 1950. Zundert, eigen uitgave, 1998, 104 p., foto's

Ontdekkings- en wetenschappelijke reizen

27609. ALEXANDER, C., Endurance: Shackleton's legendary Antarctic expedition. New York, Alfred A. Knopf, 1998, 214 p., foto's *(Zuidpoolexpeditie 1914/1916)*
27610. BEYLEN, J. VAN, Henri Seeghers, ooggetuige van de aankomst van de "Belgica" in 1899, deel 2. SZ 22, 1998, 7, 31-34 *(vervolg van nr 26763)*
27611. BOUCHON, GENEVIEVE, Vasco da Gama. Parijs, Librairie Arthème Fayard, 1997, 404 p., ill.
27612. BRYCE, ROBERT, Cook and Peary: the polar controversy resolved. Mechanicsburg (PA), Stackpole, 1997, 1120 p., ill.
27613. CAMPBELL, JOHN, In Darwin's wake: revisiting Beagle's South American anchorages. New York, Sheridan House, 1997, 271 p., ill.
27614. CROSFIELD, RICHARD, Columbus: a discoverer and his conscience. Kirstead, Frontier/Windetts, 1998, 272 p., ill.
27615. CROSSLEY, LOUISE (ed.), Trial by ice: the Antarctic journals of John King Davis. Huntingdon, Bluntisham Books, 1997, 203 p., ill. *(betreft zeven reizen met zeilschepen naar het Antarctisch gebied in de periode 1907-1930)*
27616. CUTHBERTSON, BRIAN, John Cabot and the voyage of the Matthew: living history in colour. Halifax, Formac Publishing, 1997, 72 p., ill.
27617. DAVID, ANDREW, James Cook's 1762 survey of St John's harbour and adjacent parts of Newfoundland. TI 30, 1998, 63-71
27618. DE LA NOYE, MICHAEL, Scott of the Antarctic. Stroud, Sutton, 1997, 128 p., ill.
27619. DELAHAYE, MARY, JEAN-FRANÇOIS LE MOUEL, De Bray Pôle Nord: journal de bord de l'enseigne de vaisseau Emile de Bray 1852-1854. Aix-en-Provence, Éditions de la Dyle, 1998, 340 p., ill.
27620. DIVIN, V.A., To the American coast: the voyages and explorations of M.S. Gvozdev, the discoverer of Northwestern America; transl.: Anatoli Perminov. Anchorage, White Stone Press, 1997, 139 p., ill.
27621. DREYER-EIMBCKE, OSWALD, Vasco da Gamas Seefahrt nach Indien vor 500 Jahre: historische Bedeutung und kartographische Aspekte. Cartographica Helvetica 18, 1998, 41-49 *(verscheen in een Engelse versie in IMCoS Journal 74, 1998, 25-43)*
27622. GIESECKE, E.W., Discovery of Humboldt Bay, California, in 1806 from the ship O'Cain, Jonathan Winship, Commander. TI 30, 1998, 94-100 *(errata en aanvullingen op nr 26771)*
27623. GUÉGUEN, ALAIN-GILBERT, L'Histoire véritable du capitaine Bruneau et le Nouveau Monde. In: *(Martine Acerra, Guy Martinière (eds.))* Coligny, les protestants et la mer (Parijs, 1997) 247-260
27624. HAIRR, JOHN, Thomas Nairne: unsung explorer of the Southeast. Mercator's World 3, 1998, 2, 18-25
27625. HAMILTON, GEORGE, A voyage round the world in His Majesty's frigate Pandora. Victoria (NSW), Hordern House, 1998, 204 p., ill. *(facsimile-uitgave van editie 1793; betreft een wereldreis in de jaren 1790-1792, beschreven door de scheepschirurgijn; circa 35 p. inleidende tekst van de maritiem archeoloog Peter Gesner)*
27626. HAYCOCK, STEPHEN e.a., Enlightenment and exploration in the North Pacific, 1741-1805. Seattle (WA), University of Washington Press, 1997, 220 p., ill.
27627. HOOKER, BRIAN, The European discovery of the Cook Islands. TI 30, 1998, 54-62
27628. HORSDEN, MARSDEN, King of the Australian coast: the work of Phillip Parker King in the Mermaid and Bathurst 1817-1822. Melbourne, Melbourne University Press, 1997, 441 p., ill.
27629. KELLEHER, BRIAN T., Drake's Bay: unraveling California's great maritime mystery. Cupertino (CA), Kelleher & Associates, 1997, 399 p., ill.
27630. KING, ROWLEY, Australian Antarctic expedition of 1947/48. SM 33, 1998, 4, 16-19
27631. MANCALL, PETER C., The age of discovery. Reviews in American History 26, 1998, 1, 26-53
27632. MAURO, FRÉDÉRIC, The Atlantic and the establishment of contacts between continents. In: Knowledge of the seas Pavilion 1998 Lisbon World Exposition: official catalogue (Lissabon, 1998) 69-80
27633. McDOWELL, JIM, José Narváez: the forgotten explorer, including his narrative of a voyage on the Northwest Coast in 1788. Spokane, Arthur H. Clarke Co., 1998, 189 p., ill.
27634. MIMEAULT, MARIO, A Dundee ship in Canada's Arctic: SS Diana and William Wakeham's expedition of 1897. NM 8, 1998, 3, 51-61
27635. NEWITT, MALYN, History of Portuguese overseas expansion, 1400-1670. Londen, UCL Publishers, 1997, 352 p., ill.
27636. OBEYESEKERE, GANANATH, The apotheosis of Captain Cook. Princeton, Princeton University Press, 1997, 313 p., ill.
27637. PLAYFORD, PHILIP, Voyage of discovery to Terra Australia: by Willem de Vlamingh in 1696-97. Perth (WA), Museum of Western Australia, 1998, 105 p., ill.
27638. PRESTON, DIANA, First rate tragedy: Captain Scott's Antarctic expeditions. Londen, Constable, 1997, 256 p., ill.
27639. PRINGLE, HEATHER, Cabot's trail. Canadian Geographic 117, 1997, 4, 30-41
27640. QUINN, D.B., European approaches to North America 1450-1640. Brookfield (VT), Ashgate Publishing, 1998, 350 p., krtn, ill. *(betreft in hoofdzaak de Engelse kant van de ontdekking en de cartografie van de noordelijke Atlantische Oceaan en van Noord-Amerika)*
27641. ROBERTS, DAVID, Sieur de la Salle's fateful landfall. Smithsonian 28, 1997, 1, 40-52
27642. RODGERS, EUGENE, Beyond the barrier: story of Byrd's first expedition to Antarctica. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 384 p., ill.
27643. ROLFE, DON, A maritime safari. SB 72, 1998, 230-232 *(het SS England bevoer eind 1909/begin 1910 de rivieren van het Amazone-bekken)*
27644. RYCHETNIK, JOSEPH, Frozen sea of dreams: the last best quest for the Northwest passage. Mercator's World 3, 1998, 4, 28-33
27645. SILVERBERG, ROBERT, The longest voyage: circumnavigators in the age of discovery. Athens, Ohio University Press, 1997, 536 p., ill. *(voor het eerst gepubliceerd: Indianapolis, Bobbs-Merrill, 1972)*
27646. STANFORD, PETER, The Cape Horn Road, part XIV: How the races of mankind came together in the immense mixing bowl of the Pacific. Sea History 1998, nr 84, 10-15 *(vervolg van nr 26784)*
27647. SWITHINBANK, CHARLES, Forty years on ice: a lifetime of exploration and research in the polar regions. Lewes (Sussex), The Book Guild, 1998, 228 p., ill.
27648. VAN DAMME, P., Il y a cent ans, Adrien de Gerlache hivernait avec La Belgica en Antarctique. Neptunus 41, 1998, 2-6
27649. VOS, A. DE, Antarctica: de strijd om de geografische Zuidpool na de Belgica. Sirene 48, 1997/1998, nr 190, 17-20
27650. WILDEMAN, DIEDERICK, Een doodlopende weg: Jan Huygen van Linschoten in het hoge noorden. In: *(Roelof van Gelder, Jan Parmentier, Vibeke Roeper (eds.))* Souffrir pour parvenir (Haarlem, 1998) 111-122
27651. WILLIAMS, GLYNDWR (selection and introd.), Captain Cook's voyages: 1768-1779. Londen, Folio Society, 1997, 552 p., ill.
27652. WINCHESTER, SIMON, Sir Francis Drake is still capable of kicking up a fuss. Smithsonian 27, 1997, 10, 82-91
27653. WINGE, JON, Døde menn vender tilbake: Shackletons høyst private Whitbread-seilas. NSA 1997 (verschenen 1998) 65-96 *(beschrijft de expeditie van Shackleton naar Antarctica in 1914-1916; met Engelse samenvatting)*

Loods-, bergings- en reddingswezen

27654. ALDEN, JOHN, Salvage man: Edward Ellsberg and the US Navy. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1998, 315 p., ill.
27655. BAUDEZ, L., De ramp van de Titanic: de twee onderzoekscommissies. Sirene 48, 1997/1998, nr 190, 23-28
27656. BOOTH, DOUGLAS, Healthy, economic, disciplined bodies: surfbathing and surf livesafing in Australia and New Zealand, 1890-1950. NZJH 32, 1998, 43-58
27657. BREMER, JAN T., Roeiredders aan het Marsdiep 1824-1923; i.s.m. Loek Deugd. Den Helder, Nationaal Reddingmuseum Dorus Rijkers, 1998, 198 p., ill.
27658. BRYCESON, DAVE, The Titanic disaster: as reported in the British national press April-June 1912. New York, W.W. Norton & Company, 1997, 312 p., ill.
27659. BURLEY, KEN, More about the Halifax disaster's SS "Imo". SB 72, 1998, 314-315 *(zie ook nr 27674)*
27660. CIPRA, DAVID L., Lighthouses, lightships, and the Gulf of Mexico. Alexandria (VA), Cypress Communications, 1997, 280 p., ill.
27661. DANIELS, STEPHEN, Rescue from the heavens. CB 1998, nr 119, 50-55 *(kleine bootjes uit WOII, bestemd voor het redden van in zee terecht gekomen piloten)*
27662. DECKER, J.-M., Quarante-quatre ans après celui du "Titanic"...: le naufrage de l'Andrea Doria. Neptunus 41, 1998, 9-12
27663. FENWICK, VALERIE, ALISON GALE, Historic shipwrecks discovered, protected

and investigated. Stroud, Gloucestershire, Tempus Publishing, 1998, ill. *(inventarisatie van scheepswrakken in de wateren rond Engeland)*

27664. GRUND, WIM, Hoe de "Tajandoen" verging: 7 december 1939. BW 53, 1998, 120-123 *(schip van de Stoomvaart Maatschappij Nederland, in 1931 gebouwd en eind 1939 door een torpedo getroffen)*

27665. HASSELL, CHRIS, The mystery of Eilean Mor. SB 72, 1998, nr 625, 110-112 *(eind 1900 weigerde de vuurtoren op de aan de westkust van Schotland gelegen Flannan Islands om onduidelijke redenen dienst; het aanwezige personeel – drie man – kwam om het leven)*

27666. HERROU, CHRISTIAN, US Coast Guard. Maritime life and traditions 1998, nr 1, 2-13 *(verscheen ook in een Franse versie in LCM 1998, nr 117, 2-13)*

27667. KELLEL, KEITH, Dangerous waters: survivors' tales of sinkings, strandings and other marine disasters on the BC coast. Madeira Park (BC), Harbour Publishing, 1997, ill.

27668. LESQUIN, WILLIAM, JOHN NUNN, IAN CHURCH, Trois naufrages pour trois îles: terres Australes Françaises au XIXe siècle. Aix-en-Provence, Éditions de la Dyle, 1998, 304 p., ill.

27669. LOGAN, ANDY, The "Clan Alpine" rice paddy incident. SB 72, 1998, nr 626, 99-109 *(dit schip van de Clan Line liep op het strand nabij Chittagong en eindigde haar bestaan in een rijstveld)*

27670. MACINNIS, JOSEPH, Fitzgerald's storm: the wreck of the Edmund Fitzgerald. Toronto, Macmillan, 1997, 144 p., ill.

27671. NOBLE, DENNIS L., Lighthouses and keepers: the US Lighthouse Service and its legacy. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 272 p., ill.

27672. ONNES, J., Beloodsen op elleboogstroom: een sfeerbeschrijving van het Nederlandse stoomloodsboottijdperk in de Eemsmonding. BW 53, 1998, 296-297

27673. OSTERSEHLTE, CHRISTIAN, Die Kollision der Stig Gorthon mit Werra 1927: aus dem Archiv der Unterweser-Reederei in Bremen. Logbuch 34, 1998, 103-108

27674. OWEN, HARRY, The tramp that blew up a city. SB 72, 1998, nr 625, 56-58 *(eind 1917 explodeerde het Franse vrachtschip Mont Blanc na een botsing in de haven van Halifax; een groot deel van de stad werd verwoest en enkele duizenden inwoners kwamen om)*

27675. ROS, H., Berging van de "Aguila Azteca". Lekko 1998, nr 251, 147-148 *(liep begin oktober 1984 iets ten westen van Bermuda aan de grond)*

27676. SANDERS, R.E., The practice of ocean rescue; revised by W.D. Shepherd. Glasgow, Brown, Son & Ferguson, 1997, 355 p., ill. *(herziene versie van editie 1968)*

27677. SCHEIJGROND, BERT, Wijsmuller. MN 86, 1997, 7, 33-35

27678. SCHWARTZ, J.H.F., Bergers in Veere: de Coöperatieve Redding en Berging Maatschappij te Veere. De Wete (Heemkundige Kring Walcheren) 27, 1998, 3, 21-27 *(bergingen in de jaren 1899-1903 door een combinatie van vissers)*

27679. SHEARD, BRADLEY, Lost voyages: two centuries of shipwrecks in the approaches to New York. Locust Valley (NY), Aqua Quest Publications, 1998, 216 p., ill.

