Tijdschrift voor zeegeschiedenis

JAARGANG 18, 1999, NUMMER 2

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

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 18, NR. 2

SEPTEMBER 1999

TEN GELEIDE

Van de redactie

Het laatste nummer van het Tijdschrift voor Zeegeschiedenis van de 20ste eeuw ligt voor u. Een eeuw waarin veel geschiedenis werd geschreven. Al sinds 1961, het jaar waarin de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis werd opgericht, kunt u de maritieme geschiedenis nalezen in het tijdschrift dat door deze vereniging wordt uitgegeven: de Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis, in 1982 opgevolgd door het Tijdschrift voor Zeegeschiedenis. In bijna veertig jaar tijd hebben honderden auteurs geschreven over de Nederlandse zeevaart vanaf de middeleeuwen tot in deze eeuw, over de meest uiteenlopende onderwerpen, en een keur aan internationale maritieme literatuur gerecenseerd. De heren Leo Akveld en Piet Boon hebben in dezelfde periode tezamen het bijna onwaarschijnlijke aantal van 30.000 titels voor u verzameld in de hoog gewaardeerde bibliografie.

In het tijdschrift hebben veel net afgestudeerden historici kunnen laten zien waarmee zij zich bezighielden, maar menig reeds gevestigd historicus bedacht 'ons' ook keer op keer met interessante artikelen. Door alles tezamen blijft u als lezer op de hoogte van nieuwe onderzoeken, vondsten of nieuwe inzichten. Zo ook in dit nummer. Evenals in het vorige nummer, wordt teruggeblikt naar het jaar 1799 – deze maal door de auteurs A.H. Huussen jr. en S.J. de Groot. Christiaan Biezen beschrijft de werkzaamheden van de Hydrografische Dienst in de Indische Archipel, tussen 1874 en 1894. J. Carli bekijkt in het derde artikel de marine-activiteiten bij Samalangan in 1877, tijdens de tweede Atjeh-oorlog.

De redactie hoopt in de komende eeuw weer op vele nieuwe, vernieuwende, interessante maritieme artikelen!

Irene Jacobs

INHOUD

BIJDRAGEN

De Toverlantaarn: een satirisch tijdschrift over de inval der Engelsen en Russen in Noord-Holland, 1799-1800.
(S.J. de Groot en A.H. Huussen jr.) 3

'De waardigheid van een koloniale mogendheid'.
De Hydrografische Dienst en de kartering van de Indische Archipel tussen 1874 en 1894.
(Christiaan Biezen) 23

De rol van de marine bij de expeditie naar Samalangan (1877) tijdens de tweede Atjeh Oorlog.
(J. Carli) 39

MEDEDELINGEN

Over de auteurs 53

LITERATUUR

'De wind in de zeilen'.
Een onderzoeksprogramma voor historisch onderzoek naar de Staatse vloot in de 21e eeuw.
(C.O. van der Meij) 54

Boekbesprekingen 62

Boekaankondigingen 79

Nieuwe boeken en artikelen
(P. Boon) 83

AGENDA 119

BIJDRAGEN

De *Toverlantaarn*: een satirisch tijdschrift over de inval der Engelsen en Russen in Noord-Holland, 1799-1800.

S.J. de Groot en A.H. Huussen jr.

Inleiding

In particulier bezit dook een paar jaar geleden een gebonden exemplaar van een tijdschriftje op dat luistert naar de naam *Toverlantaarn! ô Zoo mooi! Fraai curieus.* Er zijn vijftien afleveringen van verschenen, die niet voorzien zijn van een afzonderlijk titelblad. Elk nummer omvat acht bladzijden. Het colofon meldt dat het "is te bekomen: te Amsterdam bij Cornelis Romeyn."[1] De eerste aflevering heeft als ondertitel "Berikte van de Toverlanterne Manne" (zie illustratie 1).

Het tijdschriftje is zeldzaam. Voor zover wij konden nagaan, bevindt zich in de Nederlandse openbare bibliotheken en archieven slechts één compleet exemplaar.[2] De Centrale Catalogus van Periodieken en Seriewerken (CCP) dateert het, vragenderwijs, op 1782-1783. Dat is onjuist. Wie verder leest dan de eerste bladzijde moet snel tot de conclusie komen dat het hier niet de vierde Engels-Nederlandse zeeoorlog (1780-1784) betreft. Ten overvloede leert de bibliografie ons dat het blaadje in 1800 moet zijn verschenen. In de bekende *Naamlijst* van Saakes wordt het onder dat jaar twee keer genoemd. De eerste maal geeft Saakes ook een karakteristiek van het blad: "Een Weekblad, het welk op de kluchtigste wijze, de Landing der *Engelschen* en *Russen*, en het geen daar uit is voortgevloeid, op de naauwkeurigste wijze voor eerst beschrijven, en dat geen verder door de *Toverlantaarn* zal doen zien, wat voor velen nog verborgen is."[3] Hoe kluchtig en hoe nauwkeurig dat wel is geschied, willen wij in deze bijdrage aan de herdenking van de mislukte inval der Engelsen en Russen, twee eeuwen geleden, laten zien.

TOVERLANTAARN!

ô Zoo mooi! Fraai curieus.

N°. I.

BERIKTE VAN DE TOVERLANTERNE MANNE.

Bonjour Burkers et Burkeresses! Messieurs et Mesdames! daar eb je de man met de Toverlanterne! ô zoo mooi! Fraai curieus. Z'eb kereist door Italie, Allemagne, Zwitserlande, de Frankrike, ô z'eb daar zo kereist et keziene! Z'eb keweest in Hollande; z'eb daar keziene, vele wyze et vele kekke Historien; z'eb de Patriotten kezien vol courage, ô zo veel courage! Z'eb ze kezien, zonder courage, ô zo mooi! z'eb de Representanten keziene in allerlei kewaade, in de kewaade van provisioneel, van provintial & national, ô zoo mooi, fraai curieus! Z'eb ze zien wekskop; z'eb ze zien retourneer van de kroote prison, ô zoo mooi! Enfin myne Toverlanterne is geproviandeerd van allerlei soorte van spectacles, ô zo mooi! Fraai curieus!

Burkers & Burkeresses! Messieurs et Mesdames! Z'eb keweest in Enkelande, ô z'eb daar kezie zulke raare dinke! Z'eb de Skepen d'Hollande zien kom, ô z'eb kezien die equipagie zoo plaisant met de Oranje-strikke voorziene, ô zo mooi! z'eb keziene de Prince d'Orange, zyne Kemalinne, ô z'eb keziene de jonge Prince d'Orange, ô zoo mooi! z'eb keziene le Duc de York, z'eb em met de jonge Prince d'Orange zien vertrek na Hollande, ô zo mooi! Fraai curieus! z'eb ze zien kom rétourneer, ô z'eb ze keziene in de Carosse, ketrok door de volke, ô zo mooi ketrok!

I. DEEL. A

1. Toverlantaarn *eerste pagina van nummer I. Particuliere collectie.*

2. Spotprent naar aanleiding van het Plan van Constitutie, waarop links de kijkkast van de lierman, uit: P. van Woensel, De Lantaarn voor 1798 door Amurath-Effendi Hekim Bachi *(Amsterdam). Collectie en foto: Grafisch Centrum Rijksuniversiteit Groningen.*

Het genre

Wat Saakes 'kluchtig' noemde, zouden wij nu liever onder het begrip *satirisch* brengen; een soort geschriften die, niet zonder humor, spottenderwijs kritiek oefenen op mensen en hun gedragingen. Zoals Buijnsters, onze grootste kenner van de literatuur der achttiende eeuw, heeft geschreven: "de grens tussen spectatoriaal - het typisch achttiende-eeuwse moralistische weekblad - en satirisch tijdschrift is dikwijls moeilijk te trekken."[4]

De satire heeft bovendien een eigenaardigheid die aan de spectator vrijwel vreemd is; zij heeft de onbedwingbare neiging zich te vermommen. Zij verhult zich overigens niet uit zedigheid, maar om des te scherper te kunnen kritiseren. Zij hult zich in anonimiteit om des te ongeremder aan te pakken. De satire kiest zich speciale gewaden zoals de fabel, de parodie of de persiflage. Zij laat andere personages voor zich strijden.[5]

De anonieme auteur van de *Toverlantaarn* kiest vele van die vermommingen tegelijkertijd. Hij - gemakshalve aangenomen dat het een man was - geeft zijn publicatie een symbolische naam mee, die we graag een typische verschijning van de Verlichting zouden willen noemen, ware het niet dat er sindsdien zoveel Fakkels, Toortsen en dergelijke lichtende voorbeelden zijn verschenen. Hoe dan ook, de schrijver was met zijn keuze voor dat filmische apparaat waarmee verschuivende beelden geprojecteerd werden, niet origineel. Hij had verscheidene voorgangers die ook al een Toverlantaarn, Lanterne Magique of Lantaarn publiceerden.[6] Laatstelijk nog de bekende reisbeschrijver en satiricus Pieter van Woensel (1747-1808) met zijn almanakjes *De Lantaarn* (zie illustratie 2).[7]

Net als in het populaire genre van de boere-, schuite- of koffiehuispraatjes voert de auteur van onze *Toverlantaarn* de vermomming consequent door. De Lierman, die in werkelijkheid de magische lantaarn bedient en van gesproken toelichting voorziet, krijgt ook bij hem de hoofdrol.[8] De geciteerde ondertitel van de *Toverlantaarn* kondigt het al aan. In het voorlaatste nummer noemt de hoofdpersoon zichzelf de 'Lieremanne', "met zyne Liere ende Toverlanterne", een toestel dat hij

gelijkstelt met "Lanterne Magique".[9]

Bijkomende elementen in de keuze voor deze verhulling waren natuurlijk enerzijds het 'magische' aspect dat de nieuwsgierigheid van het publiek moest prikkelen. En anderzijds was de Lierman al een vertrouwde figuur in het straatbeeld. Iedereen kende hem en de gewone man wilde wel wat nieuws van hem horen. Bovendien plaatst de schrijver hem als het ware buiten het Bataafse gebeuren door hem het gebroken Nederlands van de Waal of Fransman in de mond te leggen. De vreemdeling versterkt de vermomming en objectiveert schijnbaar het verhaal.

Anders dan de meeste andere blaadjes wijdt de *Toverlantaarn* zich slechts aan één onderwerp, de inval van de Engelsen en Russen in Noord-Holland. Dat was maar een efemere, contemporaine gebeurtenis die eindigde. Een heel ander onderwerp dus dan de misstanden waarover de spectators zich jaren lang konden opwinden zoals de weelde, de negatieve invloed van de Franse mode en dergelijke.

Aanzet tot de Engels-Russische landing: de historische context

De strijd van Engeland tegen het revolutionaire bewind in Frankrijk kwam in een versnelling toen de legers van de bondgenoten Oostenrijk en Rusland in het voorjaar van 1799 een reeks successen behaalden tegen de Franse legers in Italië, Duitsland en Zwitserland. Op 25 maart versloegen de Oostenrijkers de Fransen bij Stockbach en dreven hen terug over de Rijn. Op 5 april werden de Fransen bij Magnano aan de Adige (Noord- Italië) verslagen. Enkele dagen later versloegen de Russen de Fransen in Lombardije en opnieuw in juni in Midden-Italië. Vervolgens dreven de Oostenrijkers in dezelfde maand de Fransen uit Zürich.[10] In Engeland kwam men op het plan om met behulp van de Russen de Lage Landen te veroveren, om zo vanuit het noorden druk op Frankrijk uit te kunnen oefenen. En voorts, om de Bataafse vloot uit te schakelen, die na de zeeslag bij Kamperduin (1797) niet geheel vernield was en waar nog steeds een dreiging van uitging. Als nevendoel zou deze onderneming Franse troepen binden, waardoor de Oostenrijkers en Russen hun successen tegen de Fransen konden voortzetten. Politiek doel was, dat de verdreven stadhouder Willem V of zijn zoon als Prins van Oranje zou terugkeren en het veroverde gebied weer onder zijn gezag zou plaatsen.

"Daar zie je de jonge Prince d'Orange in conference met den Hertoke van Yorke en den Général Abercrombie; kyk zy eens spreek met de ministerie over eene expeditie op Hollande; hoor die ministerie juich en vloek; ô hoor die keraas van de jonge Prince en de Hertoke; kyk z'eens kaan na Pitte, kyk de Minister knikkebol; hoor em eens zek: icke zel de Stadhouder herstel; de Franschmanne beroof van Hollande: ik zel je keef een armée de Rus, Cozak, Calmuk, Schot en Engelschmanne, ô ik zel je keef, zo veele kruid, zo veele lood, zo vele Manifeste, ô zo mooi! Fraai curieus!"[11]

Oostenrijk was niet gelukkig met dit plan, zeker niet na de door hen behaalde successen te velde. Het wenste geen afstand te doen van de door de Fransen bezette Zuidelijke Nederlanden. Tsaar Paul I van Rusland wilde niet voldoen aan het Engelse verzoek om 45.000 man troepen ter beschikking te stellen voor een actie op de Nederlandse kust. De weigering bleef gehandhaafd, ondanks een toezegging dat Engeland alle kosten zou dragen van dit expeditieleger, alsmede een extra vergoeding zou geven. Uiteindelijk werden 17.600 man door de Tsaar ter beschikking gesteld.[12]

Na de verovering van de Lage Landen zou het Engels-Russische expeditieleger in Bretagne ingezet worden om de opstand in de Vendée nu ook daadwerkelijk te ondersteunen en niet alleen met geld en goederen. In Engeland bestond de hoop dat ook andere Europese landen, met name Pruisen, Denemarken en Zweden, zich zouden voegen in de strijd tegen Frankrijk.

Doordat een opstand in Ierland snel door de

Engelsen onderdrukt kon worden, kwamen twee divisies eerder beschikbaar dan was verwacht. Met de reeds geoormerkte Engelse troepen (13.000 man), kwam nu een totaal van meer dan 25.000 man beschikbaar. Hierbij gevoegd de 17.600 man Russische troepen kwam een meer dan 40.000 man sterk expeditieleger tot stand. De voorbereiding voor de landing van deze troepenmacht kon niet geheim blijven. Wel het punt waar de landing zou worden uitgevoerd. Mogelijke plaatsen waren: de Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden, de kust bij Scheveningen, de kop van Noord-Holland en Delfzijl. De zuidelijke lokaties hadden als voordeel dat behalve de marinehavens Vlissingen en Hellevoetsluis ook Den Haag, de zetel van de centrale regering, snel genomen zouden kunnen worden. Nadeel was dat de marinehaven aan het Nieuwe Diep, waar de belangrijkste schepen van de Bataafse Vloot geacht werden te liggen, niet genomen kon worden. Deze vloot werd echter door een eskader van de Engelse marine onder bevel van admiraal Duncan ingesloten. Bij een kritische analyse viel de gehele kust tussen de Hinder en Hoek van Holland uit. De zeegaten waren te gevaarlijk om een grote transportvloot in te ankeren, de oevers van de eilanden alleen bereikbaar bij hoog water en de bodem was bij eb te modderig om er soldaten te laten landen. Wel wisten de Engelsen dat de Fransen ernstig rekening hielden met een landing in Zeeland.[13]
De rol die Willem V en zijn zoon, de latere koning Willem I, speelden was meer die van een voor de Engelsen bruikbare figurant. Zij hoopten op hulp van de bevolking na de landing en ook op hun verzet tegen de Fransen. Zij meenden, op grond van eigen waarnemingen afkomstig van agenten en uitgeweken Oranjegezinden, dat het Bataafse bewind niet populair was. Meer dan de helft van alle bij de slag bij Kamperduin gevangen genomen zeelieden zouden de Prins van Oranje steunen. Na veel moeite bleken 273 van hen bereid zich in te schepen met het expeditieleger.[14]

Om de band met Oranje te benadrukken voorzagen de Engelse en Russische soldaten zich van oranje kokardes en voerden hun schepen tijdens de actie de Prinsenvlag boven de eigen vlag. Zij kwamen als vrienden en verlossers, niet als vijanden. De koning van Engeland, George III, zou de Prins van Oranje als wettige soeverein (souverain légitime) weer aan de macht helpen als 'Vorst van het Doorluchtig Huis van Oranje'. Hiermee gingen de Engelsen geheel voorbij aan de status die de Prins van Oranje had gehad in de oude Republiek der Verenigde Nederlanden. Dit bleef niet onopgemerkt in de Bataafse Republiek. De bevolking was het gebrek aan hulp, getoond door de Hertog van York, niet vergeten toen de Fransen in 1794 ons land binnenvielen. Door het niet-ingrijpen van de Hertog, die hier met 25.000 Britse soldaten vertoefde, vielen destijds alle Limburgse en Brabantse steden in handen van Pichegru, de Franse generaal van het leger van het Noorden (Maastricht, 's-Hertogenbosch, Grave, enz.). Voorts wist men in Nederland dat de Prins van Oranje afstand had gedaan van verschillende koloniën ten behoeve van de Engelsen. Kortom, de verstandhouding tussen het Nederlandse volk en het Huis van Oranje bevond zich in de jaren voor en na 1795 op een uniek dieptepunt.[15]
Het Bataafse bewind was op de hoogte van de voorgenomen invasie, maar waar deze zou plaatsvinden wist men dus niet. De bevelhebber van de Bataafse troepen was de Franse generaal-en-chef G.M.A. Brune. Hij had zijn hoofdkwartier in Den Haag. Brune verdeelde zijn leger in drie hoofdgroepen. Het eerste leger, onder leiding van generaal J.B Dumonceau, moest de Friese en Groningse kust bewaken. Het tweede leger, onder leiding van generaal H.W. Daendels, werd belast met de verdediging van Noord-Holland. En het derde leger, onder aanvoering van de generaals Desjardins en Reubell, kreeg de opdracht Zeeland te verdedigen. Het gehele Bataafse leger bestond uit 22.500 man, waarvan het eerste leger 6.440, het tweede leger 10.420 en

het derde leger 5.640 man telde. In de vestingen lagen 2.500 en te Amersfoort 810 man artillerie. Het Franse leger bestond in 1799 uit 16.000 man, 9.000 man beneden de toegezegde sterkte. Daarnaast was er nog de Gewapende Burgermacht, de nationale militie met 30.000 man, van voldoende wapenen voorzien en goed geoefend. De Bataafse vloot te Den Helder stond onder bevel van schout-bij-nacht S. Story (1752-1811). Hij had zes linieschepen, twee vijftigers, drie fregatten en een brik onder zich. Voorts lagen er schepen in de onderscheidene marinehavens te Amsterdam, Vlissingen en Hellevoetsluis.[16]

Het relaas

Het lijkt alsof de auteur van de *Toverlantaarn* van te voren heeft geweten dat hij zich tot de materie van de inval der Engelsen en Russen zou beperken. De vraag is dan ook of we hier wel, met de tijdgenoot Saakes, kunnen spreken van een 'weekblad' in de gebruikelijke betekenis. Het resultaat is in ieder geval meer een *boekje* dat in afleveringen is verschenen. Bij gebrek aan externe gegevens moeten we de chronologie der gebeurtenissen aan het relaas van de Lierman ontlenen. In het schema op pag. 8 is de verdeling van de door hem genoemde data over de bladzijden der vijftien afleveringen te zien.

Dit overzicht geeft de indruk dat onze Lierman als een ware reporter de lezer van dag tot dag op de hoogte houdt. Eén keer slechts lijkt de schrijver uit zijn rol te vallen, als hij vlak na de vlootbewegingen van 29 en 30 augustus in nummer 2 schrijft:

"Keef akte, liefebbre, daar zie je de Enkelsche Flotte in zyn force: zy zyn sterk 11 Skips van Linie, 6 Fregats en 4 Cornets, ô pasoppe Story, het zal niet zyne den 11 Octobre, neen het zal niet zyne Keef over, maar het zal zyne vekte Admiral." [17]

De Lierman doelt hier echter, zoals uit het vervolg van de passage impliciet blijkt, op de gebeurtenissen van 11 oktober 1797 toen admiraal Duncan de Bataafse vloot bij Kamperduin een pijnlijke nederlaag had toegebracht.
Toch is het waarschijnlijk dat de berichtgeving niet echt 'heet van de naald' is geweest. Dat is ook begrijpelijk, want de satiricus reageert doorgaans wat meer secundair; hij moet de portee van de gebeurtenissen immers even op zich laten inwerken. De besproken militaire episode strekt zich uit vanaf 14 juli; de landing bij Callantsoog vond plaats op 27 augustus. De Lierman memoreert de Engelse ontscheping al in zijn eerste nummer (blz. 5). De operatie eindigt eigenlijk met de slag bij Castricum (6 oktober) die voor de invallers, pardon de bevrijders, niet voorspoedig uitviel. De Lierman houdt zich daarmee natuurlijk uitvoerig bezig; speciaal in de nummers acht tot elf. Dan volgen de bestandsonderhandelingen die eindigen met de capitulatie op 14 oktober 1799. De auteur wijdt er, zonder precieze data te noemen, het laatste gedeelte van nummer elf en heel aflevering twaalf aan (blz. 86-96).
Hoewel onze Lierman zijn kijkers/luisteraars beloofde "komende week" weer te zullen keren, moest hij zich bij zijn volgende optreden toch excuseren voor zijn wegblijven (blz. 97). Kennelijk is de jaarwisseling geweest, want de Lierman spreekt een paar maal over de gebeurtenissen van 1799 als "voorleden jaare".[18] Aflevering dertien moet zijn verschenen vóór half maart 1800, want onze spreker meldt een bevel van het Agentschap van Oorlog aan de burgers zich gereed te houden "om te marcheer den 18 Maart eerstkomente".[19]
Bovendien is er al een eerdere passage die de indruk geeft dat de schrijver terugkijkt. Bij de projectie van de slag van Castricum (6 oktober) noemt de Lierman de ruzie tussen generaal Augerau, de opvolger van generaal Brune, met het Uitvoerend Bewind en vermeldt hij ambassadeur Semonville. Deze laatste heeft echter pas op 18 januari 1800 zijn

Chronologisch overzicht der gebeurtenissen zoals vermeld in de Toverlantaarn

No. Datum 1799	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV
juli 14	4														
15	2														
aug 13	4														
19	4														
20	4														
26	5														
27	5														
28		9													
29		10													
30		11													
sept 2		10	20												
3			18												
			20												
			26												
4			20												
10			22	25											
			24	29											
14				28											
15				28											
18				30											
19				32	33										
					39										
20					37										
okt 1							53								
2						47	54	57							117
3								59		77					
4											84				
6								63	68	74	81				
									70	78	84				
7											82				
8										79					
										80					
18													102	110	
nov 30													103		
dec 19														110	

geloofsbrieven aangeboden als opvolger van Guyot de Saint-Florent en Desforges.[20]
Allicht wordt het karakter van het relaas sinds begin oktober wat beschouwelijker, want er valt niet zoveel spectaculairs meer te aanschouwen. Er werd immers onderhandeld over de aftocht, die op 22 oktober begon, en over de Bataafse vloot - door schout-bij-nacht Story op 30 augustus smadelijk overgegeven -, die in Engelse handen bleef. Op 19 december 1799 werden dan wel nationale festiviteiten gehouden ter gelegenheid van de aftocht, maar de toon van de Lierman verraadt dat hij er weinig goeds voor de dappere soldaten en bestuurders van verwacht:

"Keef dan maar akte, Burkers en Burkeresses! Messieurs et Mesdames! daar je weêr ziet den Hage op den 19 Decembre 1799. Ziet maar rekt uite, daar je ziet loop de Representante in haare zwarte monteerinke, ô wat zy wryf de hande: de Representante de Leeuw ook is zeer verkenoekte ja ja, het ook is veel beter dan te capituleer met de Hertoke van Yorke, zo als veel van de domoors of poltrons had kedakte, dat zoude moet kebeur, na de serieuse affaire van den 10 Septembre. - Daar eb je dan weer d'andre vertooninke. Ziet eens zyn keïllumineerte de charmante besoignekamer, waar alles byeen confereer, exept de Burkers Sans-Culottes, die men zekt dat daar niet veel zyn keziene. Ziet my die kroote heer elkaar eens wens de kelukke: ja, ja, het beter isse van te wens de kelukke, als te haal de Castenges uit de vuure: men zik dan zoude brand: dok wat kroot heere zoude ook haal de Castenges uit de vuure? Zy daar ordinair toe kebruik de zookenaamde kemeene manne, (...)"[21]

Om zijn verhaal te beëindigen neemt de schrijver zijn toevlucht tot een bekende kunstgreep; de uitvaart van de tegenstander. De verliezers worden dood verklaard.[22] Het laatste nummer van de *Toverlantaarn* is gewijd aan wat de Lierman noemt "de zo superbe begraafenisse van d'Enkelsmanne: hy keloof dat de vertooninke zal zyn aankenaame, ô zoo aankenaame."[23]

De opinie

Voordat wij het relaas van de Lierman toetsen aan de militaire historiografie van de Engels-Russische inval, stellen wij eerst zijn politieke mening aan de orde. Duidelijk is dat hij geen aanhanger is van de Engelsen en Russen die, vergezeld van prins Willem Frederik, erfprins van Oranje - de zoon van de in 1795 gevluchte stadhouder Willem V -, het Bataafse volk van het Franse juk kwamen 'bevrijden'. Ondubbelzinnig schrijft onze Lierman het politieke mislukken toe aan het feit dat de prinselijke proclamaties geen effect sorteerden:

"Ziet zy [de 'huilders' gaande voor de lijkkist in Londen] eens stort de traan, by het lees van de Proclamation, die zyn Koninklyke en Doorluktike Hookheits eb kedaane aan de Nederlandre, dok waaraan zy niet eb wil keef de kehoore en waardoor dan ook is mislukte die expedition waarvan men zik ad beloofte zo veele, ô zo veele!"[24]