27680. TRAN, TRI, Les pilotes du port de Londres au XIXe siècle. Études anglaises 50, 1997, 1, 62-70

27681. VALENTRY, DUANE, Dolphins: lifesavers of the seas. Compass 68, 1998, 1, 30-32 *(over dolfijnen als redders van zeelieden)*

27682. VINNER, MAX, Mit dem Wikingerlotsen an den dänischen Küsten. Roskilde, Vikingeskibshallen, 1997, 126 p., ill.

27683. WALBRECQ, CLAUDE, Le naufrage du voilier-école "Comte de Smet de Naeyer". Neptunus 41, 1998, 111-113 *(gebouwd in Engeland en eind 1904 te water gelaten; leed in april 1906 schipbreuk in de Golf van Gascogne)*

27684. WELCH, JOHN C., The loss of the Nepaul. MM 84, 1998, 471-473 *(de Nepaul leed schipbreuk eind 1890 nabij Plymouth)*

27685. WENTZEL, HANS GÜNTHER, Der Wächter am Gedser Rev: das alte Feuerschiff lebt noch. Das Nordlicht 6, 1998, Heft 21, 32-34

27686. WRIGHT, CHRISTOPHER C., A little-known collision. WI 35, 1998, 158-176 *(betreft een aanvaring van de US Saint Paul (CA-73) en een Chinees tanklandingsschip)*

27687. (N.N.), Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffsbrüchiger. Navicula 39, 1998, nr 212, 6147-6148 *(in 1865 te Kiel opgericht)*

27688. -, Polens Leuchttürme. Navicula 39, 1998, nr 211, 6089-6091

Sleepvaart

27689. BARKER, PETER, Coastguard tugs: the story so far. SB 72, 1998, 442-449

27690. BIJL, JAAP, De "EX"-sleepboten. Lekko 1998, nr 249, 104-105 *(na afloop van WOII in beslag genomen Duitse sleepboten)*

27691. -, De ROCK-klasse. Lekko 1998, nr 248, 74-76 *(in 1945 door het Britse Ministry of War Transport in Canada bestelde serie van 18 havensleepboten)*

27692. -, Leith Salvage & Towage Co Ltd. Lekko 1998, nr 250, 120-123 *(in 1919 ontstaan, hield in 1953 op te bestaan; met vlootlijst)*

27693. BOES, A.J., Een leven lang in de sleepvaart: Viegers & Zoon, een naam in de natte aannemerij! BW 52, 1997, 334-337

27694. BUITENWEG, B., Van Waddenzee tot Lorelei: kleine kroniek van de zeil- en stoomsleepvaart. Vreeswijk, eigen uitgave, 1998, 232 p., ill. *(geromantiseerde, maar op de werkelijkheid gebaseerde verhalen over de Nederlandse binnenvaart en stoomsleepvaart in de jaren 1880-1941)*

27695. FRY, ROGER, Tugs of war. SM 33, 1998, 9, 31-33

27696. KEENAN, KENNETH EDWARD, Fires of London: history of the Thames tug and lighterage operations of William Cory and Son Ltd. Londen, eigen uitgave, 1997, 88 p., ill.

27697. TURNER, ROBERT D., Sternwheelers and steam tugs: an illustrated history of the Canadian Pacific Railway's British Columbia Lake and River Service. Victoria (BC), Sono Nis Press, 1998, 302 p., ill. *(herziene editie)*

Pleziervaart – watersport

27698. BROCK, PETER DE, Roei- en Zeilvereniging De Hoop: een club van goeden huize. OA 50, 1998, 114-117

27699. BRYER, R., "Jolie Brise": a tall ship's tale. Huntingdon, Cambs., Adlard Coles, 1998, 272 p., plans, foto's *(geschiedenis van het in 1913 in Le Havre gebouwde kotterjacht "JB")*

27700. ENGVIG, OLAF T., Shipping and culture: the Norwegian Fish Club of San Francisco, 1914-1996. San Francisco (CA), The Fish Club, 1996, 191 p., ill.

27701. GUETAT, G., Classic speed boats 1916-1939. Osceola (WI), Motorbooks International, 1997, 191 p., (kleur)ill.

27702. HORN, N. VAN e.a. (red.), Aan de boorden 150 Jaar roeien in Amsterdam: Koninklijke Amsterdamsche Roei- en Zeilvereeniging "De Hoop" 1848-1998. Amsterdam, "De Hoop", 1998, 239 p., foto's

27703. ILLINGWORTH, J.H., Navigation and strategy in ocean racing. JN 50, 1997, 381-389 *(verkorte versie met commentaar van Stuart Quarrie van artikel dat eerder verscheen in JN 34, 1981, 286 e.v.)*

27704. LAITY, MARK, Thames Club: pioneers of racing. CB 1998, nr 122, 58-63

27705. LEATHER, JOHN, Paid to win: Fife's yacht masters. CB 1998, nr 123, 36-37

27706. MÉVEL, XAVIER, Loïck Fougeron: le cap Horn à tout prix! LCM 1998, nr 118, 50-54

27707. MÜNCHING, L.L. VON, Meer dan een eeuw geleden: de eerste cruise van een Nederlands koopvaardijschip: de excursie van de "Rotterdam" in 1895. BW 53, 1998, 240-242

27708. PERRY, DAVID L., The valediction of Vencedor. CB 1998, nr 120, 52-57 *(betreft de Mackinac Island Race op Lake Michigan van 1911; de race vindt al vanaf 1898 plaats)*

27709. ROLT, PETER, The racing yoles of Shetland. CB 1998, nr 115, 52-57

27710. (N.N.), En ... oprotten nou!: 25 jaar Strontrace, Beurtveer en Visserijdagen en het Workumer Shanty-festival. Workum, Stichting 25 jaar Visserijdagen, Beurtveer en Strontrace, 1998, 128 p., ill.

De mens op zee en in de haven

27711. AASE, ROY LAURITZ, Admiral Cornelius Cruys, sjøhelten fra Stavanger. Stavanger, Erling Skjalgssonselskapet, 1997, 164 p., ill.

27712. ACERRA, MARTINE, Accidents et maladies dans les arsenaux de Marine pendant la Révolution et l'Empire. In: *(Christian Buchet (ed.))* L'Homme, la Santé et la Mer (Parijs, 1997) 397-406

27713. AHRWEILER, HÉLENE, Le culte de Saint-Nicolas, protecteur des marins. In: *(Christian Buchet (ed.))* L'Homme, la Santé et la Mer (Parijs, 1997) 61-69

27714. ALPHEN, MARC A. VAN, Aanvullende bronnen voor onderzoek naar het varend marinepersoneel (circa 1600-1850). Jaarboek Centraal Bureau voor Genealogie 52, 1998, 111-136

27715. ASHWORTH, WILLIAM J., "System of terror": Samuel Bentham, accountability and dockyard reform during the Napoleonic Wars. SoH 23, 1998, 63-79

27716. BADHAM, MICHAEL, My road leads me seawards. Londen, Millennium, 1997, 520 p., ill. *(autobiografische beschrijving van een zeemanscarrière die op 13-jarige leeftijd tijdens WO II begon)*

27717. BARTLETT, MERRILL L., Two admirals for an ensign. USNIP 124, 1998, 2, 55-59 *(het einde van de Amerikaanse Burgeroorlog en de daarmee gepaard gaande vermindering van de sterkte van de vloot veroorzaakten problemen ten aanzien van de promotiemogelijkheden van marineofficieren)*

27718. BELDER, A., Het stoomschip "Smit": varen naar de Oost. Papendrecht, Uitgeverij De Stroombaan, 1998, 189 p., ill. *(het schip werd in 1882/83 gebouwd bij Jan Smit Czn in Alblasserdam, het verging op 3 juni 1898 in de Gele Zee ten zuiden van Korea; integrale weergave van documenten en reisbrieven)*

27719. BERTONECHE, PATRICK, Joutes nautiques en France: des origines à nos jours. Douarnenez, Le Chasse-Marée, 1998, 224 p., ill. *(volkssport met een nautisch karakter dat al sinds de middeleeuwen wordt beoefend)*

27720. BIRABEN, JEAN-NOEL, Les routes maritimes des grandes épidémies au Moyen-Age. In: *(Christian Buchet (ed.))* L'Homme, la Santé et la Mer (Parijs, 1997) 23-38

27721. BLENKINSOP, J.D., First Trip Fiver to Second Engineer. SB 72, 1998, 520-524 *(autobiografische herinneringen)*

27722. BODINIER, JEAN-LOUIS, JEAN BRETEAU, NICOLAS DE LA CASINIèRE, Nantes, le quai de la Fosse: mythe et réalité. LCM 1998, nr 114, 28-39 *(beschrijft het uitgaanscentrum van Nantes, met name voor zeelieden)*

27723. BOILLOT, JEAN-PIERRE, Ariitua ou les souvenirs d'un marin. Quimper, Éditions Alain Bargain, 1998, 543 p., ill.

27724. BONNICHON, PHILIPPE, Attitudes devant la mort à l'âge moderne: témoignages de marins français. In: *(Christian Buchet (ed.))* L'Homme, la Santé et la Mer (Parijs, 1997) 297-316

27725. BOOM, J.H. VAN DER, Genealogisch onderzoek in de archieven van de Verenigde Oostindische Compagnie in het Algemeen Rijksarchief te 's-Gravenhage. De Indische Navorscher 10, 1997, 1

27726. BOON, PIET, Koopvaardij en walvisvaart: voorouders in binnen- en buitenlandse archiefbronnen. Jaarboek Centraal Bureau voor Genealogie 52, 1998, 59-88

27727. BOS, B.G. VAN DEN, Tumult op de Kolk. Oud-Nijkerk 17, 1998, 1, 9-13 en 2, 3-7 *(problemen in 1781 bij het vertrek van door Amsterdamse matrozenwervers geworven recruten)*

27728. BRAY JR., WILLIAM J., Abony entrepreneur: Captain Hansford C. Bayton. StB 54, 1997, 193-199 *(geboren in 1863, actief in de omgeving van Chesapeake Bay)*

27729. BROYLES, MICHAEL J., "The Master's Measure": remunerative patterns for Hudson's Bay Company captains, 1726-1736. NM 8, 1998, 3, 1-8

27730. BUCHET, CHRISTIAN (ed.), L'Homme, la Santé et la Mer. Parijs, Honoré Champion Éditeur, 1997, 526 p., ill.

27731. -, Quantification des pertes dans l'espace caraïbes et retombées stratégiques. In: *(Christian Buchet (ed.))* L'Homme, la Santé et la Mer (Parijs, 1997) 177-222

27732. BULLINGA, E. JACK M., Zeeverhalen van een radio-officier. Groningen, Uitgeverij Reco, 1997, 88 p., ill. *(autobiografisch; jaren 1940/'50)*

27733. BUTEL, PAUL, Les problèmes de santé à bord les navires marchands au XVIIIe siècle: le cas bordelais. In: *(Christian Buchet (ed.))* L'Homme, la Santé et la Mer (Parijs, 1997) 165-176

27734. CARRÉ, ADRIEN, Le mystère du scorbut marin à la lueur de la biologie moderne. In: *(Christian Buchet (ed.))* L'Homme, la Santé et la Mer (Parijs, 1997) 377-396

27735. COLLEU, MICHEL, JACQUELINE BRIOT, CLAUDE BRIOT, Armand Hayet: sauveteur des traditions orales des matelots français. LCM 1998, nr 121, 14-29 *(1883-1968)*

27736. COLLINS, WINIFRED QUICK with HERBERT M. LEVINE, More than a uniform: a Navy woman in a Navy man's world. Denton (TX), University of North Texas Press, 1997, 229 p., ill.

27737. DAMGÅRD-SØRENSEN, TINNA, Textiles used in seafaring. Maritime Archaeology Newsletter 1998, nr 10, 32-34

27738. DE ABREU, RUI, O apoio sanitorio nas armadas portuguesas da carreira da india sec-XVI: la question sanitaire et les flottes portugaises dépéchées aux Indes dans la seconde moitié du XVIe siècle. In: *(Christian Buchet (ed.))* L'Homme, la Santé et la Mer (Parijs, 1997) 99-138

27739. DEAR, IAN, Women at the helm. CB 1998, nr 116, 42-47 *(over vrouwen aan het roer van zeilschepen)*

27740. DEKKER, GERRIT, "Even" een Liberty ophalen. BW 53, 1998, 264-266 *(in 1947 werd de "Spinoza" – één van de 25 Liberty- en Victoryschepen die door de Nederlandse regering waren gekocht, uit de V.S. opgehaald)*

27741. DEMPSEY, DEBORAH, The captain's a woman: tales of a merchant mariner. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1998, 269 p., ill.

27742. DISHER, SHARON HANLEY, First class: women join the ranks at the Naval Academy. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1998, 362 p., ill.

27743. DREESEN, J.-B., Woorden uit de zeemanskist: platvoet. Neptunus 41, 1998, 35

27744. -, Woorden uit de zeemanskist: schieman. Neptunus 41, 1998, 119-120

27745. DRUETT, JOAN, Hen frigates: wives of merchant captains under sail. New York (NY), Simon & Schuster, 1998, 272 p., ill.

27746. -, The sailor's wife ashore. Sea History 1998, nr 85, 42-45

27747. EARLE, P., Sailors: English merchant seamen 1650-1775. Londen, Methuen, 1998, 259 p.

27748. FOSTER, JANET, Docklands: cultures in conflict, worlds in collision. Basingstoke, Hants, Taylor & Francis, 1998, 224 p., ill.