Positief beoordeelt de Lierman het optreden van generaal Daendels in het gevecht tegen de aan land gegane Engelsen, ook al bekritiseerden zijn landgenoten, de 'Patriotten', zijn taktiek.[25] Aardig is dat de Lierman aan de Engelse eerste minister, William Pitt Jr., als oorlogsdoel in de mond legt; de prins van Oranje als stadhouder te herstellen en van hem te maken 'Souveraine of Kraaf d'Hollande'.[26] Kritiek levert hij echter wel op schout-bij-nacht Story die de vloot zonder slag of stoot had overgegeven; de Bataafse admiraal had zich ten onrechte niet vergewist van de stemming onder zijn equipage - en die was lamlendig gebleken! De zaak Story is later hoog opgenomen - de man werd aanvankelijk ter dood veroordeeld[27] - en dat kan een belangrijke impuls geweest zijn voor het (voort)schrijven aan de *Toverlantaarn*.
Grappig is dat de schrijver af en toe uit zijn

gedistancieerde rol valt en zijn exotische Lierman die, zoals gezegd, ongetwijfeld de Bataafse zaak is toegedaan, zich geheel met het Nederlandse volk laat identificeren. Bij voorbeeld als hij het gevaar dat inmiddels dreigt van bezetting van heel Holland, beschrijft in de termen van ruim twee eeuwen eerder: een gevaar "nok krootere dan toen Filips II. door zyne tyrannie ons [!] alleen liet overblijf de Haven van Sluise, en daardoor de Prince d'Orange belemmerde in zyne werkinke."[28]

De Lierman laat een kritische noot horen over de 'laffe' houding van veel 'Patriotten' die de oproep van de regering naast zich neerlegden om onder de wapenen te komen en het land te verdedigen. Hun argument dat het beter was geweest als de overheid de gewapende burgerwacht (schutterij) destijds niet had opgedoekt, verwerpt hij. Nu geven in Amsterdam en Rotterdam slechts respectievelijk 80 en 14 volontairs gehoor aan de oproep.[29] Af en toe moeten natuurlijk ook de wankelmoedige heren politici het ontgelden. Zo worden de Agent van Nationale Opvoeding, de "kewezene dominé" J.H. van der Palm, en de Agent van Inwendige Politie, A.J. La Pierre, op de korrel genomen.[30] Hier en daar deelt hij een sneer uit aan het adres der grote heren die liefst zien dat de gewone man zich niet met de politiek bemoeit:

"Dok liefhebbere! ik keloof dat het staat leelyke voor eene lompe gemeene Liermanne, dat hy hier by zyne Toverlanterne komt Philosopheer, de kroote luî het ook niet kan veel van de kleine luite, dat zy denk, philosopheer en beöordeel de zaake: zy maar wil eb dat zy blyf de machine, daarom zel de Liermanne, die hier ook verdient zyne kelte, maar zwyk en vervolk zyne kezikte."[31]

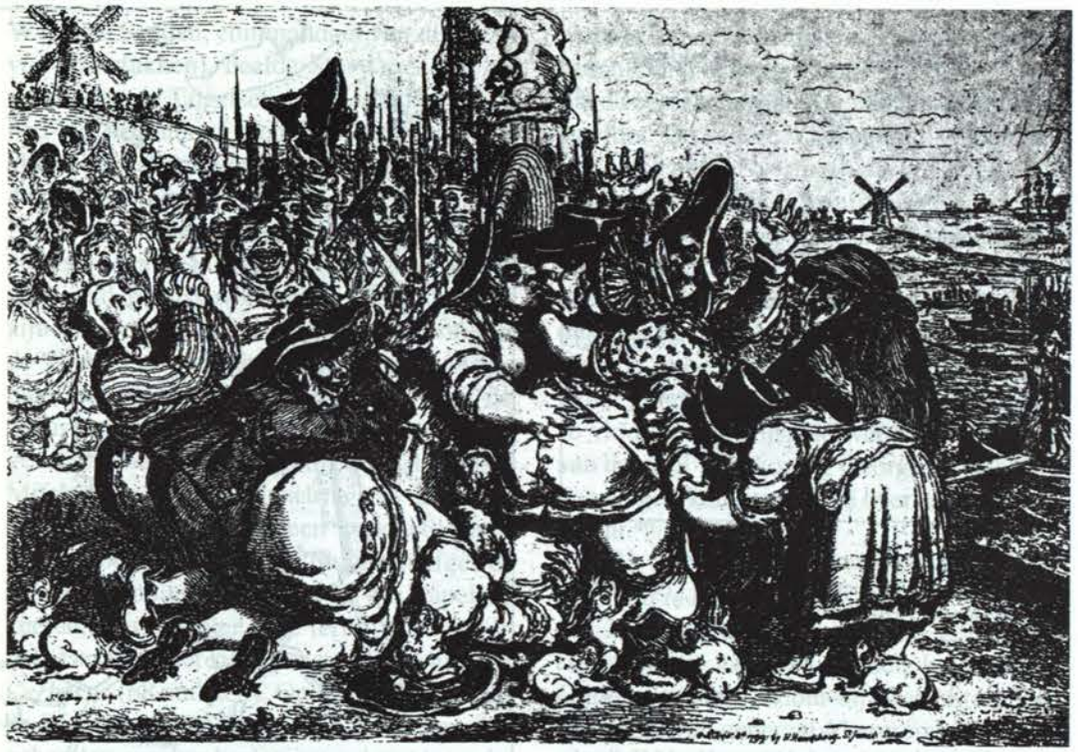
De auteur windt zich ook nogal op over het feit dat het Vertegenwoordigend Lichaam weliswaar op 8 oktober 1799 een decreet heeft aangenomen waarbij het belooft dat degenen die manmoedig aan de landsverdediging hebben deelgenomen, bij vervulling van komende vacatures een voorkeursbehandeling zullen krijgen, maar dat daar in de praktijk niets van terecht komt. De Lierman noemt dan met name een schrijnend geval te Rotterdam waar een goede patriot ten onrechte zou zijn gepasseerd.[32] Het lijkt er trouwens op dat wij de anonieme schrijver wellicht in Rotterdam moeten zoeken. Nergens gaat hij zo vaak en zo gedetailleerd in op de lokale toestanden als juist daar.[33]

Tussenbalans

Uit bovenstaande beknopte schets van de politieke opinies die onze Lierman ten beste geeft, mogen we wel concluderen dat de schrijver van de *Toverlantaarn* aan de kant van de Bataafse moderate patriotten stond. Zijn verslag van de Engels-Russische inval is in zacht satirische toon gezet. Hij spaart in een paar gevallen de roede niet. De enige mede-publicist die de schrijver bij name noemt, is Mr. J.C. Hespe, de redacteur van het blad *De Politieke Blixem*, met wiens ingebeelde militaire deskundigheid hij een beetje de spot drijft.[34] Maar zijn doel is kennelijk toch vooral de vaderlandslievende Bataven een hart onder de riem te steken. De keuze voor de satire wijst erop dat de schrijver vreesde dat een rechtstreeks ooggetuigeverslag niet (meer) effectief zou zijn in het beïnvloeden van de publieke opinie, dan wel dat hij de censuur beslist wilde ontlopen.[35] Het moge zo zijn dat de gematigde 'reactie' sinds Daendels' staatsgreep van 12 juni 1798 ook de pers in gematigder vaarwater loodste, daarmee was nog niet alle kritiek verstomd.[36]

De landing en de Bataafse vloot

Zoals gezegd, stond de Engelse Noordzeevloot onder bevel van admiraal Lord Duncan (1731-1804), de overwinnaar van de slag bij Kamperduin (1797). Duncan blokkeerde met een vloot de Nederlandse kust. Tot zijn eskader behoorden zeventien linieschepen, waaraan toegevoegd werden zes Russische linie-

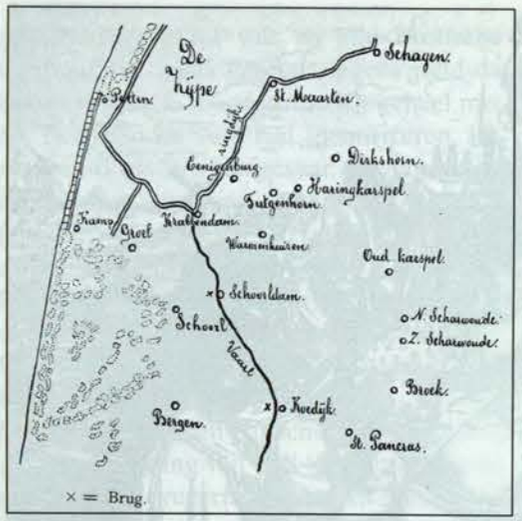


3. 'The reception in Holland'. Spotprent van James Gillray op de inval in 1799 in Noord-Holland. Centraal staat Willem V omwille van de herkenbaarheid. Willem V is net naar Holland vertrokken. Dit was wel zijn zoon, erfprins Willem Frederik, de latere koning Willem I. Willem Frederik was niet bekend bij het Engelse publiek. Uit: De Boekenwereld *3 (1986-1987) 19.*

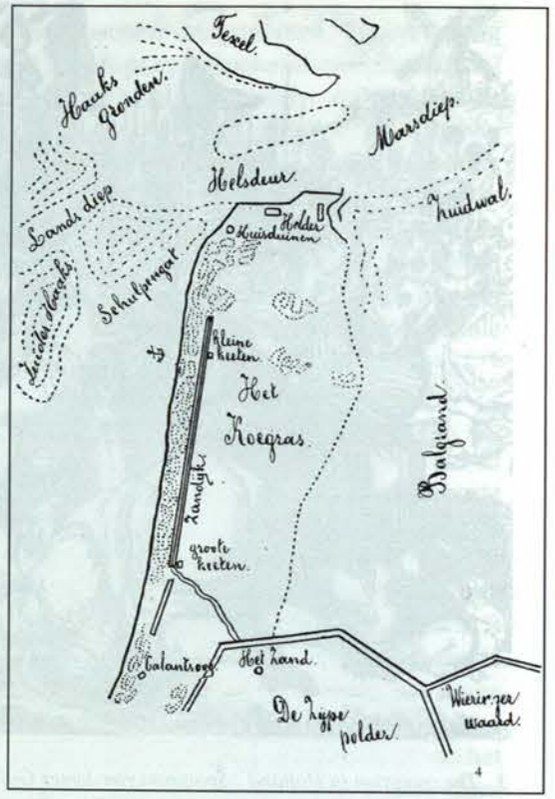
schepen, twee fregatten en een brik. De Russische schepen stonden onder bevel van de admiraals Makaroff en Tate.[37] Als onderdeel van de vloot van Duncan escorteerde een eskader, onder bevel van admiraal Andrew Mitchell (1757-1806), de vloot van transportschepen met het expeditieleger. Kleinere eenheden van Duncans vloot vielen waar mogelijk in de zeegaten en Waddenzee schepen van Bataafse vloot aan.[38] Het expeditieleger was te groot om in één keer overgebracht te kunnen worden. Het stond onder bevel van de Hertog van York, maar de als eerste te landen troepen stonden onder bevel van generaal Ralph Abercromby. De invasievloot van 231 schepen verliet op 12 augustus de rede van Yarmouth en verscheen op 20 augustus voor de Nederlandse kust.[39] De weersomstandigheden lieten echter niet toe de landing uit te voeren. Wel werd er op 22 augustus door de Engelsen besloten een sommatie tot overgave te zenden aan de bevelhebber van de Bataafse vloot schout-bij-nacht Story en de landbevelhebber van Den Helder de kolonel H.J. Gilquin.

"Kyk rektuite, liefebbre! daar zie je de Admiral Batave Story met zijn Secretaire Verveer, kyk zy eens concipieer d'antworde aan Mr. Duncan, ô zo mooi, zoo flatteus antworde! Maar zy zek, zy zal vekt, ô zy zel zo vekt! Zy zal defendeer de Vlak Batave, superbe denfendeer, zy zyn niet banke."[40]

Admiraal Duncan stuurde deze sommatie aan Story met de mededeling dat de landing met succes was uitgevoerd door meer dan twintigduizend man en met de uitnodiging aan de



4. Het oorlogsterrein tussen Petten en Bergen. Uit: F.M.L. van Geen, De Generaal van Geen 1773-1846 *('s-Gravenhage 1910) 56.*



5.. Het oorlogsterreinde kop van Noord-Holland., Uit: Van Geen, De Generaal van Geen, *49.*

schout-bij-nacht te verklaren dat hij met zijn vloot voor de Prins van Oranje zou dienen. De Engelsen kwamen op dit moment als vrienden en bondgenoten. Duncan verzocht als teken de Nederlandse vlag aan de bramsteng op te hijsen. Duncan had Abercromby en Mitchell op de hoogte gebracht van zijn sommatie en hen opgedragen de Nederlanders als bondgenoten te ontvangen. Abercromby schreef een sommatie van gelijke strekking aan Gilquin, maar hij vroeg om overgave, aangezien anders aangevallen zou worden.

De Engelse officieren, die de boodschap overbrachten, waren de zeeofficieren kapitein J. Winthrop, luitenant G.R. Collier en kolonel Maitland.[41] De Engelse zeeofficieren werden door Story ontvangen in aanwezigheid van de kapiteins C. de Jong (1762-1838), A. van Braam (1758-1822) en T.F. van Capellen (1762-1824). Opvallend is dat de Britse officieren aan vice-admiraal Mitchell rapporteerden: "Admiral Story said from his heart he wished for the change, but what could he do? The rest said the same and much more".[42] Hieruit blijkt dat de strijdlust onder de officieren van de Bataafse vloot niet groot was. Story, die een goed patriot was, twijfelde reeds. Bovendien waren enkele van zijn officieren volledig op de hand van de Prins van Oranje (Van Braam, Van Capellen), terwijl anderen, onder wie De Jong, feitelijk tot geen besluit kwamen. Daarbij kwam dat het merendeel van de bemanningen geen enkele vechtlust toonde.

Na het vertrek van de Engelse officieren sloeg de onrust op de vloot toe. Aan een bevel van de Agent (Minister) van Marine J. Spoors, op 24 augustus uitgevaardigd, om de schepen die in het Marsdiep lagen verder naar binnen te brengen in de Vlieter, gaf Story pas na vier dagen gehoor. Slechts één kapitein,

W.H. van Senden, commandant van de *Batavier* (54 stukken), deelde Story mee dat hij zich tegen de Engelsen zou verdedigen. Hij had de bemanning achter zich, maar zou alleen het gevecht aangaan als Story het goede voorbeeld gaf.[43]

Nadat de landing van de Engelsen op 27 augustus op de kust van Callantsoog inderdaad had plaatsgevonden, probeerde Story zijn schepen vanuit de geïsoleerde positie in de Vlieter terug te laten zeilen naar het Marsdiep. Maar nu brak op de Bataafse vloot de onrust pas echt uit. Van gereed maken tot gevecht kwam niets. Op 30 augustus eiste Mitchell de vloot op, waarna van Bataafse zijde verzocht werd om een wapenstilstand. Dit verzoek werd door de Engelsen afgewezen en de kapiteins De Jong en Van Capellen keerden onverrichter zake terug. Nu verloor ook De Jong het gezag over zijn schip, de *Cerberus* (68 stukken). Op het vlaggenschip de *Washington* van Story werd een krijgsraad gehouden, waarop besloten werd niet te vechten, maar te capituleren.

"ô Waar is de helte, die heeft beloof te zul vek, die zou defendeer de vlak Batave? Hy laat zik rekeer door zyne manskappe; hy durft niet probeer te koom in de kruid-kamere, en daar keeft de ordere, neen hy durft niet, hy wil capituleer! - Capituleer? Ja Burkers en Burkeresses, Messieurs et Mesdames capituleer."[44]

Story schreef aan Mitchell dat: "de verraders waarover ik bevel voer, weigeren te vechten, mij en mijnen dapperen officieren blijft slechts over, verteerd van woede, onze donkeren toestand te overzien." Kapitein De Jong kreeg toestemming om aan de Agent van Marine te Den Haag mee te delen dat de vloot zich zonder een schot te lossen had overgegeven. Hij moest hierna direct terugkeren als krijgsgevangene. Op 10 september vertrok hij met de door de Engelsen veroverde vloot naar de Theems.[45]

In Engeland kon men het er niet over eens worden om de voormalige Bataafse vloot ter beschikking te stellen aan Prins Willem V, of om de beste schepen op te nemen in de Engelse vloot. De andere schepen konden dan dienen voor de huisvesting van krijgsgevangenen (prison hulks). Er ontspon zich ook een twist over de vraag of - nu de schepen zich zonder een schot te lossen hadden overgegeven - de prijsgelden alleen aan de zeelui of ook aan het ingescheepte leger onder Abercromby uitgedeeld moesten worden. Uiteindelijk gingen de schepen over naar de Engelse vloot en het prijsgeld werd, na inhouding van het deel voor koning George III (199.812 pond), gelijkelijk verdeeld over zee- en landmacht.[46]

De strijd te land

Op 22 augustus ontving, zoals gezegd, de commandant van Den Helder, kolonel H.J. Gilquin, evenals schout-bij-nacht Story, een sommatie van generaal Abercromby. Gilquin antwoordde kort: "Uwe missive heb ik ontvangen, waarop ik de eer heb te rescribeeren, dat mijn leven aan het Vaderland verknocht is; en dus Generaal, wacht ik U gerustelijk af met de brave troepen, die ik de eer heb te kommandeeren. Dit is mijn antwoord - Heil en Achting."[47]

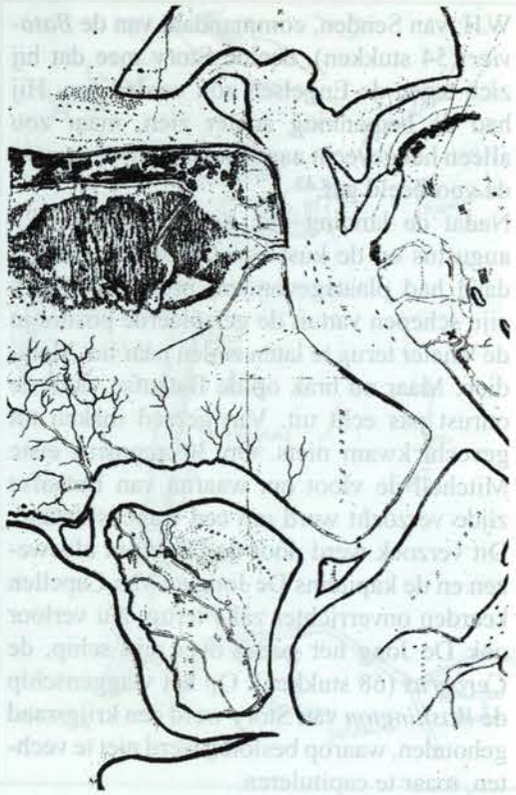
Het viel de waarnemers aan land op, dat verschillende schepen van de invasievloot, die voor de kust lagen de Hollandse vlag al of niet met wimpel voerden. Het was pas op 27 augustus om vier uur, dat ter hoogte van de seinpaal tussen Kleine en Grote Keten de ontscheping van de ongeveer 10.000 Engelse troepen begon. De vloot steunde de landende troepen met geschutvuur. Aan Bataafse kant had Gilquin de 7e halve brigade, bestaande uit drie bataljons van 1.800 man tot zijn beschikking. De eerste divisie, onder luitenant-generaal Daendels, had tot taak Noord-Holland te verdedigen. Dit onderdeel bestond uit 10.420 man. De divisie was verdeeld in twee brigades. De brigade van generaal majoor D. Van Guericke, ongeveer 5.000 man, lag tussen Den Helder en Schagen.

Daendels beval direct na de landing dat Gilquin zich zou terugtrekken uit Den Helder, met als gevolg dat de batterijen Revolutie en Unie vernageld en verder onklaar werden gemaakt.

"Daar eb je een Cavalleriste Batave, ziet em eens draaf: hy brenk aan de Commandante van de Heldere de ordre te vernaklen die Canonne en dan te retireer, ô ook retireer, naar Koegrasse. - Arme Heldere, ky zyt dan kewon door de Enkelsmanne, verlooren door de Batave."[48]

Gilquin moest terugtrekken bezuiden de lijn Petten - Oudesluis. Hij deed dit door ver om de Britse troepen heen te trekken via de toen moerassige Koegras (het Buitenveld). Enkele stukken geschut raakten verloren. Op de 28ste augustus bezette Abercromby Den Helder en werd ook Texel bezet. Ook kwamen er 5.600 troepen aan land onder bevel van de Britse generaal Don. De Bataafse troepen uit Den Helder verenigden zich met die van Daendels, zodat er nu met ongeveer 8.000 man weerstand geboden kon worden tegen het invasieleger. Het heeft er zeker de schijn van gehad dat Daendels zijn hoofd verloor. Hij trok te snel terug voor de Engelse troepen, waardoor die spoedig de lijn Petten - Oudesluis konden bezetten en zo de kop van Noord-Holland geheel in hun bezit kregen. De generaal-en-chef Brune deed er alles aan om zoveel mogelijk troepen naar het front te laten opmarcheren.

"Keef akte, liefebbre! ziet de General [Daendels] ontvank de aankename berikte, dat de Franschmanne kom opmarcheer; dat zy zel word kecommandeert door de General Brune, ô kyk hy zyn blyde! Hy denk nu kaauw te herneem de Heldre; hy denk nu kaauw te snoep de Enkelsmanne, ô hy denkt dit al, om dat hy heeft hoor zek dat de General Brune ze zel verdryf en ze laat verzuip in de Noord-Zee, of ze neem kevanke! - Kyk de General Daendels zyn vrolyke: hy zel ze nu klop, ter deek klop om dat zy ebbe keweest zoo stoute d'attaqueer d'Hollande."[49]



6. Kaart van de landing op 27 augustus 1799, vervaardigd door George Ralph Collier, Hydrographical Office, 31 mei 1803. Particuliere collectie.

Generaal Dumonceau met het tweede leger marcheerde om de Zuiderzee heen. De reserves te Den Haag voegden zich ook bij hen. Aan Frankrijk werd gevraagd om direct versterkingen te zenden. Op deze wijze kreeg Brune 20.000 man bijeen. Een tweede front werd geopend aan de oostgrens van de Bataafse Republiek. Pruisische troepen, versterkt met enkele honderden uitgeweken prinsgezinden, deden een aanval op Arnhem in de nacht van 3 op 4 september. Maar al bij het dorp Westervoort werden zij verslagen door de nationale militie (burgermacht). Ook aanvallen op Winterswijk, Lichtenvoorde, Groenlo, Bredevoort en Borculo waren geen succes. De jonge Prins van Oranje verliet dan ook deze streken, waar hij zo weinig gehoor kreeg, en scheepte zich in te Emden om naar Den Helder te reizen, alwaar hij de 7de september aankwam. Hij nam het bevel op zich van de ongeveer 4.000 man die onder hem wilden dienen. Vanuit Engeland werden steeds meer nieuwe troepen aangevoerd. Een schatting, die door vice-admiraal Mitchell op 16 september werd gemaakt, over het aantal gelande troepen luidt: eerste landing (27/8) 10.000 man (Abercromby); tweede landing (28/8) 5.600 man (Don), derde landing (12/9) 8.000 man (2e Russische divisie Hermann); vierde landing (13/9) 9.000 man (Lord Chatham, Prins William of Gloucester); vijfde landing (15/9) 5.500 man (1e Russische divisie). Mitchell verwachtte nog ongeveer 5.000 Russen. De Engelse artillerie en cavalerie schatte hij op 1.000 man.[50] Het gehele expeditieleger bedroeg dan in totaal ongeveer 44.100 man.

Op 10 september opende Brune de aanval op de Zijpe-stelling. Abercromby had 16 à 17.000 man ter beschikking, terwijl Brune 20.000 man sterk was. De Frans-Bataafse troepen bestonden uit die van Daendels (rechtervleugel), Dumonceau (midden) en Vandamme (linkervleugel). Vandamme voerde 7.000 man Franse troepen aan. Brune zag ze als de elite. De aanval van de Franse troepen verliep vlot en de Zijpe-stelling stond op het punt geforceerd te worden, maar de Bataafse troepen leden een nederlaag en trokken terug op Haarlem en Amsterdam zonder dat daar een noodzaak voor was.

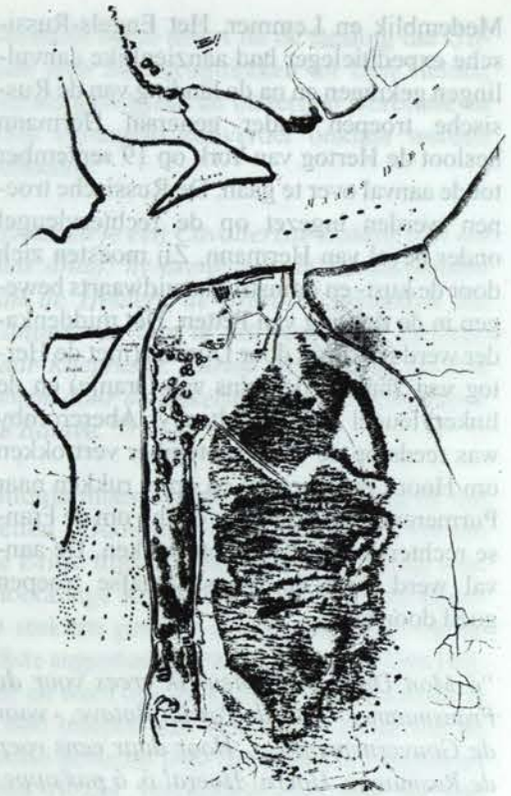
"Hoor die kemor van de volke teken General Daendels: zy zek, wil die vente niet vekte, wil hy overkeef de lande, is de General Daendels niet meer de Patriote, heeft hy kekonkelt met de vyande? ... wat is die Daendels voor ene vente dat hy zo kaat akteruite?"[51]

Ondertussen waren kleine eenheden van de Engelse marine de Zuiderzee binnengedrongen en hadden zich meester gemaakt van Medemblik en Lemmer. Het Engels-Russische expeditieleger had aanzienlijke aanvullingen gekregen en na de landing van de Russische troepen onder generaal Hermann besloot de Hertog van York op 19 september tot de aanval over te gaan. De Russische troepen werden ingezet op de rechtervleugel onder bevel van Hermann. Zij moesten zich door de kust- en duinstrook zuidwaarts bewegen in de richting van Petten. Het middenkader werd gevormd door Dundas (met de Hertog van York en de Prins van Oranje) en de linkervleugel onder Pulteney. Abercromby was reeds op de 17de september vertrokken om Hoorn in te nemen en op te rukken naar Purmerend. Het plan was, dat hij om de Franse rechtervleugel heen zou trekken. De aanval werd door de Frans-Bataafse troepen goed doorstaan.