27749. FRADA, JOÃO JOSÉ CUCIO, Sailor's victuals, diets and diseases at the age of expansion and discoveries. In: Knowledge of the seas Pavilion 1998 Lisbon World Exposition: official catalogue (Lissabon, 1998) 147-156

27750. FRANSEN, ALFONS, Risico en verzekering onder Waterlandse zeelieden in de zeventiende en achttiende eeuw. Jaarboek Waterland 1998, 86-90

27751. GAGE, TOM, Hands-on, all-over: captain Bill Jones. Pittsburgh History 80, 1997/1998, 148-167

27752. GRMEK, MIRKO D., Les débuts de la quarantaine maritime. In: *(Christian Buchet (ed.))* L'Homme, la Santé et la Mer (Parijs, 1997) 39-60

27753. GROOT, S.J. DE, De tragische carrière (1865-1886) van konstabel-majoor M.J.E. Kriens als gevolg van "krijgstuchtverslapping". Mars et Historia 32, 1998, 3, 4-15

27754. GRUND, WIM, De boot van ome Daan: rond de wereld met de "Ceram". BW 52, 1997, 298-301 *(eerste reis in 1947 van assistent-machinist)*

27755. GUILLET, JACQUES, JEAN-PIERRE CÉBRON, EMILE GUYOMARD, La batellerie bretonne: vie quotidienne des mariniers de l'Ouest. Douarnenez, Le Chasse-Marée, 1998, 366 p., ill.

27756. GÜNTHER, ROLF, Georg Schlüter: ein Hamburger Segelschiffskapitän für Laeisz. Hamburg, Carlsen Verlag, 1999, 180 p., ill.

27757. HAUDRERE, PHILIPPE, Santé et voyages au long cours: la route du Cap au XVIIIe siècle. In: *(Christian Buchet (ed.))* L'Homme, la Santé et la Mer (Parijs, 1997) 223-231

27758. HES, MARIA VAN, Jan Jacob Slauerhoff, scheepsarts. Bzzlletin 28, 1998, nr 258, 47-55

27759. HOFFMANN, GABRIELE, Das Haus an der Elbchaussee: die Godeffroys – Aufstieg und Niedergang einer Dynastie. Bremerhaven, Deutsches Schiffahrtsmuseum, 1998, 532 p., ill. *(Hamburgs geslacht van scheepsreders en scheepsbouwers)*

27760. HOWARTH, DAVID, STEPHEN HOWARTH, Nelson: the immortal memory. Londen, Conway Maritime Press, 1997, 400 p., ill.

27761. INGEN, P.J.M. VAN, 50 Jaar Sociaal Medische Dienst van de Koninklijke marine (SMDKM): "over reddingsboei en personeelsdok". MB 108, 1998, 138-151

27762. JONES, F.R., William Jones – ap LLeyn. SB 72, 1998, 529-534 en 602-605 *(biografie van een in 1875 in Lleyn, Wales geboren zeeman)*

27763. JOSSE, LOIC, Aristide Ollivier: capitaine des grandes pêches. LCM 1998, nr 116, 14-25 *(één van de laatste kapiteins van de zeilvaart op Terre Neuf, 1893-1969; tevens schilder en fotograaf)*

27764. KATAGIRI, K., Traces of Japanese-Dutch cultural relations in Nagasaki. (*Proceedings*) Culture and technology of sea and ship (Tokio, 1998) 127-138

27765. KELLIE, EDWARD IRWIN, JONATHAN K. GERLAND (eds.), The Captain at Cairo or how I became a land lubber: E.I. Kellie's account of log driving on the Neches River. Texas Gulf Historical and Biographical Records 33, 1997, 76-81

27766. KELSEY, HARRY, Sir Francis Drake: the Queen's pirate. New Haven, Yale University Press, 1998, 566 p., ill.

27767. KOUDENBURG, HENDRIK, Eb en vloed: schipper bij de gratie Gods. Capelle aan den IJssel, Uitgeverij Mes, 1997, 178 p., ill. *(autobiografisch; de auteur werd op een binnenvaartschip geboren en maakte zijn laatste reizen als schipper van het hospitaalschip "Prins Willem Alexander")*

27768. LAGUERENNE, CLAUDE DE, YANNICK ROMIEUX, Apothicaires et coffres de mer, des origines à la fin de la marine à voile. In: *(Christian Buchet (ed.))* L'Homme, la Santé et la Mer (Parijs, 1997) 345-376

27769. LAVERY, BRIAN, Shipboard life and organisation, 1731-1815. Aldershot, Ashgate, 1998, 656 p., ill.

27770. LEMISCH, JESSE, Jack Tar vs. John Bull: the role of New York's seamen in precipitating the Revolution. New York, Garland Publishing, 1997, 180 p., ill.

27771. LENTE, DICK VAN, Machines and the order of the harbour: the debate about the introduction of grain unloaders in Rotterdam, 1905-1907. IRSH 43, 1998, 1, 79-109

27772. LOUZEAU, BERNARD, La pathologie du sous-marinier. In: *(Christian Buchet (ed.))* L'Homme, la Santé et la Mer (Parijs, 1997) 473-488

27773. MARQUES, A.H. DE OLIVEIRA, Sailing in the fourteen-hundreds and everyman's life aboard the ships. In: Knowledge of the seas Pavilion 1998 Lisbon World Exposition: official catalogue (Lissabon, 1998) 133-146

27774. MASSON, PHILIPPE, La Révolution sanitaire du XIXe siècle. In: *(Christian Buchet (ed.))* L'Homme, la Santé et la Mer (Parijs, 1997) 407-416

27775. McCANN, ROGER, John Paul Jones: father of the American Navy. SB 72, 1998, 348-350 *(geboren in 1747 nabij Kirkbean in Schotland)*

27776. McNEIL, S.G.S., An apprentice's life. SB 72, 1998, 610-616 *(beschrijft een zeemanscarrière die in 1884 op 13-jarige leeftijd begon)*

27777. MJELDE, MICHAEL JAY, Clipper ship captain: Daniel McLaughlin and the Glory of the Seas. Paolo Alto (CA), The Glencannon Press, 1997, 266 p., ill. *(geschiedenis van de Glory of the Seas, gebouwd in 1869 en – met opzet – verbrand in 1923 en van haar derde kapitein)*

27778. MOER, A. VAN DER, Adriaen Banckert (ca. 1618-1684). MB 108, 1998, 110-117 *(verscheen ook in Mars et Historia 32, 1998, 3, 32-47)*

27779. MORGAN, G., West Wales mariners' wills, 1650-1850. National Library of Wales Journal 30, 1997, 197-206

27780. MORRISS, ROGER, Nelson: the life and letters of a hero. Londen, Collins and Brown, 1996, 160 p., ill.

27781. MUSZYNSKI, ALICJA, Cheap wage labour: race and gender in the fisheries of British Columbia. Montreal, McGill-Queen's University Press, 1996, 314 p., ill.

27782. NEWMAN, SIMON P., Reading the bodies of early American seafarers. WMQ 55, 1998, 59-82

27783. NIAUSSAT, PIERRE, HARTMUT NOLDEKE, La Marine française face à la pathologie et à l'épidémiologie pendant la Première Guerre Mondiale. In: *(Christian Buchet (ed.))* L'Homme, la Santé et la Mer (Parijs, 1997) 417-442

27784. NOLDEKE, HARTMUT, Morbidité et mortalité dans la marine allemande lors de la Première Guerre Mondiale. In: *(Christian Buchet (ed.))* L'Homme, la Santé et la Mer (Parijs, 1997) 443-446

27785. NYSSEN, L., L'Amiral Jean Brasseur-Kermadec: Verviers 1914 – Paris 1992. Neptunus 41, 1998, 31-34

27786. OESTERREICHER, G.F., Psycho-nautica: een stuurman-reïncarnatietherapeut verkent de traumata en overlevingstechnieken verbonden met de (beroeps)keuze voor de zee. Amsterdam, Oesterreicher & Part., 1998, 350 p., ill.

27787. OUDENDORP, HANS, Matroos verstopte deserteur aan boord. Alle Hens 51, 1998, 8/9, 20-23 *(deserteur van het Vreemdelingenlegioen aan boord van de "Zeven Provinciën" in 1956)*

27788. PARSONS, G.S., Nelsonian reminiscenses Lieutenant G.S. Parsons: a dramatic eye-witness account of the war at sea 1795-1810. Londen, Chatham Publishing, 1998, 200 p., ill.

27789. PEREZ-MALLAINA, P.E., Spain's men of the sea: daily life on the Indies fleets in the sixteenth century. Londen, Johns Hopkins University Press, 1998, 290 p., ill.

27790. PICKELHAUPT, BILL, San Francisco, 1850-1910: les matelots shanghaiés! LCM 1998, nr 119, 54-63

27791. PRINS, YVONNE, Van scheepsjongen tot admiraal van de retourvloot: het leven van VOC-dienaar Roelof Blok (1712-1776). Jaarboek Centraal Bureau voor Genealogie 52, 1998, 156-199

27792. RASOR, EUGENE L., Earl Mountbatten of Burma, 1890-1979: historiography and annotated bibliography. Westport (CT), Greenwood Press, 1998, 152 p.

27793. REQUA, AMY, MARCIA RUSSEL GOOD, MARY GOOD LINDGREN (eds.), Voyage to California: written at sea, 1852: the journal of Lucy Kendall Herrick. San Marino, Huntingdon Library Press, 1998, ill.

27794. RODGER, N.A.M., La santé dans la marine royale britannique au XVIIIe siècle. In: *(Christian Buchet (ed.))* L'Homme, la Santé et la Mer (Parijs, 1997) 333-345

27795. ROEPER, VIBEKE, D'Hollandtsche Magellaen: de wereld van Jan Huygen van Linschoten. In: *(Roelof van Gelder, Jan Parmentier, Vibeke Roeper (eds.))* Souffrir pour parvenir (Haarlem, 1998) 11-29

27796. ROODHUYZEN, TH., In woelig vaarwater: marineofficieren in de jaren 1779-1802. Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 1998, 240 p., ill. *(proefschrift RUL 1998)*

27797. RUSH JR., JAMES S., The Fair Employment Practice Committee and the Shipyard Hearings of 1943-1944. Prologue 29, 1997, 279-289

27798. SCHADEWALDT, HANS VON, Zur Geschichte der deutschen Lazaretschiffe im Zweiten Weltkrieg. In: *(Christian Buchet (ed.))* L'Homme, la Santé et la Mer (Parijs, 1997) 447-472

27799. SCHULZ, OSCAR, Im Strom der Gezeiten: vom Windjammer-Moses zum Dampfer-Kapitän. Hamburg, Ernst Kabel Verlag, 1998, 360 p., ill. *(autobiografische beschrijving van het zeemansleven van de in 1875 te Essen geboren Schulz; voer van 1891-1901)*

27800. SMERDON, GEOFFREY, Almost a gentleman. SB 72, 1998, nr 625, 27-32 *(herinneringen aan de opleiding in oorlogstijd in de Royal Navy)*

27801. SPAVENS, WILLIAM, The narrative of William Spavens, a Chatham pensioner by himself: a unique lower deck view of the eighteenth century Navy. Londen, Chatham Publishing, 1998, 192 p., ill.

27802. STASSE, ARIE JAN, Beurtvaart in Nederland: Nijmeegse beurtschippersgeslachten Theunissen. Jaarboek Centraal Bureau voor Genealogie 52, 1998, 230-250

27803. STATHAM, PAMELA, RICA ERICKSON (eds.), A life on the ocean wave: the journals of Captain Bayly 1824-1844. Melbourne, Miegunyah Press, 1998, 336 p. *(journaal van de elf reizen die George Bayly rond de wereld maakte)*

27804. STEDMOND, ERIC, The convoy will weigh. SB 72, 1998, 725-732 *(gebaseerd op het dagboek van een radio-officier, onder andere betreffende gebeurtenissen in WO II)*

27805. STEPHENS, MATTHEW, Hannah Snell: the secret life of a female marine, 1723-1792. Sutton, Surrey, Ship Street Press, 1997, 63 p., ill.

27806. STONEHOUSE, FREDERICK, Haunted lakes: Great Lakes ghost stories, superstitions, and sea serpents. Duluth (MN), Lake Superior Port Cities, 1997, 198 p., ill.

27807. SUBERCHICOT, JEAN-LUC, Le corps des officiers de santé de la Marine. In: *(Christian Buchet (ed.))* L'Homme, la Santé et la Mer (Parijs, 1997) 317-332

27808. TANNEAU, GEORGES, Sur les côtes d'Afrique: à bord du Robert Espagne. LCM 1998, nr 113, 48-57 *(autobiografisch; leven en werk aan boord van een houtschip in de jaren vijftig van deze eeuw)*

27809. -, Un novice au long cours sur le "Robert Espagne". Spézet, Éditions Coop-Breizh, 1998, ill.

27810. THOMASSET, CLAUDE, Les conseils pour le voyage en mer à travers les textes médiévaux. In: *(Christian Buchet (ed.))* L'Homme, la Santé et la Mer (Parijs, 1997) 69-88

27811. THOMSEN, NIELS PETER, Voyage of the Forest Dream and other sea adventures: a memoir. Edmonds (WA), eigen uitgave, 1997, 167 p., ill. *(verslag van een gewoon zeeman van een reis in de jaren twintig)*

27812. TITLESTAD, TORGRIM (ed.), Kornelis Krjujs: Admiral Petra Velikogo. Sint Petersburg, Erling Skjalgssonselskapet, 1998, 232 p., ill. *(bevat onder andere een Russische vertaling van het boek van R.L. Aase over Cruys; zie nr 27711)*

27813. TORRES, CLAUDIO, The School of Sagres and the Southern Seas. In: Knowledge of the seas Pavilion 1998 Lisbon World Exposition (Lissabon, 1998) 157-164

27814. UHLE-WETTLER, F., (Groszadmiral) Alfred von Tirpitz in seiner Zeit. Hamburg, Mittler, 1998, 320 p., ill. *(grondlegger van de Duitse vloot, 1849-1930)*

27815. URBAN, F., Ned's Navy: the private letters of Admiral Sir Edward Charlton KCB, KCMG: a window on life in the Royal Navy from 1878 to 1924. Shrewsbury, Airlife Publishing, 1998, 176 p., 120 foto's

27816. VAN DER CRUYSSE, DIRCK, Chardin le Persan. Parijs, Fayard, 1998, 568 p., ill.

27817. VARACHAUD, MARIE-CHRISTINE, Le soin des âmes: vers la création d'un corps d'aumôniers de marine sous Louis XIV. In: *(Christian Buchet (ed.))* L'Homme, la Santé et la Mer (Parijs, 1997) 271-296

27818. VERBAAN, D., Werkers aan de wal: de Scheveningse haven 1904-1945. Scheveningen, Museum Scheveningen, 1998, 95 p., ill.