"ô Mon Dieu, mon Dieu! Ik vrees voor de Fransmanne, - voor de Patriot Batave, - voor de Gouvernemente! ... Hoor daar eens roep de Rusmanne, Hoera! Hoera! ô, ô pas oppe! De Barbaar van het Noorden je kom verniel, ô zy je zel opvreet met huid en met haïre! ... Pas op myn dappre General van Damme, daar zel wat zyn te kluive!"[52]

De Russen veroverden eerst Bergen en Schoorldam, maar werden later op de dag door de troepen van Vandamme en Gouvion met de bajonet er weer uitgedreven, waarbij de Russische generaals Hermann en Tchertchekoff gevangen genomen werden. De troepen van Daendels (rechtervleugel) werden eerst teruggeslagen, maar herwonnen later het verloren terrein weer. Dumonceau (midden) raakte gewond en gaf het bevel over aan de Bataafse generaal H.D. Bonhomme. Deze troepen leden zware verliezen, maar hielden stand.

Abercromby moest, na Hoorn zonder veel problemen te hebben ingenomen, ten gevolge van genoemde tegenslagen weer terugtrekken achter de Zijpe-stelling. De Hertog van York had twee grote vergissingen



7. Detail van illustratie 6.

gemaakt: de vermoeide, net gelande Russen direct in te zetten en zijn beste generaal (Abercromby) ver weg te sturen om Hoorn in te nemen.
Brune liet als voorzorg de kuststreek langs de Zuiderzee onder water zetten, met name de Schermer, de Purmer en de Beemster. Het doel hiervan was het te verdedigen front te verkleinen, want dát er een aanval zou komen was zeer waarschijnlijk. Het seizoen verliep en de Engels-Russische troepen achter de Zijpe-stelling konden niet werkeloos blijven. Op 2 oktober om vijf uur 's morgens werd de aanval op de Frans-Bataafse troepen ingezet. De hoofdaanval was net als vorige keer in de kuststrook (de Franse linkervleugel). Pulteney en de Prins van Oranje bedreigden Daendels, en de troepen onder Dundas en de Russische generaal Essen trokken op naar Bergen. Abercromby trok met drie brigades langs het strand zuidwaards, ondersteund door kanonneerboten. Het Frans-Bataafse midden onder Dumonceau werd krachtig aangevallen. Tegen de avond had Dundas Bergen en Abercromby Egmond aan Zee bereikt.

"Ziet daar eens staan in brant, de Dorpen Schoorl, Schoorldam, en aan de andre kante Groet, ô wat de bedroefte vertooninke. Arme Burkre die daar adt kedakte te leef kelukkike, ô ky zyt keruineerte, door d'oorloke, je huis verbrante, je vee kedoote, de meuble keplunderte en vernielte en de Doktere vekrakte of vermoorte, ô watte yslyke spectacle voor die arme manne van Noord-Hollande, die altoos eb keleefde zo vreedzame."[53]

Vandamme en Gouvion wisten een drievoudige overmacht van zich af te houden (11.000 man tegen 30.000). Brune besloot dat zij in de nacht terug moesten trekken op de lijn Wijk aan Zee - Krommeniedijk. Ook Daendels kreeg bevel zich terug te trekken tot bij Purmerend om zo Amsterdam te dekken. Brunes hoofdkwartier werd te Beverwijk gelegd. De Engelsen namen Alkmaar in, waarna op 6 oktober de aanval opnieuw door de Engelse en Russische troepen werd ingezet. Castricum werd bedreigd, maar de tegenaanval, onder bevel van Brune, had succes en de Frans-Bataafse troepen stootten door tot Egmond aan Zee.

"Daar komt de General Brune met zyne Guides. Hoor em eens schreeuw: Republicaine Français! Houdt courage, denk dat ky zyt Fransen! ... En avant, marsch, marsch, marsch! [...] Kyk die Jakre van de Republike Batave eens vekt, ô dat zyn zulke superbe Soldats, zy haar lante aandoen veel honneur. - Kyk die rydende Artillerie Batave ook eens courageus manoeuvreer en met die canon vek als de duvle! - Rem-te-tem-tem, ziet my die Hussards Batave eens vekt, ô wat dat zyn brave Cavaleriste: zy niet zyn banke voor de kroote Zwaarde en Lance van de Cosakke, zy ook wat lak met d'Enkels Cavallerie."[54]

De nationale militie van Rotterdam weerde zich dapper en deed niet onder voor de vuurbeproefde troepen. Op 9 oktober trok de Hertog van York zich weer terug achter de Zijpestelling en Alkmaar, Hoorn, Enkhuizen en Medemblik werden hernomen door de Frans-Bataafse troepen. Generaal Don werd als afgezant van de Hertog van York gestuurd om over een wapenstilstand te onderhandelen, maar Daendels liet Don als spion gevangen nemen. Op 15 oktober kwam de Britse generaal Knox met een eender verzoek. Na lange onderhandelingen werd men het op 28 oktober te Alkmaar eens of, zo men wil, legde men zich erbij neer dat de veroverde Bataafse vloot in Britse handen bleef.
Overeengekomen werd, dat de Engels-Russische troepen een maand na de tekening van de capitulatie het land verlaten zouden moeten hebben en dat de wederzijdse gevangenen zouden worden uitgewisseld. Uiteindelijk werden er 8.000 gevangenen uitgewisseld, waaronder het marinepersoneel dat zich in Engeland bevond. Onder deze gevangenen bevond zich admiraal J.W. de Winter (1761-1812), sinds de slag bij Kamperduin in 1797. Bovendien werd afgesproken dat de batterijen en andere gebouwen te Den Helder niet vernield zouden worden. Brune kon terugzien op een goed resultaat, maar het Bataafse Uitvoerend Bewind dacht daar anders over, nu de vloot verloren bleef en niet in het verdrag viel. Op 22 oktober begon de inscheping van het Engels-Russische expeditieleger, waarna de Hertog van York op 1 november terugging naar Engeland. Uiteindelijk hadden op 20 november alle troepen zich ingescheept.

"De Lieremanne je dan ten slotte zel vertel, dat de Republicque Batave nu nok eeft veel meer de défension dan in de kepasseerte jaare. In Zeelande zyn meer dan 10,000 Fransmanne, in Hollande ook zyn veel van die Burkres. Frieslande word koet voorziene, zoo wel als de Frontiere die zyn toebehoor aan de Republicque Batave. Daarom, Burkers en Burkeresses! Messieurs et Mesdames! wees maar niet onkeruste dat ky zo kauw zelt word overmeesterte d'Enkelsmanne het zel ondervind als hy het probeerte. [...] Adieu dan liefebbre! leef kelukkike, leef vrolike, de Lieremanne nu kaat naar d'andere lante om ook daar t'amuseer de Volke. Hy zik nokmaals recommandeer in de kunste, wanneer hy weer zel arriveer Adieu!"[55]

Besluit

De satirische *Toverlantaarn*, waarop wij ons licht hebben laten schijnen, is een bijzonder tijdsdocument. Het oefent kritiek uit op enige hoofdrolspelers in die merkwaardige bevrijdingspoging gedurende het laatste jaar van de achttiende eeuw. Toch heeft de schrijver kennelijk de bedoeling gehad zijn publiek moreel te steunen. Nu, twee eeuwen later, mogen wij de Lierman dankbaar zijn voor zijn openhartige commentaar op de eigentijdse politieke en militaire verwikkelingen. Zijn *Toverlantaarn* biedt wel niet veel nieuws aan 'feiten' maar hij geeft wel enkele onverwachte doorkijkjes in de opwindende campagnes van zijn tijd. Mogelijk zijn er nog wel meer dubbele bodems in zijn rapportage te ontdekken. Wij waarderen hem als onderhoudend en kritisch beschouwer van zijn dagen.

Noten

1. En verder te Alkmaar bij Molkman; Zaandam bij van Aaken; Den Bosch bij Palier en Zoon; Haarlem bij Beets (vanaf nummer 2 bij Luyten); Leiden bij Coster; Rotterdam bij Demelinne, Bal, Tuinzing, enz.; Schiedam bij Sweben; Dordrecht bij de Haas; Utrecht bij de Weduwe Ter Veen; Arnhem bij Nyhof; Middelburg bij Gilissen; Den Haag bij van Drecht "en voorts alöm à 1 stuiver". De nummers 1-5 melden dat "de volgende aflevering aanstaande woensdag zal worden uitgegeven".
2. Namelijk in de Universiteitsbibliotheek van

Amsterdam. Een incompleet exemplaar dat slechts de nummers 1-7 omvat, bevindt zich in de bibliotheek van de Koninklijke Militaire Academie te Breda.

3. A.B. Saakes, *Naamlijst van Nederduitsche boeken ... geduurende de jaaren 1799-1803 in ons Vaderland uitgekomen, of derde deel* (Amsterdam 1804) 100 ('Lijsten van nieuw uitgekomen boeken, in Januari 1800, No. I'): "De Toverlantaarn, fraai curieus mooi, ô soo mooi. No.1 [...] gr.8vo. Te Rottm. bij J.D. Demelinne. Elk No. à f -.1.-"; ibidem, 191 ('Lijst van nieuw uitgekomen boeken in December 1800, No. II: Tijdschriften etc.'): "De Toverlantaarn, fraai curieus mooi, ô soo mooi. No. 1-15. Compl. gr.8vo. Te Rottm. bij J. Demelinne. f 1.2.8".
4. P.J. Buijnsters, 'Bibliografie 18-eeuwse satirische tijdschriften in Nederland', in: *Documentatieblad Werkgroep 18e Eeuw* nummer 5 (november 1969, herdrukt Utrecht 1975) 12-25; de *Toverlantaarn* wordt door Buijnsters niet gesignaleerd. Zie verder van zijn hand: *Nederlandse literatuur van de achttiende eeuw* (Utrecht 1984) en *Spectatoriale geschriften* (Utrecht 1991).
5. Vergelijk J. Grootaers, *Maskerade der muze. Vervalsing, namaak en letterdiefstal in eigen en vreemde letterkunde* (Amsterdam 1954)
6. Buijnsters, 'Bibliografie 18e eeuwse satirische tijdschriften', nummers 28 en 29, waaraan nog kan worden toegevoegd het pamflet *Groninger Tooverlantaaren. Fraye Kerjoes O zoo mooy zoo mooy* (z.pl. en z.j. [1748]), hierbij behoren ook de *Raarekieken* geciteerd door J.K.H. van der Meer, *Patriotten in Groningen 1780-1795*. Groninger Historische Reeks 14 (Assen 1996) 363, en het pamflet door Nic. Hoefnagel [onz.] *De vrolyke Walon met de rarekiek-kas op de Amsterdamsche kermis ...* (z.pl. [1782]). Zie ook het *Woordenboek der Nederlandsche Taal*, onder 'rarekiek' en 'tooverlantaarn'.
7. J.J. Wesselo (ed.), *Pieter van Woensel; Amurath-Effendi, Hekim-Bachi*. Klassiek Letterkundig Pantheon 200. (Zutphen 1974)
8. Zie het *Woordenboek der Nederlandsche Taal*, dat voor 'lierman' onder andere de volgende betekenis geeft: de man die de lier, een draagbaar draaiorgel, bespeelt.
9. *Toverlantaarn*, 105 en 110
10. Piers Mackesy, *Statesmen at war. The strategy of overthrow 1798-1799* (Londen 1974); A.B. Piechowiak, 'The Anglo-Russian Expedition to Holland in 1799', in: *The Slavonic and East European Review* 41 (1961-63) 182-195; S. Schama, *Patriots and liberators. Revolution in the Netherlands* (New York 1977) 389-396
11. *Toverlantaarn*, 2
12. Piechowiak, 'Anglo-Russian expedition', 183; H.W. Richmond (ed.), *Private papers of George, second Earl Spencer, First Lord of the Admiralty 1794-1801*. Navy Records Society (1924) deel 3 (-4), The Helder Expedition. March 1799 to February 1800, 131-212
13. Richmond, *Private papers*, 133 en 146-152; Piechowiak, 'Anglo-Russian expedition', 183-185; Mackesy, *Statesmen at war*, 72-183, 185 en 162; H.T. Colenbrander, *De Bataafsche republiek* (Amsterdam 1908) 201-202
14. J.R. Bruijn, 'Oranje in Engeland en de invasie van 1799', in: *Tijdschrift voor Geschiedenis* 79 (1966) 5-23; Richmond, *Private papers*, 152-155
15. I. Mendels, *Herman Willem Daendels vóór zijne benoeming tot Gouverneur-Generaal van Oost-Indië (1762-1807)* ('s-Gravenhage 1890) bijlage 43, 120; Colenbrander, *Bataafsche republiek*, afbeelding tussen 204-205; Piechowiak, 'Anglo-Russian expedition', 184-185
16. L. Legrand (vertaling en aantekeningen van H. Pyttersen), *Geschiedenis der Bataafsche republiek* (Arnhem 1895) 211-212; J.C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen* deel 6(2) ('s-Gravenhage, Amsterdam 1848) 359. De linieschepen waren de *Washington* (70 stukken, schout-bij-nacht S. Story, kapitein-ter-zee T.F. van Capellen), *Leyden, Cerberus, Utrecht, De Ruyter* en *Gelderland* (64-68 stukken, kapiteins-ter-zee A.G. van Braam, C. de Jong, P.H. Kolff, J. Huys en kapitein luitenant-ter-zee J.H. Waldeck), de vijftigers *Beschermer* en *Batavier* (56 stukken, kapitein-ter-zee H.J.F. Eilbracht en W.H. van Senden), de fregatten *Amphitrite* (44 stukken, kapitein luitenant-ter-zee J.D. Schutter), de *Mars* (geraseerd linieschip, 44 stukken, kapitein luitenant-ter-zee D. Bock), *Embuscade* (34 stukken, kapitein luitenant-ter-zee J. Rivery), brik *Galathée* (16 stukken, luitenant-ter-zee J.J. Droop). In totaal 4.380 opvarenden.
17. *Toverlantaarn*, 11-12, vergelijk ook 26 en 76
18. Ibidem, 98, 100, 110 en 119
19. Ibid., 99
20. Ibid., 73-74; vergelijk ook 82 en 107. Zie O. Schutte, *Repertorium der buitenlandse vertegenwoordigers, residerende in Nederland 1584-1810* ('s-Gravenhage 1983) 42-44; Colenbrander, *Bataafsche republiek*, 228; H.T. Colenbrander (ed.), *Gedenkstukken der algemeene geschiedenis van Nederland van 1795 tot 1840* deel III: Uitvoerend Bewind - Engelsch-Russische Inval - Amiens 1798-1801(2). Rijks Geschiedkundige Publicatiën, grote serie 3 ('s-Gravenhage 1907) 140, 143, 591 en 597
21. *Toverlantaarn*, 110. Over de burger-representant Daniël Cornelis de Leeuw (1747-1834) zie A.M. Elias en Paula Schölvinck, m.m.v. H. Boels, *Volksrepresentanten en wetgevers. De politieke elite in de Bataafs-Franse tijd 1796-1810* (Amsterdam 1991) 150-151. In Saakes' *Naamlijst*, deel 3, vindt