27819. VERGÉ-FRANCESCHI, MICHEL, Les gérontes à la mer. In: *(Christian Buchet (ed.))* L'Homme, la Santé et la Mer (Parijs, 1997) 253-270

27820. VICKERS, DANIEL, John Roads, fisherman of Marblehead. LMS 50, 1998, 34-36 *(trok in het midden van de 17de eeuw van Engeland naar Marblehead, een kleine vissersplaats in Massachusetts)*

27821. VISSER, KEES (ed.), Herinneringen van een Spakenburger visserman (3): "Die botters hen we nooit gezien". Tagrijn 1998, nr 4, 18-20 *(herinneringen van Klaas van Diermen, 1922-1993; vervolg van 25990)*

27822. VLIET, ADRI P. VAN, Vissers gezocht: bronnen voor onderzoek naar zeevissers in de zeventiende en achttiende eeuw. Jaarboek Centraal Bureau voor Genealogie 52, 1998, 89-110

27823. VOLUT, PIERRE, Des nivernais à la conquête du Monde: le vice-amiral Charles Hec-

tor Jacquinot (1796-1879) et le médecin Honoré Jacquinot (1815-1887). Nevers, Édition de La Camosine, 1998, 36 p., ill.

27824. VOORT, JAN P. VAN DE (ed.), Het wel en wee van een Vlaardingse koopman-reder tijdens de Belgische Opstand: het dagboek van Hendrik Kikkert, 1830-1837. Netwerk 8, 1998, 38-74

27825. WEIDEMA, JAN e.a. (red.), Schipperslatijn. Bokkepoot 1998, nr 134, 1-27 *(speciale aflevering gewijd aan schippersverhalen)*

27826. WHITE, C., 1797: Nelson's year of destiny. Stroud, Gloucestershire, Sutton Publishing, 1998, 160 p., ill.

27827. WIGGINS, ROSALIND COBB (ed.), Captain Paul Cuffe's logs and letters: a black quaker's "voice from within the veil". Washington (DC), Howard University Press, 1996, 529 p., ill. *(Paul Cuffe, geboren in 1758 als zoon van een bevrijde slaaf, was actief in de kustvaart van New England)*

27828. WILDE, G. DE, Op zee. Makkum, eigen uitgave, 1998, 59 p. *(autobiografisch; jaren 1960, vaart in West-Afrikaanse wateren ten behoeve van exploratie olievelden)*

27829. WÖLBING, HANS, Erinnerungen an den Funkbetrieb der Hochseefischerei. DSI 20, 1998, 2, 6-11

27830. ZIJVERDEN, JAN VAN, Dominee aan boord van het hospitaal-kerkschip "De Hoop". Zeemagazijn 24, 1998, 3, 4-5 *(dagboek uit 1915)*

27831. -, Het bevolkingsregister voor de scheepsbewoners: de waterschout van Amsterdam en de monsterrol. Jaarboek Centraal Bureau voor Genealogie 52, 1998, 137-155

27832. ZYSBERG, ANDRÉ, Conseils pour tenir une chiourme en bonne santé. In: *(Christian Buchet (ed.))* L'Homme, la Santé et la Mer (Parijs, 1997) 89-98

Schip en scheepsbouw – algemeen

27833. BAILEY, MARK L., Imperial Japanese army transport submarines: details of the YU-2 class transport submarine YU-3. WI 35, 1998, 1, 55-63 *(gebouwd aan het eind van WOII)*

27834. BENNETT, JENNY, Pride of Baltimore. Maritime life and traditions 1998, nr 1, 56-73 *(kaperschepen uit het begin van de 19de eeuw: een in 1976 gebouwde replica verging in 1986, waarna in 1987 met de bouw van een tweede replica werd begonnen; artikel verscheen ook in een Franse versie in LCM 1998, nr 113, 12-29)*

27835. BÉRENGER, JEAN, Le vaisseau de ligne. In: Les Européens et les Espaces Océaniques au XVIIIe siècle (Parijs, 1997) 7-24

27836. BERGMANN, GERALD, Die Schiffsbetriebstechnik der Typ-IV-Schiffe (Teil 2). Das Nordlicht 6, 1998, Heft 21, 19-26 *(vervolg van nr 25997)*

27837. BEYLEN, J. VAN, De Antwerpse knots en de Vlaamse garnalenvisserij op de Schelde in Vlaanderen en Zeeland. Franeker, Van Wijnen, 1999, 272 p., ill.

27838. BLOT, JEAN-YVES, Traditional vessels. In: Knowledge of the seas Pavilion 1998 Lisbon World Exposition (Lissabon, 1998) 205-216

27839. BOEKENOOGEN, GIDEON, Niederländischer Schiffbau am Beispiel der Batavia: wassertechnische Betrachtungen der niederländischen Schiffe des 17.Jahrhunderts; übersetzt von Theo Diepenbrock. Logbuch 34, 1998, 109-111 *(vervolg van nr 26926)*

27840. BOND, HALLIE, What is "museum quality"?: a curator looks at boat restoration. WB 1998, nr 144, 84-90

27841. BONIFACE, PATRICK, St Laurent Class Destroyer Escorts. SB 72, 1998, 197-200 *(kort na WO II in Canada ontworpen)*

27842. BOUDRIOT, JEAN, HUBERT BERTI, PATRICK DANTEC, Modèles historiques au Musée de la Marine. Parijs, Ancre, 1997, 255 p., ill.

27843. BOWEN, JOHN (ed.), Model Shipwright: an anthology, 1972-1997. Londen, Conway Maritime Press, 1997, 192 p., ill. *(verschenen bij het 25-jarig bestaan van het tijdschrift Model Shipwright)*

27844. BRACHWITZ, R., LNG-Tanker. Navicula 39, 1998, nr 211, 6071-6074 *(LNG: Liquefied Natural Gas)*

27845. BRAY, MAYNARD, A guide to wooden boats: schooners, ketches, sloops, yawls, cats. New York, Norton, 1997, 168 p., ill.

27846. BRYZGALOV, VIKTOR V., De Pomoorse scheepsbouw in de tijd van Peter de Grote; vert.: Jan Willem Veluwenkamp. TvZ 17, 1998, 123-134

27847. BURGELER, GERRIT VAN, De geschiedenis van acht mijnenvegers: vechten onder vier vlaggen. BW 53, 1998, 142-147 *(de acht – eigenlijk negen – schepen van de "Jan van Amstelklasse", waarvan de "Abraham Crijnssen" nu als museumschip te Den Helder ligt)*

27848. BURLET, RENÉ, L'évolution des navires au siècle de Coligny. In: *(Martine Acerra, Guy Martinière (eds.))* Coligny, les protestants et la mer (Parijs, 1997) 53-62

27849. BUXTON, IAN, BEN WARLOW, To sail no more. Liskeard, Cornwall, Maritime Books, 1997, 96 p., ill. *(sloop van overtollig geworden schepen direct na WOII)*

27850. CAMARATA, JUSTIN, Nashua and the Long Island Sound steamers. NRJ 43, 1998, 143-152

27851. CLARKE, J.F., Building ships on the North East Coast: a labour of love, risk and pain. Whitley Bay (Tyne and Wear), The Bewick Press, 1997, 2 delen (383 en 516 p.), ill. *(deel 1: circa 1640-1914; deel 2: circa 1914-circa 1980)*

27852. COLE, N. ROGER, Despite all odds: Flower-class corvettes and Temptress-class gunboats. NRJ 43, 1998, 104-112 en 153-161 *(gebouwd tijdens WOII)*

27853. CUNLIFFE, TOM, Les barges de la Tamise [Thames]. LCM 1998, nr 119, 38-53

27854. -, The Brixham trawlers. Maritime life and traditions 1998, nr 1, 24-35 *(dit scheepstype maakte – als één van de laatste – deel uit van de Britse zeilende vissersvloot)*

27855. DEFLESSELLES, ALAIN, Les "nordiers": lougres et dundées de Gravelines. LCM 1998, nr 120, 18-29

27856. DOMINGUES, FRANCISCO CONTENTE, Ships of the Ocean Sea. In: Knowledge of the seas Pavilion 1998 Lisbon World Exposition: official catalogue (Lissabon, 1998) 81-90

27857. DORLEIJN, PETER, De bouwgeschiedenis van de botter. Franeker, Van Wijnen, 1999, 224 p., ill.

27858. -, Het maken van de mast. Tagrijn 1998, nr 2, 10-24 *(voorpublikatie uit De bouwgeschiedenis van de botter; zie vorig nr)*

27859. ELISEO, MAURIZIO, PAOLO PICCIONE, Costa liners. Londen, Carmania, 1997, 112 p., ill.

27860. EVANS, JEFF, Nga waka o nehera: the first voyaging canoes. Aukland (N.Z.), Reed Publishers, 1997, 223 p., ill.

27861. EVERSHED, DAVID A., The Dutch barge book: sailing freight ships of the Netherlands. Truro, Cornwall, David Evershed Publications, 1998, 82 p., ill. *(beschrijving van de traditionele schepen in de Nederlandse binnenvaart)*

27862. -, The Dutch motor-barge book: the motorizing of the Dutch and Belgian barge fleet 1900-1950. Truro, Cornwall, David Evershed Publications, 1998, 108 p., ill.

27863. GAUBERT, YVES, Bateaux traditionnels français: reconstitutions et répliques. Douarnenez, Le Chasse-Marée, 1998, 352 p., ill.

27864. GONZALEZ GARCIA, FRANCISCO JAVIER, El catálogo de las Naves: mito y parentesco en la épica homérica. Madrid, Ediciones Clásicas, 1997, 179 p.

27865. GORMAN, TOM, Working scale model merchant ships. Londen, Chatham Publishing, 1997, 184 p., ill.

27866. GREEN, COLIN, The Severn trow. Archive 12, 1996, 3-20

27867. GRIESZMER, A., Die Linienschiffe der Kaiserlichen Marine 1906-1918. Bonn, Bernard & Graefe, 1998, 200 p., 50 foto's, 45 plans

27868. GRIFFITHS, R.J.H., Small ships of Empire: three nineteenth-century Wolverines. MM 84, 1998, 337-339

27869. GRUET, NOEL, Les bateaux de service du bassin d'Arcachon. LCM 1998, nr 116, 48-59 *(het gebied kende een grote diversiteit aan boottypes, afhankelijk van de activiteiten, waarvoor zij bestemd waren)*

27870. GUNN, GEORGE S., Liberty ships recalled. SM 33, 1998, 4, 28-30

27871. GUNS, N., Dempo en Baloeran: "de mooiste schepen van het Oosten". Amsterdam, Van Soeren, 1999, 400 p., (kleur)ill. *(passagiersschepen, tussen 1928/1931 voor de Rotterdamsche Lloyd gebouwd, bestemd voor de dienst op de route Rotterdam/Batavia)*

27872. HARLAND, JOHN, Southern Pride and the origins of the Flower Class corvette. Argonauta 15, 1998, 4, 4-7

27873. HILLMAN, NICK, Time & Tideways. CB 1998, nr 117, 56-59 *(de Tideway: klein boottype, uitermate geschikt voor de estuaria en kreken van East Anglia)*

27874. HOVING, ALBERT, Restoration of two Dutch ship models with thoughts on ethics and practice. NRJ 43, 1998, 1, 18-27

27875. JAFFRY, GWENDAL, Deux chaloupes en baie de Douarnenez: Telenn Mor & An Eostig. LCM 1997, nr 112, 44-59 *(van de enorme vissersvloot waarmee in het begin van deze eeuw vooral op sardines werd gevist, is geen boot meer over; in 1983 en 1993 is een tweetal schepen gereconstrueerd)*

27876. JANES, PAUL, The "Wee Dragons". CB 1998, nr 118, 48-53 *(in 1937 ontworpen scheepstype voor de vaart op Loch Long en de Clyde)*

27877. JOHNSON, D.F., The York boats of the Hudson's Bay Company: a century of maritime commerce in the heart of North America. WB 1998, nr 144, 50-59

27878. JONG, MENSO DE, Ervaringen met de Baboten van de SMN: een haat-liefde-verhouding. BW 53, 1998, 224-226 *(betreft de in 1956/57 gebouwde Banda, Banggai, Balong,*

Batjan en Batu)

27879. KAMER, HENDRIK N., Compositieschip klipperbark "Nachtegaal". Modelbouwer 60, 1998, 296-298, 359-360 en 426-430 *(de compositiebouwmethode werd van circa 1865-circa 1885 gebezigd)*

27880. -, De functie en wijze van aanbrengen van de scheerstroken en de spantvormen van zeventiende-eeuwse schepen. TvZ 17, 1998, 145-152

27881. KARTING, HERBERT, Der Bau traditionell geformter Holzschiffe in Bodrum an der türkischen Südwestküste. Logbuch 34, 1998, 144-152

27882. KENT, TIMOTHY J., Birchbark canoes of the fur trade. Ossineke (MI), Silver Fox Enterprises, 1997, 2 delen, ill.

27883. KOOP, GERHARD, KLAUS-PETER SCHMOLKE, Battleships of the Bismarck Class: Bismarck and Tirpitz: culmination and finale of German battleship construction; transl. by Geoffrey Brooks. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1998, 159 p., ill.

27884. -,-, Vom Original zum Modell: die grossen Kreuzer Von der Tann, Moltke-Klasse, Seydlitz, Derflinger-Klasse. Bonn, Bernard & Graefe Verlag, 1998, 48 p., ill.

27885. LAMERS, BERT, Een ode aan enkele klassieke cruiseschepen. BW 52, 1997, 419-421 *(met overzicht van de oudste passagierscruiseschepen ter wereld)*

27886. LANGLEY, MARTIN, To sea no more. SM 33, 1998, 18-21 *(beschrijving van enkele scheepjes uit het bekken van de rivier Tamar)*

27887. LE BOT, JEAN, Le canot de Rance de dix pieds. LCM 1998, nr 113, 42-47 *(beschrijving van de bouwwijze van deze bootjes uit de omgeving van Saint-Malo op basis van mondelinge mededelingen van een scheepstimmerman uit Le Landriais)*

27888. LE FLOCK, SERGE, An Sgoth Niseach: the rebirth of a Hebridean fishing boat. Maritime life and traditions 1998, nr 1, 14-23 *(boottype, in de 19de en het begin van de 20ste eeuw in gebruik bij de vissers van port Ness op het eiland Lewis, van dit type is nu een replica gebouwd; verscheen ook in een Franse versie in LCM 1998, nr 117, 14-23)*

27889. LEATHER, JOHN, Before the boaters. CB 1998, nr 121, 58-61 *(kleine boottypes voor de vroegere vaart op de Thames)*

27890. -, Lockwood Haggas: chasers and chased. CB 1998, nr 118, 42-46 *(betreft snel boottype uit de jaren 1920-1935 van de US Coast Guard, bestemd voor de jacht op smokkelschepen)*

27891. LEMMERS, A.A., Tekenen en rekenen: het instrumentarium van de scheepsontwerper. MB 108, 1998, 118-123

27892. -, The historical experience of scaled-down nineteenth century drydock technology. NM 8, 1998, 3, 63-87

27893. MACHADO, R. SOUSA, Design in shipbuilding: a brief history of the revolution of ships. In: Knowledge of the seas Pavilion 1998 Lisbon World Exposition: official catalogue (Lissabon, 1998) 117-132

27894. MADGE, TIM, Royal yachts of the world. East Molesey, Surrey, Thomas Reed Publications, 1997, 193 p., (kleur)ill.

27895. MANN, MICHAEL, Flottenbau und Forstbetrieb in Indien 1794-1823. Stuttgart, Franz Steiner Verlag, 1996, 203 p., ill.

27896. MARIN, PIERRE-HENRI, Tofinou. Maritime life and traditions 1998, nr 1, 48-55 *(het prototype van dit plezierjacht werd in 1928 op Ile de Ré gebouwd; verscheen ook in een Franse versie in LCM 1998, nr 117, 48-55)*

27897. McCART, NEIL, Cunard's "A" class liners of 1922. SM 33, 1998, 7, 32-36

27898. McCLELLAND, ALAN, "Turret" ships in service: an overview of their development and performance at sea. SM 33, 1998, 6, 22-23

27899. MCCLUSKIE, M. SHARPE, L. MARRIOTT, Titanic and her sisters Olympic & Britannic. Londen, PRC Publishers, 1998, 512 p., foto's

27900. MINTIENS, A., De Gentse barge. Sirene 49, 1998, nr 192, 30-31 *(platte trekschuit die al in 1623 door de Staten van Vlaanderen op de Brugse vaart werd ingezet)*

27901. MORDHORST, JÜRGEN, Die Eiderschnigge. Logbuch 34, 1998, 122-128

27902. MORRISON, J.S., Greek and Roman oared warships 399-30BC. Oxford, Oxbow, 1996, 403 p., ill. *(met bijdragen van J.F. Coates)*

27903. NAPIER, ROB, You ought to write that down. NRJ 43, 1998, 77-91 *(gedachten over de bouw van scheepsmodellen)*

27904. NEWALL, PETER, The Deutschland passenger liners: past and present. SM 33, 1998, 8, 35-38

27905. NORTON, TERRY, 75 years of soaring: the story of the San Francisco Bird Boats. WB 1998, nr 144, 44-49

27906. NUTLAND, MARTYN, The Wytch's spell. CB 1998, nr 123, 66-70 *(klein scheepstype uit de kuststreek van Strangford Lough, Noord-Ierland)*

27907. PALMER, KENNETH NICHOLLS, Ceremonial barges on the River Thames: a history of the barges of the City of London Livery Companies and of the Crown. Londen, Unicorn, 1997, 192 p., ill.

27908. PETERS, GERD, Typ IV: die legendären Frachter der DSR. Hamburg, Koehlers Verlagsgesellschaft, 1998, 264 p., ill.

27909. PRITCHARD, KEITH, Hardy beach boats of Beer. CB 1998, nr 119, 44-48 *(boottype uit de omgeving van Beer in Zuid-Devon)*

27910. -, Victory on the Rock. CB 1998, nr 122, 50-54 *(betreft de Victory-klasse, ontworpen door Charles Nicholson)*

27911. RABBEL, JÜRGEN, Von Mammutschonern, Polka-, Jackass- und Freakrigg. Logbuch 34, 1998, 154-159

27912. SAUER, ALBRECHT, Neue Grossmodelle im Deutschen Schiffahrtsmuseum. Logbuch 34, 1998, 129-131

27913. SCHOLL, LARS (ed.), Technikgeschichte des industriellen Schiffbaus in Deutschland, Teil 3: Handelsschiffsentwurf – Schiffssicherheit – Binnenschiffe – Yachten und Sportboote – Fischereifahrzeuge – Schiffstheorie. Hamburg, Carlsen Verlag, 1999, 200 p., ill.

27914. SCHUITEMAKER, LEO m.m.v. F. DE BOER en T. GROOTENBOER, De vaartuigen van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (deel 1). Sleep- en duwvaart 2, 1998, 321-322

27915. SCHUTTEN, GERRIT, Regina Rheni: Dorstense aken. SZ 22, 1998, 9, 11-15 en 10, 16-19

27916. SMYLIE, MIKE, The mighty zulu. CB 1998, nr 115, 66-70 *(type zeilschip, gebruikt voor de visserij van de zuidelijke Moray Firth in Schotland)*

27917. SOLWAY, KENNETH, The story of the Chestnut Canoe: 150 years of Canadian canoe building. Halifax (NS), Nimbus Publishing, 1997, 166 p., ill.

27918. SPOOR, D., Het Sluipwijker schouwtje. SZ 23, 1999, 1, 29-30

27919. STAHL, JOACHIM, Streiflichter aus der maritimen Zulieferindustrie. Das Nordlicht 6, 1998, Heft 20, 14-18

27920. TALL, J., Submarines. Z.pl., Ticktock Publishing, 1998, 33 p., (kleur)ill. *(korte introductie op het fenomeen "onderzeeboot")*

27921. TEMPLE, CHRIS, The ways of the Ys. CB 1998, nr 116, 48-53 *(betreft de Yarmouth One Design Class, een type jacht dat vooral voor de oorlog populair was en nu een wedergeboorte beleeft)*

27922. THOMSON, P.A.B., Seychelles schooners: a retrospect. MM 84, 1998, 316-321

27923. TIPPING, COLIN, Technical change and the ship draughtsman. MM 84, 1998, 458-469

27924. TIX, H., De ontstaansgeschiedenis van de Marker Rondbouw (slot). SZ 22, 1998, 7, 39-42 *(vervolg van nr 26962)*

27925. VIGNE, BERNARD, Un patrimoine en danger: la darse de Villefranche-sur-Mer. LCM 1998, nr 115, 2-13 *(uit 1730 daterend droogdok, bedreigd door oprukkend toerisme aan de Franse zuidkust)*

27926. WATERS, CONRAD, Modern NATO escorts: a review of recent North American and Northern European designs. SM 33, 1998, 2, 14-18

27927. WEGENER SLEESWYK, A., Het fluitschip. 1. Een revolutie ter zee; 2. De ark van Noach; 3. Pacifistisch profijt; 4. De fluit misvormd; 5. De rede van Veere; 6. Boot, fluit, galjoot; 7. Onbeholpen kolderstok. NRC Handelsblad, Bijlage Wetenschap en Onderwijs 1998: 11, 18 en 25 juli, 1, 8, 15 en 22 augustus

27928. WEITZMAN, DAVID L., Old Ironsides: Americans build a fighting ship. Boston (MA), Houghton Mifflin, 1997, 32 p., ill.

27929. WERNER, WALTER, Bootsmodelle aus Kamerun: zwei völkerkundlich interessante Objekte. Logbuch 34, 1998, 168-173

27930. WESTPHAL, VOLKER, Bialy Kon: der erste Nachbau des Bootsfundes Ralswiek 2 von der Insel Rügen. Logbuch 34, 1998, 161-167

27931. ZAND, LAURA VAN 'T, Gehannes met een admiraalsschip: de bouw van de "Eendracht" (1652-1654). TvZ 17, 1998, 135-144

Schip en scheepsbouw – scheepsbouw

27932. ALLANIC, CÉCILE, Les chantiers de Vannes: un siècle et demi de construction navale, I: 1815-1875. LCM 1998, nr 118, 14-31

27933. ATKINSON GRAHAM, GIL MAYES, Wivenhoe coasters. SM 33, 1998, 4, 20-25 en 5, 16-19 *(beschrijving van door James W. Cook & Co. te Wivenhoe, Colchester gebouwde mini-bulkers)*

27934. BEL, DAVID, Palmer's Shipyard and the old "John Bowes". SB 72, 1998, 316-319 *(Charles Mark Palmer bouwde de John Bowes in 1852 op zijn werf in Jarrow; het schip veroorzaakte een revolutie in het vervoer van kolen)*

27935. BENNETT, JENNY, Wolstenholme: power and sail. CB 1998, nr 120, 38-42 *(Andrew Wolstenholme, ontwerper van onder andere de Norfolk Gypsy en de Broom Ocean 38)*

27936. BLAAK, ABRAM, In het kielzog van de

scheepsbouw: boot- en sloepmakers van Hoogezand: een chronologische verzameling historische gegevens, gebeurtenissen, anekdotes. Hoogezand, Alvona Uitgeverij, 1998, 286 p., ill. *(late 19de en eerste helft 20ste eeuw)*

27937. BOOTH, TIM, Arthur Comben: Navy rum and Mersey maids. CB 1998, nr 121, 46-50 *(Brits scheepsontwerper, 1896-1979)*

27938. CAILLETON, B., Les chantiers navals de l'Amirauté de Nantes au XVIIIe siècle. Cholet, eigen uitgave, 1998, 256 p., ill. *(betreft vooral de bouw van koopvaardijschepen)*

27939. COLLIER, WILLIAM, Eric Tabarly, architecte naval. LCM 1998, nr 119, 16-23 *(overleed in juni 1998)*

27940. -, The Fifes of Fairlie. CB 1998, nr 123, 30-35 *(Schots geslacht van scheepsbouwers, begonnen met William Fife die in 1790 startte met het bouwen van kleine scheepjes op de Clyde)*

27941. CROGUENNEC, MICHEL, Rouen: les chantiers de Normandie: un siècle de construction navale (1893-1995). LCM 1998, nr 112, 2-13

27942. DIXON, ROD, They kept this state afloat: shipbuilders, boatbuilders and shipwrights of WA, 1829-1929. Victoria Park (WA), Hesperian Press, 1998, meer dan 300 p., ill.

27943. DORLEIJN, PETER, De werven in Monnickendam. Tagrijn 1998, nr 2, 4-9 *(voorpublikatie uit De bouwgeschiedenis van de botter; zie nr 27857)*

27944. GRAEME-EVANS, ALEX, PETER WILSON, Built to last: the story of shipwrights of Port Cygnet, Tasmania and their boats, 1863-1997. Woodbridge (Tasmania), Tasbook, 1997, ill.

27945. KAASHOEK VAN DEN BRINK, A., De scheepswerf van Stofberg. De Proosdijkoerier 13/14, 1998, 1, 8-11 *(eerste scheepmaker uit de familie was Cornelis Stofberg, geboren te Kralingen in 1762; nakomelingen werkten onder andere te Wilnis, Oudewater, Aalsmeer, Leimuiden en Enkhuizen)*

27946. KALLELID, OLE, Industrireising i en sjøfartsby: etableringen av A/S Rosenberg mekaniske Verksted. Stavanger Museum Årbok 1996 (verschenen 1997), 5-30 *(met Engelse samenvatting)*

27947. KERKMEIJER, WICHER, De scheepsbouwersfamilie Jonker in Sappemeer 1751-1842. Jaarboek Centraal Bureau voor Genealogie 52, 1998, 200-229

27948. KÖPCKE, ALFRED, Nachkriegsjahre bei "August Neptun". Das Nordlicht 6, 1998, Heft 21, 12-18

27949. LAMB, BRIAN, Hyde Wharf, the Peak Forest Canal. Journal of the Railway and Canal Historical Society 32, 1997, nr 167, 343-353

27950. LE BOT, JEAN, ALAIN-MARIE GAUTIER, Le lancement des terre-neuviers: Saint-Malo. LCM 1998, nr 115, 14-26

27951. LEATHER, JOHN, A Buchanan: drawing over the generations. CB 1998, nr 119, 38-43 *(Alan Buchanan, Brits jachtontwerper, al actief in de jaren veertig van deze eeuw)*

27952. -, Parker: post-war professional. CB 1998, nr 117, 38-43 *(betreft Fred Parker, een in 1984 overleden scheepsontwerper)*

27953. LEUNEN, PIETER VAN, De werf van Krul op Terschelling. Tagrijn 1998, nr 3, 21-28 *(fragment uit "Terschelling en de visserij", zie nr 27582)*

27954. MARIN, PIERRE-HENRI, Philippe Harlé et sa flotille. LCM 1998, nr 121, 30-45 *(Frans scheepsbouwer, ontwierp schepen voor talrijke doeleinden, overleed in 1971)*

27955. MÜNCHING, L.L. VON, De Nederlandse scheepsbouwindustrie en de eerste kwartseeuw K.P.M. BW 52, 1997, 410-412

27956. OLSSON, LARS O., "To see how things were done in a big way": Swedish naval architects in the United States, 1890-1915. TC 39, 1998, 434-456

27957. RIETH, ERIC, Essai d'évolution des savoirs des constructeurs de navires au XVIe siècle. In: *(Martine Acerra, Guy Martinière (eds.))* Coligny, les protestants et la mer (Parijs, 1997) 69-80

27958. SCHEE, E. VAN DER, Rotterdamsche Droogdok Maatschappij. Rotterdam, Uitgeverij Ilco, 1998, 159 p., foto's

27959. SERVAIN, PASCAL, Les lancements à Fécamp. LCM 1998, nr 115, 27-29

27960. SPELD, GERARD, BERT KRUIDHOF, FREEK POST, Dwars in het Winschoterdiep: scheepswerf Pattje Waterhuizen, 1778-1998, Bedum, Profiel Uitgeverij, 1998, 222 p., ill.