men behalve vele publicaties (in de vorm van proclamaties, zegezangen, heilwensen, kaarten en portretten) naar aanleiding van het verloop van de inval, ook een aantal 'volksliederen' en redevoeringen die ter gelegenheid van het Nationale Feest hebben gediend (aldaar 108, 111-112, 116, 122 enz.).
22. Zie de beschouwingen van Machteld M. Bouman bij haar heruitgave van *De Uytvaert van het vryje metzelaersgilde. Een anti-maconnieke klucht uit 1735*. Atlantis 5 (Amsterdam 1993).
23. *Toverlantaarn*, 113. De treurzang die de Lierman hier ten beste geeft, lijkt op het eerste gezicht blasfemisch, maar die gevoelswaarde had het Wilhelmus - dat, zoals bekend, pas sinds 1932 het officiële volkslied is -, toen in het geheel niet. Kennelijk fungeerde dit zestiende-eeuwse geuzenlied toen al wel als strijdlied. In nummer 5 sprak de Lierman al: "Keef akte, Burkers en Burkeresses, Messieurs et Mesdames, daar zie je de Dorpe van Bergen, met zyne half keruïneerde Kerke: daar zie je nu toute sortes des militaires, vekt als leeuwe. Hoor de trompet: Flanke de - flank - flank, flank, flank! Hoor de musicque, zy blaas door malkare Ca ira, Wilhelmus van Nassauwe, Allons enfans de la Patrie, Al is ons Prinsje nok zo klein; o wat een allarme." (*Toverlantaarn*, 33). De Londense treurmars luidt aldus (*Toverlantaarn*, 116):
Wilhelmus van Nassauwe
Ky zyt d'onnoosle bloet:
Het jou zel tousjours rouwe,
Dat ky weer uit Holland moet.
Ky kant dan weer vertrekken
Van hier naar Enkeland,
Waar men met jou zel kekken,
Dat ky niet blyf in Holland.
Ky zult nu met je kasten
't Kenddebrood verteer
Of anders moet ky vasten.
Want ky nooit kom in Holland meer.
24. *Toverlantaarn*, 114. Vergelijk over de manifesten ook 2, 3 en 25. Twee proclamaties van de Prins (van 28 juli 1799 en zonder datum) zijn onder andere te vinden bij Colenbrander, *De Bataafsche republiek*, 200-201 en 210-211 en bij E. Walsh, *Russen en Engelsen in Noord-Holland. Een verslag van de expeditie naar Holland in de herfst van het jaar 1799*. Vert. H. Eysink Smeets (Schoorl 1983) 151-152 en 152-154. Voor de politieke omlijsting zie vooral Bruijn, 'Oranje in Engeland en de invasie van 1799', 5-23.
25. *Toverlantaarn*, 5, 16, 24, 34, 56, 70, 100 en 115. Vergelijk P.M. Peucker en J.P.C.M. van Hoof, 'Daendels, een groot generaal?', in: *Herman Willem Daendels 1762-1818, Geldersman, patriot ...* (Utrecht 1991) 47-59 (met name 53-57: De Brits-Russische invasie van 1799).
26. *Toverlantaarn*, 7. Op pagina's 61-62 laat de Lierman de Prins aan de bevolking van het op 3 oktober ingenomen Alkmaar echter, onder meer, herstel van de provinciale soevereiniteit beloven.
27. *Toverlantaarn*, 11-14; C.H.F. Simons, *Marinejustitie* (Assen 1974) 100-102
28. *Toverlantaarn*, 15
29. Ibid., 19-20, vergelijk ook 43 en 44
30. Ibid., 46-47. Over hen H. Boels, *Binnenlandse Zaken. Ontstaan en ontwikkeling van een departement in de Bataafse tijd 1795-1806. Een reconstructie* (Den Haag 1993).
31. Ibid., 86
32. Ibid., 79-80. Vergelijk *Besluiten der Eerste Kamer van het Vertegenwoordigend Lichaam des Bataafschen Volks* (Den Haag 1798-1801) sub 5 en 10 oktober 1799 (respectievelijk 194-195 en 367-373) en *Besluiten der Eerste Kamer van het Vertegenwoordigend Lichaam. Bijlagen*: 1799 Sept./Oct., bijlage bij besluiten van 5 October 1799 (rapport commissie Pompe van Meerdervoort; 14 pp.).
33. Afgezien van de plaatsen die het toneel van gevechtshandelingen zijn, over Rotterdam verder: *Toverlantaarn*, 18, 20, 22, 31, 46, 47, 64, 105, 107-108 en 111. Bovendien herinneren wij er aan dat Saakes' *Naamlijst* als plaats van uitgave der *Toverlantaarn* slechts geeft Rotterdam!
34. *Toverlantaarn*, 19 en 101. Over Hespe en zijn publicitaire activiteiten onder andere: W.P. Sautijn Kluit, 'Janus; de Politiek Blixem; en beider gevolg', in: *De Nederlandsche Spectator* (1867) 347-352; Jeanette Elias, *Bijdrage tot de kennis van de historiographie der Bataafsche Republiek* (Leiden 1906) 43-44 (wier verwijzing onjuist lijkt); A.M. Elias, *Het Nationaal Syndicaat 1802-1805* (Bussum 1975) 42-44; Schama, *Patriots and Liberators*, 79, 339, 345, 347, 417, 432 (en de noten); Laurence Charpentier, 'Aufklärung und Judenemanzipation in den ersten Jahren der Batavischen Republik (1795-1798). Bemerkungen zum Emanzipationsdekret vom 2. September 1796', in: *Aschkenas. Zeitschrift für Geschichte und Kultur der Juden* 4 (1994) 141-152 (noten 21 en 30 aldaar).
35. A.H. Huussen jr., 'Freedom of the press and censorship in the Netherlands, 1780-1810', in: A.C. Duke en C.A. Tamse (ed.) *Too mighty to be free. Censorship and the press in Britain and the Netherlands*. Britain and the Netherlands 9 (Zutphen 1987 [=1988]) 107-126
36. Zie de these van H. de Lange, 'De politieke actie van een bewuste publieke opinie', in: *De Gids* 134 (1971) 505-515 en 'De politieke pers in de Bataafse Revolutie. Enkele analytische hypothesen', in: *Economisch- en Sociaal-Historisch Jaarboek* 35 (1972) 81-93
37. Algemene overzichtswerken, waarin de vlootacties uitvoerig worden behandeld, zijn: E.P. Bren-

ton, *The Naval History of Great Britain from 1783 to 1822* deel 2 (London 1823) 401-418; W. James, *The Naval History of Great Britain, from the declaration of war by France in 1793 to the accession of George IV* deel 2 (London 1886) 343-352; De Jonge, *Geschiedenis zeewezen*, deel 6(2), 348-430; Duncan Earl of Camperdown, *Admiral Duncan* (London 1898) 312-336 (Expedition to the Helder). Een overzicht van de door de Britse marine buitgemaakte schepen in 1799 is te vinden in *Steel's Naval Chronologist of the late war* (London 1806), sect. 2: Dutch national ships lost, taken, or destroyed, 1799, 32-33; van meer recente datum is R.P. Goettsch, 'Den Helder en de Bataafse vloot voor en tijdens de Engels-Russische inval in augustus 1799', in: *West-Frieslands Oud en Nieuw* 30 (1963) 138-149