27961. STAHL, JOACHIM, PETER BUSCH, Shiffsregister der Neptunwerft: Ergänzungsband. Rostock, Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft Ostsee, 1998, ill.

27962. -,-, Von der Tischbein'schen Werft bis zur Neptun Schiffswerft GmbH: die Schiffsliste 1850-1991. Rostock, Schiffahrtsmuseum Rostock, 1998, ill.

27963. STROBEL, DIETRICH, WERNER ORTLIEB, Volkswerft Stralsund 1948-1998. Hamburg, Koehlers Verlagsgesellschaft, 1998, 190 p., ill.

27964. TAYLOR, MARK, Watsons of Gainsborough. Archive nr 15, 1997 (september), 32-44 *(scheepswerf aan de River Trent bij Beckingham in Nottinghamshire, actief van 1888 tot het begin van de jaren zestig van deze eeuw)*

27965. VALETOUX, PHILIPPE, Le chantier Hamel: une dynastie havraise de charpentiers-régatiers. LCM 1998, nr 120, 30-41

27966. VOS, RON DE, Jachtontwerper William Fyfe uit Fairlie. SZ 23, 1999, 1, 5-11

27967. WAEGEMANS, E., Een Vlaamse legende over het verblijf van Peter de Grote in Baasrode. In: *(E. Waegemans)* Peter de Grote in de Oostenrijkse Nederlanden (Antwerpen, 1998) 107-131 *(in november 1697 bezoekt Peter de Grote onder de naam Peter Michajlov, de scheepswerf van Baasrode; daar werft hij de scheepsbouwers, vader en zoon Marevoet, om in Archangel te komen werken)*

27968. (N.N.), Der Schiffbaustandort Wismar: Verbleibe von Schiffen der Mathias-Thesen-Werft, MTW-Schiffswerft GmbH und Aker MTW Werft GmbH. Rostock, Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft Ostsee, 1998, 56 p., ill.

27969. -, Les Ateliers de l'Enfer: un centre de formation à la construction navale traditionelle à Douarnenez. LCM 1998, nr 114, 14-27 *(opleidingscentrum dat nu vijftig jaar bestaat)*

27970. -, Schiffbaustandort Wismar: die Bauliste der Mathias-Thesen-Werft, MTW-Schiffswerft GmbH und Aker MTW Werft GmbH. Rostock, Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft Ostsee, 1998, 66 p., ill.

Schip en scheepsbouw – schip

27971. ACDA, G.M.W., Een maritiem weerzien. BW 53, 1998, 176-178 *(betreft de Hr.Ms. sleepboot A 847, te water gelaten in 1918, nu te Zwolle als drijvend restaurantschip "Thor" in gebruik)*

27972. BATHGATE, KESTER, The White Lady: a portrait of the barque Viking. SM 33, 1998, 7, 37-39 *(eind 1906 te water gelaten)*

27973. BIE, FIEP DE, Een Staverse jol in Canada. SZ 22, 1998, 9, 21-23 *(betreft de "Scagon", oorspronkelijk de UK 52, in 1908 in Urk gebouwd door Wiepke Metz)*

27974. BIXEL, PATRICIA, Elissa: un trois-mâts barque de 1877 renaît au Texas. LCM 1998, nr 119, 24-37

27975. BLACKLER, TONY, The survivors (2): The "Blomås". SB 72, 1998, 361-363 *(in 1907 te Fredrikstad gebouwd)*

27976. BLAKEY, STEPHEN, A cutter named Tahitiana. CB 1998, nr 122, 32-37 *(ontworpen door John Hanna, 1889-1948)*

27977. BOHLAYER, WOLFGANG, S.M. Kaiserliche Jacht Hohenzollern. Logbuch 34, 1998, 96-101 *(in 1891-1892 gebouwd bij de A.G. Vulcan te Stettin)*

27978. BÖHM, HERBERT H., Fregatte Dom Fernando II. E Gloria: 2. Stapellauf nach 154 Jahren. Logbuch 34, 1998, 115-121

27979. BORNE, JOS VAN DEN, Het schip van doop tot sloop: bronnen voor historisch onderzoek naar schepen, voornamelijk uit de negentiende en twintigste eeuw. Jaarboek Centraal Bureau voor Genealogie 52, 1998, 25-58

27980. BOWLER, GRAHAME, The "Southsea" story. SM 33, 1998, 2, 32-33 *(passagiersveerboot Portsmouth-Ryde, Isle of Wight)*

27981. CHALMEAU, PATRICK, Napoléon Bonaparte: un ferry et des hommes. LCM 1998, nr 118, 2-13 *(te Saint-Nazaire in 1996 in de vaart gekomen veerboot van de Société nationale maritime Corse-Méditerranée)*

27982. CHEVALIER, FRANÇOIS, JACQUES TAGLANG, Pen Duick: cent ans d'histoire. LCM 1998, nr 119, 8-15 *(werd als het jacht "Yum" in 1898 door William Fife gebouwd)*

27983. COOLPUT, L. VAN, Jean-Baptiste Key en de brik "Guillaume". Sirene 49, 1998, nr 191, 15-20 *(in 1771 te Antwerpen geboren koopman-reder, kocht in 1824 zijn eerste schip, de "Guillaume")*

27984. CUNLIFFE, TOM, A cutter called Chloe May. CB 1998, nr 16, 26-32 *(gebouwd in 1981 naar een ontwerp van Percy Dalton)*

27985. DAWSON, CHARLES, A Swedish centenarian, the SS "Siri". SB 72, 1998, 213-215 *(tussen 1882 en 1884 als sleepboot gebouwd op de werf van C.J.F. Ljunggren in Kristianstad)*

27986. -, Which PS James Watt? MM 84, 1998, 333-336 *(betreft onder andere een schip dat in 1828/29 door G.M. Roentgen werd verlengd, door de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij werd aangekocht en verder voer onder de naam "de Stad Keulen")*

27987. DECKER, J.M. DE, Renflouera-t-on, un jour, le "Monitor"? Neptunus 40, 1997, 138-143 *(betreft een schip dat in 1862 tijdens de Amerikaanse Burgeroorlog actief was in het eerste "duel de cuirassés" uit de geschiedenis en dat tien maanden later voor de kust van Virginia zonk)*

27988. DEPECKER, HERVÉ, Le brick "Ernest" de Dunkerque (1866-1902). RSHDA 32, 1998, 394-395

27989. DORP, JACQUES VAN, Hoe een klein schip haar naam eer aandeed: de onbemande reis van het ms "Pergo". BW 52, 1997, 318-320 *(begin 1984 door de bemanning verlaten, op de Schotse rotsen gelopen en door Schotse vissers geborgen)*

27990. EDLUND, KERSTIN, The "Gerda" past and present. SB 72, 1998, 434-435 *(gebouwd in 1865 te Gothenburg, geregistreerd als een passagiersschip voor 40 personen, nu weer als zodanig in gebruik)*

27991. GATES, ROBIN, Lady Lou. CB 1998, nr 120, 46-50 *(kort voor WOII in Duinkerken gebouwd motorjacht, nu in Portsmouth gerestaureerd)*

27992. HAAS, KEES DE, 60 jaar geleden: "Nieuw-Amsterdam" enthousiast in New York ontvangen. BW 53, 1998, 182-183

27993. HOEHLING, A.A., Franklin comes home: the saga of the most decorated ship in naval history. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 168 p., ill.

27994. HOLLINS, HOLLY, Fragata from the fire. CB 1998, nr 121, 38-42 *(betreft de Dom Fernanda II e Glóri, een in 1843 te Damao gebouwd Portugees fregat)*

27995. JACKSON, TOM, Back on course: a Puget Sound icon had her most extensive refit yet. WB 1998, nr 144, 30-36 *(betreft de in 1922 te water gelaten stoomboot Virginia V)*

27996. JAFFEE, WALTER W., The Lane victory: the last Victory ship in war and peace. Palo Alto (CA), Glencannon, 1997, 448 p., ill.

27997. JAFFRY, GWENDAL, Red ar Mor: un petit sloup de famille. LCM 1998, nr 121, 46-55 *(in 1943 gebouwd voor een visser uit Camaret, vanaf 1953 eigendom van vier generaties Philippe)*

27998. JEFFERY, VIC, Destroyer's night of terror. SM 33, 1998, 6, 38-39 *(betreft de HMAS Nizam, gebouwd in 1941, in 1955 voor schroot verkocht)*

27999. KAAK, MAURICE, "Nacelle", de kleine Waalse werkboot. SZ 23, 1999, 1, 13-18

28000. KIEFT, NICK C., Teething trouble? De Kroonvaarders 14, 1998, 2, 34-39 *(betreft het MS "Achilles" van de KNSM, werd te Bolnes gebouwd en kwam in oktober 1959 in de vaart)*

28001. KINDER, GARY, Ship of gold in the deep blue sea. Little, Brown & Co., 1998, 507 p. *(betreft de "Central America" die in september 1847 met 449 opvarenden en een goudlading aan boord ruim 300 km uit de kust van Carolina in een orkaan verging)*

28002. KOOP, GERHARD, KLAUS-PETER SCHMOLKE, Die grossen Kreuzer Von der Tann – Hindenburg. Bonn, Bernard & Graefe Verlag, 1998, 190 p., ill.

28003. KUHLMANN, OLAF, Panzerkorvette S.M.S. Baden – 1883: die Sachsen-Klasse. Logbuch 34, 1998, 180-182

28004. LAUTENBACH, PIET, KLAAS VAN DER WIELEN, Gúzjen: sleepboot Holland Terschelling. Assen, Van Gorcum, 1998, 64 p., ill. *(zeesleper "Holland" van de Terschellinger rederij Doeksen, van 1952 tot 1975 in de vaart en vanaf 1988 in de haven van Den Helder als museumschip)*

28005. LEEK, B.M., These splendid ships: The - Eagle Oil Tanker "San Alberto" of 1935. SB 72, 1998, 113-116

28006. -, These splendid ships: The Runciman Motorship "Glenmoor" of 1953. SB 72, 1998, 189-193

28007. -, These splendid ships: The Furness Withy Red Cross Line's passenger and cargo vessel "Fort Amherst" of 1936. SB 72, 1998, 306-309

28008. -, These splendid ships: Union Castle's Motor Liner "Dunvegan Castle" of 1936. SB 72, 1998, 398-402

28009. -, These splendid ships: The Ellerman Cargo Liner "City of Bombay" of 1937. SB 72, 1998, 474-477

28010. -, These splendid ships: The Cunard General Cargo Ship "Pavia" of 1953. SB 72, 1998, 559-562

28011. -, These splendid ships: The Southern Railway Steamer "Twickenham Ferry" of 1934. SB 72, 1998, 617-620 en 653

28012. -, These splendid ships: The Burns Philp Motorship "Tulagi" of 1939. SB 72, 1998, 733-736

28013. LOIBNER, DIETER, Iron maiden. CB 1998, nr 115, 58-64 *(betreft de "Star of India", gebouwd in 1864 als de "Euterpe" op de werf van Gibson, Macdonald & Arnold in Ramsey op het eiland Man; ternauwernood van de sloop gered; heeft nu San Diego als thuishaven)*

28014. MacHAFFIE, FRASER G., The Congested Districts Board's "Granuaile", later the L&SWR's "Ulrica". SB 72, 1998, 354-360 *(te water gelaten in Troon, 1895, omgedoopt in de "Ulrica" in 1916)*

28015. MARIN, PIERRE-HENRI, Sereine, l'envoûtante: un demi-siècle de beauté tranquille. LCM 1998, nr 115, 30-36 *(eigendom van het Centre nautique des Glénans)*

28016. MARRIOTT, LEO, Titanic. Londen, PRC, 1997, 160 p., ill. *(bouw, reis, ondergang en opgraving van delen van de "Titanic")*

28017. McCART, NEIL, HMS Centaur, 1943-72. Cheltenham, Fan Publishers, 1997, 112 p., ill.

28018. -, HMS Eagle, 1942-78. Cheltenham, Fan Publishers, 1997, 112 p., ill.