38. Als voorbeeld de akties van captain John Winthrop (1790-1819) op 27 juni, 10 juni en 11 augustus 1799, in Brenton, *Naval History*, deel 2, 402-403; De Jonge, *Geschiedenis zeewezen*, deel 6(2), 350-351
39. Voor de indeling van de vloot zie de overzichten in Richmond, *Private papers*, 164,171. De vloot bestond uit 51 oorlogsschepen, 28 kotters, 22 kleinere schepen, 21 troepentransportschepen en 130 transportschepen. Het vlaggenschip van admiraal Mitchell was de *Isis* (50 stukken).
40. *Toverlantaarn*, 5
41. Richmond, *Private papers*, 172-175; L.C. Vonk, *Geschiedenis der landing van het Engelsch-Russisch leger in Noord-Holland* (Haarlem 1801) 2 delen, deel I, 30-39
42. Richmond, *Private papers*, 176-177. Aan de geciteerde brief van Mitchell aan Lord Spencer (24-8-1799 aan boord van de *Isis*) werd toegevoegd een overzicht van de Bataafse vloot samengesteld door G.R. Collier. Collier heeft alles goed geobserveerd. Later, na de operatie, zou hij de gegevens voor een nauwkeurige zeekaart aanleveren: "Survey of the Channels into the Texel with position of the British Troops on the evening of their landing near the Helder 27th August 1799 and the situation of the Dutch Fleet on its surrender to the British under the command of Vice Admiral Andrew Mitchell by George Ralph Collier. Graciously communicated by H.R.H. Prince William of Gloucester", uitgegeven door het Hydrographical Office 31 mei 1803, door de Hydrographer to the Admiralty A. Dalrymple.
43. *Geschied- en Krijgskundige gebeurdnissen van de landing der Engelschen en Russen gedurende den veldtogt in Noord-Holland 1799* (Den Haag 1800) 2 delen, deel I, 26. Een tekst van Franse kant, zoals die van de generaal M. Dumas, *Récit des événemens et opérations historiques militaires ... dans la Nord-Hollande* deel I (Hamburg 1799) is ook in Nederlandse vertaling verschenen; zie Knuttel Catalogus der pamfletten in de Koninklijke Bibliotheek Den Haag, nr. 23039; Legrand, *Geschiedenis der Bataafsche republiek*, 216.
44. *Toverlantaarn*, 12
45. C. de Jong, *Verantwoording en verdediging van .... als kapitein ter zee gecommandeerd hebbende 's lands schip 'Cerberus', wegens zijn gehouden gedrag voor, bij en na de overgave van 's lands eskader voor de Vlieter, onder orders van den gewezen schout bij nacht Samuel Story, den 30 augustus 1799* 3 delen (Haarlem 1804-1805) 1-172, 173-470 en 471-848; J.R. Bruijn en C. van Baalen, *Van zeeman tot residentieburger. Cornelius de Jong van Rodenburgh (1762-1838)* (Hilversum 1996) 33-37. Voor de ervaring van het bemanningslid Jan Hendrik Waldeck zie recentelijk P. Waldeck, 'De Vlieter: dieptepunt in de geschiedenis van de Nederlandse zeemacht. Relaas van een persoonlijke belevenis', in: *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 18 (1999) 29-46.
46. Vonk, *Geschiedenis der landing*, 39. Overzichten die de strijd te land benadrukken, zijn behalve het werk van Vonk: G.J.W. Koolemans Beynen, *Krijgsgeschiedkundige studie over de verdediging der Bataafsche Republiek in 1799* (Breda 1895) (overdruk van artikelen uit de "Militaire Spectator" 1891-1895); Legrand, *Geschiedenis der Bataafsche republiek*, 208-243; *Geschied- en Krijgskundige gebeurtenissen*, deel I, 1-52, deel II, 1-17; Mendels, *Herman Willem Daendels*, 250-286, bijlagen 43-52 (19-189); Walsh, *Russen en Engelsen in Noord-Holland*, 1-160, vertaling van 'A narrative of the expedition to Holland in the autumn of the year 1799, illustrated with a map of North Holland and seven views of the principal places occupied by the British forces' (London 1800). De rol van de Bataafse artillerie is kort weergegeven door: J.W. van Sypesteijn, *Geschiedenis van het regiment Nederlandsche Rijdende Artillerie* (Zaltbommel 1852) 37-53; voor kritiek hierop zie W.J. Knoop, *Krijgs- en geschiedkundige geschriften* (Schiedam 1862) deel 3, 3-17. Een historisch essay biedt A. Alberts, *De huzaren van Castricum, een geschiedenis van de Nederlandse Republiek van 1780 tot 1800* (Amsterdam 1973), waarin de periode van de inval uitvoerig voorkomt (276-332), voorzien van een bronnen- en literatuuroverzicht, ook de rol van de Bataafse huzaren onder bevel van kolonel F. Quaita komt er uitvoerig aan de orde.
47. Richmond, *Private papers*, 190-191. Het is verrassend dat Richmond in de geschreven naam De Yorman niet [d']Hermann (de Russische generaal) herkende. Hij sluit hier wel aan bij alle geciteerde Engelstalige bronnen, die zelden pogen om een niet-Engelse naam correct te schrijven (zie het in noot 28 geciteerde artikel van Piechowiak en de door Richmond uitgegeven *Papers*). Hiertegenover stellen de Nederlanders slechts kleine verschrijvingen (Abercrombie, Mitchel). De Bataafse spotnaam 'Abelkrombeen' is wel vermakelijk.
48. *Toverlantaarn*, 6
49. Ibid., 10
50. Walsh, *Russen en Engelsen*, 80-82; Legrand, *Geschiedenis der Bataafsche republiek*, 238-243
51. *Toverlantaarn*, 18
52. Ibid., 31-32
53. Ibid., 58
54. Ibid., 70. Het gebruik van slag- en blaasinstrumenten als trommel en hoorn om signalen te geven buiten het bereik van de menselijke stem is zo oud als er legers zijn. Van Yperen wijst hierop in zijn inleiding tot de militaire muziek: R. van Yperen, *De Nederlandse militaire muziek* (Bussum 1966) 1-142. De legers in de Franse tijd zijn hierop geen uitzondering. De Koninklijke Landmacht kent deze signalen nog steeds, maar het aangeven van de richtingen van marcheren in het veld gaat nu anders. Tot na de Eerste Wereldoorlog werden hiertoe allerlei signalen gebruikt. Er bestonden voorschriften voor de tamboers en hoornblazers. Zij leerden seinen met de stok, marsen en signalen voor de trom en de hoorn, signalen op de hoorn voor de oefeningen en het gevecht in verspreide orde: a. benoemings-signalen (bijvoorbeeld 1e, 2e, 3e compagnie, rechter- en linkervleugel, het geheel) en b. uitvoerings-signalen (bijvoorbeeld verspreiden, voorwaarts, halt, rechtsomkeert, vuren, stormaanval). Zie: *Voorschrift voor den Sergeant- of Korporaal-tamboer, den Sergeant- of Korporaal-hoornblazer en de Tamboers en Hoorblazers* (Breda 1893) 1-46).
De *Toverlantaarn* geeft ook een aantal van de signalen weer, zoals op p. 22: "Hoor daar de trompets, daar slaan de trom of het is brante"; p. 37 [hoorn:] "Tetra, te-tra. te-tra-ra-tra, daar kaat de retrait compleete"; p. 45: "Hoor de trom daar slaan de verkaderinke: Trang-lang-tang --Trang-lang-tang -- trang-ra-ta-trang-ra-ta-trang--, in het keweer!"; p. 58 [trom:] "Ram--ram--ram -- ram-plam-plam -- rám-ram!- Daar kaan de Fransmanne [...] weer voorwaardse"; p. 59 [trom:] "Tram-ra-de--dram--re-de-dram--re-de-dram! allons, weer voorwaardse [...] Ra-tra--ra-tra--ra-tra--ra-tra--, daar kaat de boel akteruite"; p. 67 [trom:] "Ram-plam-plam-plam-plam-plam-plam: seldremente, daar arriveer veel van de Fransmanne"; p. 90 [trom:] "Ram-tam-tam-tam--Ram-tam-tam-tam--Ram-ram-ram-tam-tam, hoor my daar maar eens de tambours, zy zyn van de 4e halve Brikade."
55. *Toverlantaarn*, 119-120

'De waardigheid van een koloniale mogendheid'. De Hydrografische Dienst en de kartering van de Indische Archipel tussen 1874 en 1894.

Christiaan Biezen

Inleiding

Sinds Europeanen naar Azië varen, proberen zij de meest veilige vaarroutes op papier vast te leggen.[1] Een goede cartografische kennis van de Aziatische wateren was van groot belang voor een bloeiende handel. Er zou echter lange tijd overheen gaan voordat systematisch en op grote schaal gegevens werden verzameld om de zeekaarten mee te verbeteren. In de negentiende eeuw werd het verzamelen van cartografische gegevens één van de taken van de Nederlandse marineschepen die in de Oost-Indische kolonie waren gestationeerd. De marine was echter een verwaarloosd onderdeel.[2] Veel politici vonden dat er best wat minder geld uitgegeven kon worden aan de marine in Nederlands-Indië. De geleidelijke stijging van de marinebegroting werd steeds sterk bekritiseerd door leden van de Tweede Kamer.[3] De marinebegrotingen in de jaren zeventig en tachtig van de negentiende eeuw groeiden weliswaar, maar de Hydrografische Dienst (HD), het marineonderdeel dat zich met de kartering van de Indische Archipel bezighield, merkte daar weinig van. De HD moest het met een beperkt aantal opnemingsmiddelen stellen. Toch lukte het de HD in de tweede helft van de negentiende eeuw om in redelijk korte tijd belangrijke delen van de Archipel te karteren. Hoe slaagde de dienst erin om met beperkte middelen deze prestatie te leveren? Welke gebieden werden in kaart gebracht? Wat waren de motieven? Welke rol speelde de HD in de expansie van de koloniale staat in de Indische Archipel?

Deze vragen zullen bestudeerd worden voor de periode 1874-1894. In deze eerste jaren na de oprichting van de HD – in 1874 – werd druk gezocht naar de efficiëntste en goedkoopste organisatievorm. Dit artikel begint met een uiteenzetting over de kartering in de Indische Archipel zoals die bestond vóór de oprichting van de HD. Vervolgens komen de organisatiestructuur en de opnemingsmiddelen van de HD aan bod. Beiden vormden het kader waarbinnen het opnemingsbeleid moest worden uitgestippeld. Na een schets van de hoofdlijnen van dit beleid zullen de motieven aan de hand van enkele specifieke gevallen verder uitgediept worden. Hier zal ook nader ingegaan worden op de theorieën van J.Th. Lindblad over de economische aspecten van de koloniale expansie en de wijze waarop de HD daarin past.[4]

Het gros van de gepresenteerde gegevens is afkomstig uit de Koloniale Verslagen en de Mailrapporten. De eerste werden samengesteld om de Volksvertegenwoordiging in Nederland te informeren over de situatie in de Indische Archipel, terwijl de tweede bron bestaat uit de rapporten die de Gouverneur-Generaal in Batavia (de hoogste ambtenaar in Nederlands-Indië) naar het Ministerie van Koloniën in Den Haag stuurde.

De voorgeschiedenis

De oprichting van de HD in 1874 betekende geen grote breuk met eerdere ontwikkelingen. In dat jaar werd slechts een aantal onderdelen dat al langer bestond en al langer samenwerkte officieel in één organisatie samengebracht. Om een goed beeld te krijgen van de werkzaamheden van de HD is het dan ook nodig om kort op de voorafgaande periode in te gaan.

Met de neergang van de Verenigde Oost-Indische Compagnie aan het einde van de achttiende eeuw raakte de kartering van de Indische Archipel in de versukkeling.[5] Pogingen van de Nederlandse regering om deze situatie te verbeteren hadden slechts gedeeltelijk

resultaat. Twee commissies die respectievelijk in 1778 en 1821 werden ingesteld zorgden er voor dat de Nederlands-Indische cartografie aansluiting vond bij de modernere Engelse en Franse karteringsmethodes. Het lukte hen echter niet om nieuwe gebieden in kaart te brengen. De omvang van het gekarteerde gebied bleef beperkt tot de kustwateren van Java en de belangrijkste vaarroute, Straat Soenda. Ook het aantal gepubliceerde kaarten bleef klein.

De problemen kwamen voort uit het feit dat beide commissies niet beschikten over eigen opnemingsvaartuigen. Dit maakte het onmogelijk om systematisch gegevens over veraf gelegen gebieden te verzamelen. De cartografen waren daardoor aangewezen op gefragmenteerd materiaal van ad hoc opnemingen, dat zij zo goed en zo kwaad als het ging tot overzichtskaarten samenvoegden. Het enige dat de cartografen konden doen, was proberen om de ontwikkelingen op hydrografisch gebied te volgen.

De hydrografie in Nederlands-Indië was dus niet in staat om veel activiteiten buiten Java te ontplooien. Door de toename van de scheepvaart in de westelijke delen van de Indische Archipel, vooral tussen Singapore en Java, werd dit echter wèl noodzakelijk. Het gevolg van de Nederlandse achterstand was, dat de Engelse regering in 1858 besloot om zelf de belangrijkste zeeroutes in het westelijke deel van de Nederlands-Indische Archipel te karteren. Het plan was om met Straat Banka te beginnen. Deze beslissing was van doorslaggevend belang voor de verdere Nederlandse hydrografische activiteiten.

Het Nederlandse bestuur was flink geschrokken en besloot snel om ook een opnemingsvaartuig naar Straat Banka te sturen. De aanspraken die Nederland op de Indische Archipel maakte, werden namelijk bedreigd door deze Engelse bemoeienis. In geen geval mocht de indruk ontstaan dat Nederland te klein was om de Oost-Indische kolonie te kunnen beheren.[6] Verder Engels ingrijpen zou alleen voorkomen kunnen worden door in de toekomst blijvend opnemingen te verrichten op de vaarroutes vanuit Singapore. Dat het hier om puur politieke overwegingen ging, blijkt uit het feit dat een oud schip gestuurd werd dat al voor dienst in de marine was afgekeurd. Het duurde vervolgens zeven jaar voordat de *Pylades* heel Straat Banka in kaart had gebracht. Ondanks alle politieke verwikkelingen bleef de kartering dus laag op de prioriteitenlijst staan. De Engelse actie zorgde er wél voor dat het bestuur van de Nederlandse kolonie vanaf 1858 permanent een schip voor opnemingsactiviteiten beschikbaar stelde. Na deze belangrijke eerste stap kreeg het hydrografische werk geleidelijk aan meer faciliteiten ter beschikking.

In 1860 werd in Batavia een Hydrografisch Bureau opgericht dat in eerste instantie viel onder het Ministerie van Marine. Alle hydrografische werkzaamheden in de Indische Archipel stonden onder leiding van dit bureau en zijn Chef der Hydrografie. Op het bureau werden de gegevens van de verschillende opnemingen verzameld en verwerkt tot zeekaarten, die aan belangstellenden verstrekt werden. De capaciteit om gegevens te verwerken was echter nog niet zo groot, aangezien er slechts vijf personen werkten. Zowel de opneming van de wateren als de verwerking van de gegevens verliepen dus in een laag tempo. Dit werd nog eens onderstreept door het feit dat de Engelsen een tweede opnemingsschip stuurden.

In een poging om de output te verhogen en de kosten te verlagen, besloot de Minister van Marine in 1869 om het Hydrografisch Bureau naar Nederland over te brengen.[7] In het moederland zou het bureau ondergebracht worden bij de Nederlandse tak die wèl goed functioneerde. De verhuizing was mogelijk doordat in datzelfde jaar het Suezkanaal geopend werd en de communicatie tussen moederland en kolonie dus sneller zou kunnen verlopen.