28019. McMULLEN, ALEX, Silent centenary. CB 1998, nr 121, 52-56 *(betreft de Nuneham, het honderd jaar oude vlaggeschip van French Brothers die de passagiersvaart op de Thames exploiteren)*

28020. NEWALL, PETER, A-Z of ocean liners, no 9: "Inchanga". SM 33, 1998, 1, 42-43 *(gebouwd in 1934 te Belfast voor de Bank Line)*

28021. -, A-Z of Ocean Liners, No 10: "Johan van Oldenbarnevelt". SM 33, 1998, 3, 40-41 *(gebouwd in 1930 te Amsterdam voor de "Stoomvaart Maatschappij Nederland")*

28022. -, A-Z of Ocean Liners, No 11: "Kraljika Marija". SM 33, 1998, 5, 20-21 *(gebouwd in 1906 voor de Royal Mail Steam Packet Co.)*

28023. -, A-Z of Ocean Liners, No 12: "Lady Nelson". SM 33, 1998, 7, 20-21 *(gebouwd in 1928 te Birkenhead voor de Canadian National (West Indies) Steamships te Montreal)*

28024. -, A-Z of Ocean Liners, No 13: "Malolo". SM 33, 1998, 9, 35-37 *(gebouwd in 1927 te Philadelphia voor Matson Navigation Company te San Francisco)*

28025. NIEUWENHUYZEN, J.K. VAN, 1961: de "Noord-Holland" vast in Indonesië. Lekko 1998, nr 251, 158-160 *(schip werd in 1945 gebouwd, eigendom van Bureau Wijsmuller, voer na het incident verder als de "Selat Berhala" en werd in 1974 te Singapore gesloopt)*

28026. NOREL, WIM VAN, Historie van de Elburger vloot. Tagrijn 1998, nr 3, 5-14 *(betreft de EB 34 en de EB 72; voorpublikatie)*

28027. OLOW, S., S. GATTBERG, Marinens skonerter: Gladan och Falken: de forste 50 åren. Malmö, Skåne Offset, 1996, 255 p., 212 ill. *(in 1946-1947 op de marinewerf te Stockholm gebouwd)*

28028. OOSTERHOF, ROBERT, Over de botter HK 7. Tagrijn 1998, nr 4, 3-6

28029. OVERDUIN, DICK, Zeesleepboot "Holland" krijgt derde leven. BW 53, 1998, 217-219 *(betreft de Holland IV, in 1951 in dienst gesteld als bergingssleepboot bij de Rederij G. Doeksen & Zonen, in de periode 1975-1998 verhuurd aan Rijkswaterstaat als milieu-onderzoekingsvaartuig)*

28030. PARKIN, RAY, H.M. Bark Endeavour: her place in Australian history: with an account of her construction, crew and equipment and a narrative of her voyage on the East Coast of New Holland in the year 1770. Carlton South (Vic.), Melbourne University Press, 1997, 467 p., ill.

28031. ROSKILL, S.W., HMS Warspite: the story of a famous battleship. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 342 p., ill. *(te water gelaten eind 1913, uit de vaart genomen in 1946)*

28032. SKULSKI, JANUSZ, Battleship Fuso. Londen, Conway Maritime Press, 1997, 256 p., ill.

28033. SMITH, KEN, Mauretania: pride of the Tyne. Newcastle-upon-Tyne, Newcastle Libraries & Information Service, 1997, 48 p., ill.

28034. SPIER, PETER E., Een handvol foto's van de "Halve Maen": herinnering aan een onverwachte ontmoeting. Modelbouwer 60, 1998, 364-366 *(in 1989 te Albany, NY in opdracht van de "Half Moon Society" gebouwde replica)*

28035. TINDALE, JOHN (ed.), King George's bark Endeavour. Whitby, Whitby Literary & Philosophical Society, 1997, 24 p., ill.

28036. TOREMANS, G.A.H., Amerikaanse nucleaire aanvalsduikboot USS Alexandria SSN-757. Neptunus 40, 1997, 133-137

28037. TOYNE, DEREK, Water Lily: a West Country talisman. CB 1998, nr 117, 50-55 *((betreft een zogenaamde "Plymouth hooker", gebouwd in het begin van de 20ste eeuw)*

28038. TREADWELL, THEODORE, KNM Hitra: the "Shetland Bus". Sea History 1998, nr 84, 16-20 *(onderhield gedurende WO II een verbinding van de Shetland Eilanden met het door de Duitsers bezette Noorwegen)*

28039. WELS, SUSAN, Titanic: legacy of the world's greatest ocean liner. Alexandria (VA), Time-Life Books, 1997, 205 p., ill.

28040. (N.N.), Le croiseur sous-marin français de grande croisière "Surcouf". Neptunus 40, 1997, 144-146 *(begin 1941 in de Golf van Mexico verongelukt)*

Schip en scheepsbouw – scheepsvoortstuwing

28041. ALLINGTON, PETER, The sailing rig of the SS Great Britain. MM 84, 1998, 444-457

28042. BOES, ALBERT, Het zeil door de eeuwen heen: in Krommenie stond eeuwenlang dé "motorenfabriek" voor de scheepsbouw in de Nederlanden. BW 53, 1998, 130-133

28043. DOETSCH, RAINER, Vom Radschlepper zum Koppelverband. BR 49, 1997, 39

28044. GRUND, WIM, Van "Turbinia" tot TSL "Hisho". BW 52, 1997, 352-355 *(betreft*

stoom- en gasturbines)

28045. KUNZ BOLT, CHARLOTTE, Schiffs-Dieselmotoren. Dampferzeitung 1998, 1, 2-11

28046. -, Schiffe mit Dampf- und Gasturbine. Dampferzeitung 1998, 2, 2-13

28047. MÜNCHING, L.L. VON, D. PILKES, Stoomvoortstuwing bij de Nederlandse koopvaardij: stoomzuigermachines. BW 53, 1998, 124-126 en 186-188

28048. SAYERS, WILLIAM, The etymology of Middle English oreven "oar blank". MM 84, 1998, 322-325

Schip en scheepsbouw – bewapening

28049. DeVRIES, KELLY, The effectiveness of fifteenth-century shipboard artillery. MM 84, 1998, 389-399

28050. KAMPS, P.J.M., Geschut en mitrailleurs van Koninklijke Landmacht en Koninklijke Marine op 10 mei 1940. Z.pl., eigen uitgave, 80 p., ill.

28051. McELVOGUE, D.M., A note on sixteenth-century shot nomenclature. MM 84, 1998, 325-327

28052. PAINE, GARY, Ord's arks: angles, artillery, and ambush on Lakes George and Champlain. AN 58, 1998, 105-122

28053. PETER, JEAN, Les manufactures de la marine sous Louis XIV: la naissance d'une industrie de l'armement. Parijs, Économica, 1997, 328 p., ill.

Schip en scheepsbouw – scheepsversiering

28054. MIOSSEC, ANDRÉ, La Recouvrance, II. Les emménagements. LCM 1998, nr 118, 32-39 *(betreft replica van schip uit de jaren twintig van de 19de eeuw; deel I in LCM 1994, nr 82, 12-30)*

28055. PULVERTAFT, DAVID, British warship figureheads in the South West. Maritime South West 10, 1997, 64-97

Maritieme archeologie

28056. AHLSTROEM, CHR., Shipwrecks and archives: historical shipwrecks in the northern Baltic in the light of 18th-century marine archaeological source material. Nautica Fennica (Helsinki) 1997, 17-25

28057. AUFFRAY-GUILLERM, DANIELE, A la recherche des bateaux celtiques. Archéologie Maritime 1998, nr 347, 28-33 *(betreft mogelijke overblijfselen van een slag in de baai van Quiberon in 56 v.Chr.)*

28058. BABITS, LAWRENCE E., HANS VAN TILBURG (eds.), Maritime archaeology: a reader of substantive and theoretical contributions. New York (NY), Plenum Publishing Corporation, 1998, 608 p., ill.

28059. BALLARD, ROBERT, High-tech search for Roman shipwrecks. National Geographic 193, 1998, 4, 32-41

28060. BÖCKING, WERNER, Der zweite Lastenprahm von Xanten-Lüttingen am Niederrhein. BR 49, 1997, 29-32

28061. BURNET, ALBERT, Les barques gallo-romaines de Pommeroeul (Belgique). Archéologie Maritime 1998, nr 350, 36-41

28062. CEDERLUND, CARL OLOF, JOHAN RØNNBY, The marine archaeology of the Baltic Sea area. Huddinge, Södertørns högskola, 1998, 46 p., ill. *(introductie op een congres over maritieme archeologie)*

28063. DELGADO, JAMES P., "Til isen er du bygget": rapport om vraket av Hudson's Bay Company ship Baymaud, ex-polarskipet Maud. NSA 1997 (verschenen 1998), 11-50 *(met Engelse samenvatting)*

28064. DENCKER, JØRGEN, A gem of a wreck. Maritime Archaeology Newsletter 1998, nr 10, 26-29 *(een 16de/17de-eeuws scheepswrak tussen Åbenrå Fjord en Genner Bugt)*

28065. DEVALS, CHRISTOPHE, 3000 ans de navigation en eau douce: les pirogues du Brivet. Archéologie Maritime 1998, nr 350, 26-35

28066. ENTHOVEN, VICTOR, Schepen uit de klei: de "bruidsschat" van Ketelhaven: besprekingsartikel van acht publikaties van het Nederlands Instituut voor Scheeps- en onderwaterArcheologie / ROB (NISA). TvZ 17, 1998, 166-173 *(met een reactie van A.F.L. van Holk)*

28067. FREY, DONALD, The last port of call. Aramco world 49, 1998, 3, 20-25 *(inleiding over maritieme archeologie en de presentatie daarvan in het Museum of Underwater Archaeology te Bodrum in Turkije)*

28068. GINKEL, E. VAN, W.J. HOGESTIJN, Bekermensen aan zee: vissers en boeren in Noord-Holland, 4500 jaar geleden. Abcoude, Uniepers, 1997, 155 p., ill.

28069. GROOT, H. DE, De haven die verdween. In: *(G. Bakker, T. Hoekstra (eds.))* Het stenen geheugen: 25 jaar archeologie en bouwhistorie in Utrecht (Utrecht, 1997) 12-39

28070. HOLM, JØRGEN, New recording methods for ship-finds. Maritime Archaeology Newsletter 1998, nr 10, 30-31

28071. JONCHERAY, ANNE, JEAN-PIERRE JONCHERAY, MARIE-PIERRE JEZEGOU, Les épaves sarrasines d'Agay et de Cannes sur la Côte d'Azur. Archéologie Maritime 1997, nr 337, 32-39 *(scheepswrakken uit de 12de eeuw uit de tijd van de Moorse heerschappij in Spanje)*

28072. -,-, Corse: dans le port d'Ajaccio, l'épave de San Isidro. Archéologie Maritime 1998, nr 349, 50-57

28073. McCLEARY, J.R., Monitor's secrets revealed? NRJ 43, 1998, 139-142 *(de Monitor, te water gelaten in 1862, zonk op 31 december van hetzelfde jaar; in 1998 werd de schroef boven water gehaald)*

28074. SEDGE, MICHAEL H., In search of Cleopatra. Compass 68, 1998, 1, 2-7 *(archeologisch onderzoek in de havens van Alexandrië)*

28075. SØRENSEN, ANNE C., Ladby: ship, cemetery and settlement: burial and society: the chronological and social analyses of archaeological burial data. Aarhus, Aarhus University Press, 1997, ill.

28076. -, KENN JENSEN, VIBEKE BISCHOFF, The Ladby ship: a "Phantom Ship" recreated using computers and perspex. Maritime Archaeology Newsletter 1998, nr 10, 19-25

28077. STYLEGAR, FRANS-ARNE, Et maritimt kultursentrum på Mandalskanten: på sporet av en forhistorisk havn og -handelsplass. NSA 1997 (verschenen 1998) 109-128 *(betreft een mogelijk prehistorische haven en handelsplaats in Zuid-Noorwegen)*

28078. VAN DE MOORTEL, ALEYDIS, Viking ship remains from Antwerp, Belgium. Maritime Archaeology Newsletter 1998, nr 10, 5-6

28079. VIDAL, CHRISTIAN, Le CA IRA, un grand voilier du XVIII. Archéologie Maritime 1997, nr 331, 60-65 *(een oorlogsschip met 80 stukken, in 1989 gelocaliseerd ter hoogte van Corsica)*

Stuurmanskunst

28080. ANDERSON, E.W., The treatment of navigational errors. JN 50, 1997, 362-371 *(ingekorte versie met commentaar van John Parker van artikel dat eerder verscheen in JN 5, 1952, 103 e.v.)*

28081. BROELMANN, J., The development of the gyrocompass: inventors as navigators. JN 51, 1998, 267-273

28082. CALVERT, E.S., Manoeuvres to ensure the avoidance of collision. JN 50, 1997, 400-410 *(verkorte versie met commentaar van John Kemp van artikel dat eerder verscheen in JN 13, 1960, 127 e.v.)*

28083. DAVIDS, K., Change, variation and continuity in the history of navigation of the Netherlands. *(Proceedings)* Culture and technology of sea and ship (Tokio, 1998) 3-12

28084. ESTACIO DOS REIS, A., Navigating instruments. In: Knowledge of the seas Pavilion 1998 Lisbon World Exposition: official catalogue (Lissabon, 1998) 105-116

28085. HANSFORD, R.F., The genesis of the Institute. JN 50, 1997, 345-349 *(betreft het Institute of Navigation, opgericht in 1947 in de directiekamer van Lloyds Register of Shipping)*

28086. -, The development of shipborne navigational radar. JN 50, 1998, 390-399 *(verkorte versie met commentaar van de auteur van artikel dat eerder verscheen in JN 1, 1947, 118 e.v.)*

28087. HOWSE, DEREK, Britain's Board of Longitude: the finances, 1714-1828. MM 84, 1998, 400-417

28088. -, Greenwich time and the longitude. Londen, Philip Wilson and the National Maritime Museum, 1997, 199 p., ill.

28089. IIJIMA, Y., History of navigational technique and its development in Japan. *(Proceedings)* Culture and technology of sea and ship (Tokio, 1998) 13-24

28090. MAJENDIE, A.M.A., The display and use of navigational intelligence. JN 50, 1997, 417-428 *(enigszins verkorte versie met commentaar van David Hopkin van een artikel dat eerder verscheen in JN 11, 1958, 1 e.v.)*

28091. MEYER-HASSFURTHER, MONIKA, INGO MEYER, Sterne schiessen: nautische Instrumente 1680-1910. Brake, Schiffahrtsmuseum der oldenburgischen Weserhäfen, 1998, 35 p., ill.

28092. RICHEY, M.W., The separation of traffic at sea. JN 50, 1997, 353-361 *(enigszins verkorte versie met commentaar van Norman Cockcroft van een artikel dat eerder verscheen in JN 19, 1966, 411 e.v.)*

28093. SCHILDER, G., Dutch 16th century contributions in the recognition, navigation and defence of littoral coastland. *(Proceedings)* Limits of the land and sea (Cascais, 1998) 129-146

28094. SPAANS, J.A., Recent and future developments in navigation technology. *(Proceedings)* Culture and technology of sea and ship (Tokio, 1998) 27-34

28095. THIRSLUND, SØREN, Wikinger Navigation: der Sonnenkompass führte die Nordmänner als erste nach Amerika. Humlebæk, The Viking Compass, 1997, 40 p., ill.

28096. VOS, RON DE, De ontwikkeling van het plaatsbepalingssysteem als spiegel van de

tijd. MN 87, 1998, 2, 12-16, 4, 11-14 en 5/6, 27-31

28097. WARNER, DEBORAH JEAN, Telescopes for land and sea. Rittenhouse 12, 1998, 33-54

29098. WERF, SIEBREN Y. VAN DER, Astronomical observations during Willem Barents's third voyage to the North (1596-97). Arctic 51, 1998, 142-154

Kartografie en oceanografie

28099. BRINK, PAUL VAN DEN, "In een opslag van het oog": de Hollandse rivierkartografie en waterstaatszorg in opkomst, 1725-1754. Alphen aan den Rijn, Canaletto/Repro Holland, 1998, 293 p., ill. *(proefschrift RU Utrecht)*

28100. DEACON, MARGARET, TONY RICE, COLIN SUMMERHAYES (eds.), Understanding the oceans: marine science in the wake of HMS Challenger. Basingstoke, Hants, Taylor & Francis, 1999, 288 p., ill.

28101. FIORI, CORRADO, L'attività dell'Instituto Idrografico della Marina nei suoi primi 125 anni di vita. L'Universo: geografia, cartografia, studi urbani, terriotiali e ambientali 77, 1997, 696-710

28102. KELLY, JAMES, The pirate, the ambassador and the map-maker. HT 48, 1998, 7, 49-55 *(in 1681 veroverde Bartholomew Sharpe een Spaans schip dat een gedetailleerde beschrijving van de Amerikaanse westkust aan boord had)*

28103. KOKKONEN, PELLERVO, Practice of marine cartography and the Russian representation of the Baltic Sea in the eighteenth century. Fennia 1997, nr 175, 1-96

28104. MARQUES, ALFREDO PINHEIRO, Portuguese cartography and the knowledge of sea and land. In: Knowledge of the seas Pavilion 1998 Lisbon World Exposition: official catalogue (Lissabon, 1998) 91-104

28105. MÜCKLER, HERMANN, INGRID SCHÜTZ-MÜLLER, Die Entdeckung der Südsee im Spiegel alter Karten, Ansichten und Reiseberichte. Wenen, Museum für Völkerkunde, 1997, 146 p., ill.

28106. RICHARDSON, W.A.R., Coastal place-name enigmas on early charts and in early sailing directions. Journal of the English Place-name Society 29, 1996-1997, 5-61

28107. SLOT, B.J., The origins of Kuwait. Mansouria, Center for Research and Studies on Kuwait, 1998, 187 p., (kleur)ill. *(geschiedenis van Kuwait op basis van vooral cartografische Europese bronnen; passim maritiem; uitgebreide & verbeterde editie van uitgave 1991)*

28108. TAYLOR, E.G.R., Jean Rotz and the marine chart, 1542. JN 50, 1997, 429-435 *(verscheen eerder in JN 7, 1954, 138 e.v.; met commentaar van Michael Richey)*

28109. TERRELL, CHRISTOPHER, Captain Bartholomew Sullivan and British hydrography in the Baltic War of 1854-56. Journal of the International Map Collectors Society 68, 1997, 5, 7-15

28110. TOULOUSE, SARAH, Cartographie marine et protestantisme. In: *(Martine Acerra, Guy Martinière (eds.))* Coligny, les protestants et la mer (Parijs, 1997) 63-68

28111. WHITFIELD, PETER, Portulan reflections: sea charts through the centuries. Mercator's World 3, 1998, 6, 16-23

Havens en waterwegen

28112. AITKEN, HUGH G.J., The Welland Canal Company: a study in Canadian enterprise under the Restoration. St. Catharines (ON), Canadian Canal Society, 1997, 178 p., ill. *(heruitgave van editie Harvard University Press, 1954)*

28113. APPEL, L., De geschiedenis van de aanleg van wagenwegen en trekvaarten in Waterland. Jaarverslag 1997 Vereniging Oud Monnickendam, 29-75

28114. BLACK, JOSEPH, Saving the lagoon. HT 48, 1998, 4, 10-16 *(beschrijft de pogingen van de inwoners van Venetië om de stadswaterwegen zoutvrij te houden)*

28115. BOISROBERT, MAX, La porte Maubec: dernier vestige de l'enceinte de sûreté de la Rochelle. In: *(Martine Acerra, Guy Martinière (eds.))* Coligny, les protestants et la mer (Parijs, 1997) 185-196

28116. BONIN, HUBERT e.a. (eds.), Bordeaux et la Gironde pendant la reconstruction, 1945-1954. Talence, Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine, 1997, 586 p., ill.

28117. BRUST, JAMES (ed.), "Oh what a river": Adaline Forsee's journal of a trip from St. Louis to the Cantonment Tongue River, 1877. North Dakota History 64, 1997, 26-36

28118. BRYANT, JOHN with Scottie Bryant Barnes, Surveying the Rio Grande. Mercator's World 3, 1998, 2, 46-51

28119. CHISHOLM, BARBARA, ANDREA GUTSCHE, RUSSELL FLOREN, The North Channel and St Mary's River: a guide to the history. Toronto, Lynx Images, 1997, 280 p., ill.

28120. CHURCH, IAN, Last port to Antarctica: Dunedin and Port Chalmers: 100 years of service. Dunedin (N.Z.), Otago Heritage Books, 1997, 136 p., ill.

28121. CURRY, JOHN, The port of Liverpool. SB 72, 1998, 182-188 en 270-275 *(part I: Early beginnings to the turn of the present century; part II: Onward towards the Millennium)*

28122. DAVISON, STEPHEN G. e.a., Chesapeake waters: four centuries of controversy, concern and legislation. Centreville (MD), Cornell Maritime Press, 1997, 288 p., ill.

28123. DHARMASENA, K., The port of Colombo 1940-1996. Kelaniya (Sri Lanka), University of Kelaniya Press, 1998, ill. *(eerste deel over de periode 1860-1939 verscheen in 1980)*

28124. DUNN, LAURENCE, Surrey docks in focus: photographs from the Laurence Dunn collection. SM 33, 1998, 5, 40-42

28125. ECKOLDT, M. (ed.), Flüsse und Kanäle: die Geschichte der deutschen Wasserstrassen: die Entwicklung der Wasserwege unter dem Einflusz von Recht, Politik, Wirtschaft, Verwaltung, Wasserbau und Schiffahrt. Hamburg, DSV-Verlag, 1998, 526 p., ill. *(ruim 100 geografisch, naar de loop van rivieren en kanalen, geordende bijdragen)*

28126. HEIDBRINK, MICHAEL, Grundinstandsetzung der Schwebefähre Rendsburg. DSI 20, 1998, 2, 2-5 *(veer over het Noord-Oostzee-Kanaal)*

28127. JANSSEN, WILHELM, Kleine rheinische Geschichte. Düsseldorf, Patmos, 1997, 431 p., ill.

28128. JARVIS, ADRIAN e.a., Port and harbour engineering. Aldershot, Ashgate Variorum, 1998, 416 p., ill. *(bundel van fotomechanische herdrukken van eerder gepubliceerde artikelen of delen van publikaties over de bouw en inrichting van havens en dokken over de gehele wereld van de 18de eeuw tot 1998)*

28129. KEESEN, G.K., Sloten en vaarwegen in Aalsmeer. Oud Nuus 27, 1997, nr 107, 5-7

28130. LEEUWERK, W. DE, Het Langeveer: een opgeschoven post in de Merwede. Hardinxveld-Giessendam, Historische Vereniging Hardinxveld-Giessendam, 1998, 30 p., ill. *(betreft aanlegsteiger in Beneden-Hardinxveld die bijna honderd jaar in gebruik is geweest)*

28131. MAGGIO, JOE, Miami: in the wake of the Santiago. Sea History 1998, nr 85, 16-18

28132. MALCOMSON, TOM, An aid to Nelson's victory?: a rediscovered description of the harbour of Aboukir, 1798. MM 84, 1998, 291-297

28133. MATOS, JOSÉ LUIS DE, The sea, the port, the city. In: Knowledge of the seas Pavilion 1998 Lisbon World Exposition : official catalogue (Lissabon, 1998) 217-228

28134. NEEDHAM, DENNIS, The port of Arklow. SM 33, 1998, 1, 18-19 *(korte geschiedenis van deze Ierse haven)*

28135. NORMAND, FRANCE, Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIXe siècle: une étude de la batellerie du port de Québec. Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 1997, 283 p., ill.

28136. PFEIFFER, FRIEDRICH, Rheinische Transitzölle im Mittelalter. Berlijn, Akademie, 1997, 752 p.

28137. RAMOS, PAULO OLIVEIRA, Ports: an (ancient) history, a (new) heritage. In: Knowledge of the seas Pavilion 1998 Lisbon World Exposition (Lissabon, 1998) 225-240

28138. REISS, RON W., Shortening the river: Henry Bosse's images of the changing Mississippi. Ioawa Heritage Illustrated 78, 1997, 130-144

28139. ROBBINS, KEVIN C., City on the Ocean Sea: La Rochelle 1530-1650. Leiden, E.J. Brill, 1997, 464 p., ill.

28140. SMART, IVOR H., Introduction to Dartmouth Harbour papers. Maritime South West 10, 1997, 99-131

28141. STANFORD, PETER, Philadelphia, city of pioneering ships and people, part II. Sea History 1998, nr 84, 22-25

28142. THOMPSON, JOHN, Commemorating the large steam dipper dredges of the Panama Canal. NRJ 43, 1998, 92-103

28143. VERHAGEN, PETER, De Binnendieze van 's-Hertogenbosch. Zwolle, Waanders, 1998, 216 p., ill.

28144. VOORT, H.J.TH. VAN DER, Het ontstaan en de ontwikkeling van de Gooise Vaart en de haven van Hilversum 1634-1800. Eigen Perk 17, 1997, 156-164

28145. VOS, ALEX DE, Le Canal du Midi: een historisch kanaal als toeristische trekpleister. Sirene 49, 1998, nr 191, 21-24

28146. WELLS, MERLE, LARRY JONES, Salmon River navigation. Idaho Yesterday 41, 1997, 24-30

Zee- en binnenvaartrecht

28147. HILL, R., The prizes of war: naval prize law and the Napoleonic wars 1793-1815. Stroud, Gloucestershire, Sutton Publishing, 1998, 256 p., ill.

28148. LESTRINGANT, FRANCK, Les protestants et la liberté des mers, d'Urbain Chauveton à Grotius. In: *(Martine Acerra, Guy Martinière*

re (eds.)) Coligny, les protestants et la mer (Parijs, 1997) 25-34

28149. RESSMANN, CLAUDIO, Cento anni Lega Navale. RiM 1997, nr 130, 85-104

Agenda

8-11 juni 1999: Second Conference on the Marine Archaelogy of the Baltic Sea, Viborg, Rusland. Inlichtingen: Institute of the History of Material Culture, Russia Academy of Science, 191041 Dvortzovaja, St. Petersburg, Rusland.

9-10 juli 1999: International Conference '*Globalisation and its Critics: Contemporary Issues in World Maritime Trade*', Londen. Inlichtingen: The Research Projects Assistant, National Maritime Museum, Greenwich, London SE10 9NF, UK. E-mail: research@nmm.ac.uk

11-16 juli 1999: 18de International Conference on the History of Cartography, '*The cartography of the Mediterranean World*', Athene. Inlichtingen: Mr. Georg 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. Inlichtingen: Dr. Olaf U. Janzen, Division of Arts, Sir Wilfred Grenfell College, Corner Brook, Newfoundland A2H 6P9, Canada. E-mail: olaf@beothuk.swgc.mun.ca

20-22 augustus 1999: *'Concentration and Dependency: the role of Maritime Activities in North Sea Communities 1299-1999'*, zesde conferentie van de North Sea Society, Hull. Inlichtingen: Dr. David J. Starkey, Department of History, University of Hull, Hull H46 7RX, Engeland.

2000

3-5 augustus 2000: Derde *International Congress of Maritime History*, Esbjerg. Gesponsored door de IMEHA. Inlichtingen: prof. Lewis R. Fischer, Department 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. Inlichtingen: prof.dr. François Bédarida, Secretary General of the International Committee of Historical Sciences, Institut d'Histoire Temps Present, 44 Rue de l'Admiral Mouchez, 75014 Paris, Frankrijk.

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 in 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		**Bijsluiters**
Hele pagina	*f* 250,-	*f* 500,- (commercieel)
Halve pagina	*f* 125,-	*f* 250,- (noncommercieel)

PRODUKTIE: Peter Verwey Grafische Produkties bv – Zwanenburg