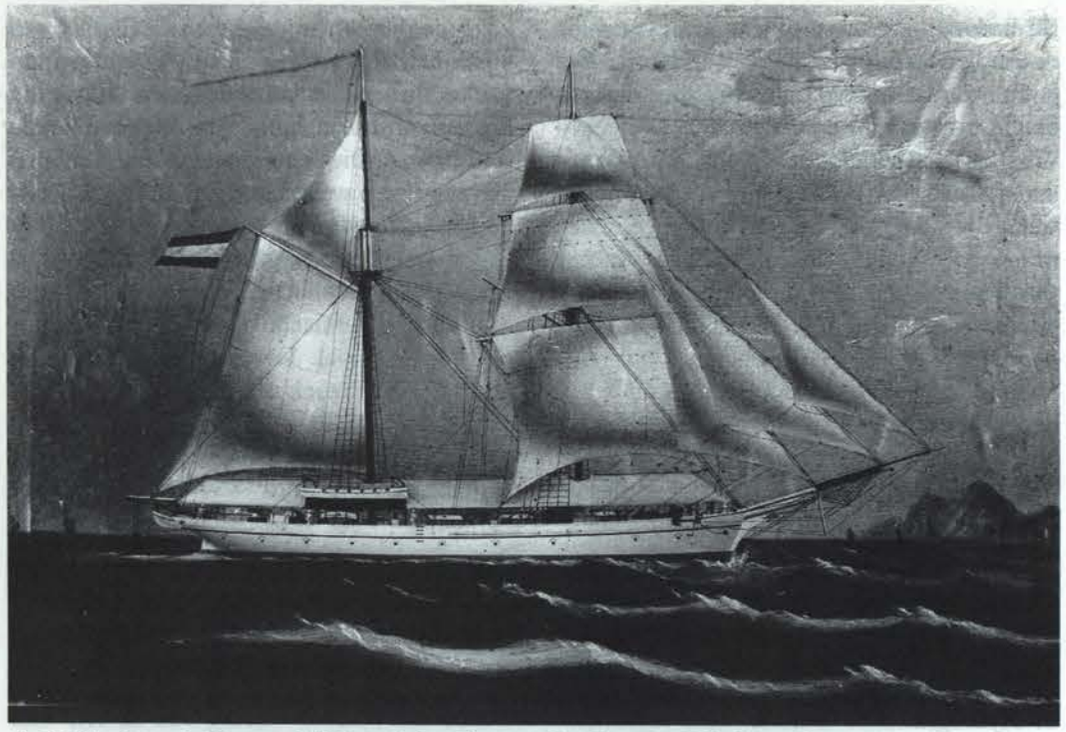
De verhuizing van het bureau leverde echter de nodige problemen op.[8] Zo duurde het jaren voordat het hele archief was overgebracht en verliep de uitwisseling van gegevens tussen Nederland en Indië veel trager dan gedacht. Bovendien liep het opnemingswerk vertraging op, doordat het enige opnemingsvaartuig in 1873 uit de vaart moest worden genomen. Een vervanger was vanwege de oorlog in Atjeh niet beschikbaar. Door deze moeilijkheden duurde het tot 8 juli 1874 voordat het Hydrografisch Bureau eindelijk onder de naam Hydrografische Dienst als de vijfde afdeling van het Departement van Marine in Den Haag kon worden geïnstalleerd. De Tweede Kamer was echter zo ontevreden over de gang van zaken dat zij in 1875 al weer besloot om de hele verhuizing ongedaan te maken.[9] De verhuizing van het Hydrografische Bureau naar Nederland resulteerde dus weliswaar in het ontstaan van de Hydrografische Dienst, maar tegelijkertijd liepen de opnemingswerkzaamheden en de verwerking van de gegevens grote vertraging op.

De periode 1869-1894 kan gelden als een overgangsfase, waarin gezocht werd naar de efficiëntste organisatiestructuur. In Nederlands-Indië konden reorganisaties het rendement echter ook niet verhogen. Het tempo waarmee kaarten werden gepubliceerd lag veel te laag, terwijl de kosten hoog uitvielen. De wens om met minder geld effectiever te werken, leidde er toe dat het (Indische) Hydrografische Bureau in 1894 definitief naar Den Haag werd overgeplaatst. Zoals zal blijken, raakte rond dezelfde tijd ook het opnemingswerk in een nieuwe fase.

Organisatie en werkwijze van de Hydrografische Dienst

De interne organisatie van de HD was redelijk eenvoudig (zie schema 1, achter dit artikel). Aan de basis van de organisatie stond het opnemingsschip (na 1883 meerdere schepen) dat hydrografische gegevens verzamelde, zoals de diepte van de zee en de ligging van kustlijnen. Elk schip stond onder commando van een luitenant-ter-zee der eerste klasse die bij een observatorium was opgeleid in de astronomie. Die kennis was nodig voor het uitvoeren van waarnemingen en ingewikkelde berekeningen, waarmee de juiste ligging van plaatsen moest worden bepaald. Los hiervan was een zeeofficier bezig met het uitvoeren van astronomische plaatsbepalingen door de hele Archipel. De gegevens van dit en ander zeeonderzoek werden naar het Hydrografisch Bureau in Batavia gestuurd, waar ze werden samengesteld tot zeekaarten. Bij het Bureau werkten vanaf 1874 minimaal zeven personen.[10] De zeekaarten moesten naar Nederland verstuurd worden om daar gedrukt te worden bij de Nederlandse tak van de organisatie. De Chef der Hydrografie leidde de dagelijkse gang van zaken en coördineerde de verrichtingen van de diverse onderdelen. De bestuurlijke aansturing van de HD was een stuk complexer (zie schema 1).[11] Aan de ene kant was de HD een afdeling van het Ministerie van Marine, aan de andere kant opereerde de dienst in Nederlands-Indië en viel het daardoor ook onder de verantwoordelijkheid van de Minister van Koloniën. De Commandant der Zeemacht in Indië was ter plaatse de hoogste bevelvoerende officier en was direct verantwoordelijk voor de verrichtingen van de HD. Zijn hoogste baas in Indië was de Gouverneur-Generaal. Deze laatste stond in de kolonie boven aan de bestuurlijke piramide, maar had ook het opperbevel over alle leger- en marineonderdelen die daar gestationeerd waren. Als ambtenaar was de Gouverneur-Generaal verantwoording verschuldigd aan de Minister van Koloniën, terwijl de HD in principe viel onder het Departement van Marine.

Hier ontstond dus een probleem; wie was nu waarvoor verantwoordelijk? Dit dilemma werd op de volgende manier opgelost. Over puur administratieve zaken mocht direct tussen de Commandant der Zeemacht en de Minister van Marine gecorrespondeerd wor-



1. Schilderij van de Blommendal. Het zeilschip Blommendal is hier geschilderd op volle zee. Het schip voerde van 1883 tot 1899 cartografische verkenningen uit in de kustwateren van Java en Sumatra, net als het zusterschip Melvill van Carnbée. Bron en foto: Collectie Instituut voor Maritieme Historie, Den Haag.

den. Alle andere zaken moest de commandant eerst met de Gouverneur-Generaal bespreken, waarna zijn boodschap via de Minister van Koloniën aan zijn collega van marine werd doorgegeven. Ook andersom gold deze route. Door deze omslachtige bestuurlijke verhoudingen kon er niet besluitvaardig opgetreden worden. Dit gold nog sterker als het om financiële zaken ging. De betrokken ministeries in Nederland probeerden de kosten van het bestuur in Indië namelijk zo laag mogelijk te houden.

De geringe bestuurlijke slagvaardigheid in combinatie met het streven naar zo laag mogelijke uitgaven leidde er toe, dat de HD kampte met een gebrek aan middelen. Zo was er steeds maar één schip beschikbaar dat in principe in de hele Indische Archipel kon worden ingezet.[12] Dit opnemingsschip werd echter vanwege de Engelse hydrografische activiteiten slechts ingezet in het westelijke deel van de Archipel. Aangezien het werk zeer traag vorderde, betekende dit dat andere belangrijke delen niet binnen afzienbare tijd in kaart gebracht zouden kunnen worden. Het ging dan met name om de noordelijke kustwateren van Java, die van oudsher van grote economische betekenis waren. Pas toen bij de betrokken ministeries het besef doordrong dat er vitale belangen op het spel stonden, waren zij bereid om geld beschikbaar te stellen om het aantal opnemingsschepen uit te breiden.[13]

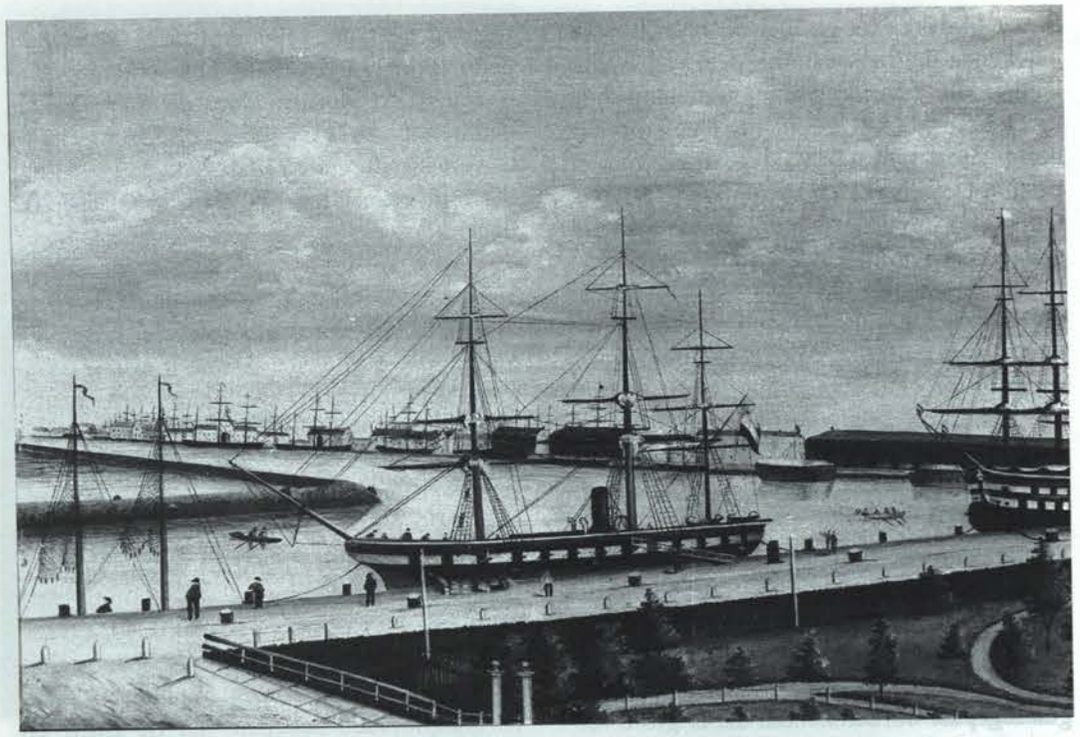
In 1883 konden daardoor twee nieuwe schepen in gebruik genomen worden. Om op de kosten te besparen had men geen moderne stoomboten laten bouwen, maar zeilschoeners. De *Blommendal* en *Melvill van Carnbée* konden alleen ingezet worden in gebieden met voldoende ankerplaatsen: het gebied van

Straat Malakka tot en met de Java-Zee. Dit betekende dat het oostelijk deel van Nederlands-Indië voorlopig niet systematisch in kaart kon worden gebracht. Het koloniale bestuur was niet helemaal gelukkig met dit besluit. De gebrekkige kartering van het oostelijk deel van de Archipel vormde namelijk al langer een probleem. De autoriteiten zagen in, dat de kaarten van het gebied nodig aan vervanging toe waren, maar gaven toch voorrang aan de kartering van gebieden met meer scheepvaart. Ze waren niet van plan om opnieuw extra geld voor de hydrografie vrij te maken.

Aangezien er iets moest gebeuren, besloot men om de officier die belast was met het uitvoeren van astronomische plaatsbepalingen ook punten in de oostelijke wateren van de kolonie te laten bepalen. Binnen het raamwerk van punten dat daardoor zou ontstaan, konden dan allerlei kleinschalige opnemingen ingepast worden zonder dat er grote vertekeningen optraden. De compilatiekaarten die vervolgens vervaardigd konden worden, zouden veel betrouwbaarder zijn. Een voorstel om een schip te bouwen om de plaatsbepalingsofficier te vervoeren werd echter afgewezen.[14] Hij moest maar met patrouillerende marineschepen proberen mee te varen. Ook hier blijkt weer dat het Nederlandse bestuur een beleid nastreefde, waarbij hydrografische activiteiten slechts tegen minimale kosten mochten worden ontplooid.

Behalve de minimale budgettering waren er nog andere factoren die de armslag van de HD beperkten.[15] De opnemingsschepen waren bijvoorbeeld slechts beperkt inzetbaar. Tijdens slecht weer en in het regenseizoen konden nauwelijks of geen gegevens worden verzameld. Ziektes als cholera en *beri-beri* vertraagden het werk. Daarnaast moesten de schepen veelvuldig gerepareerd worden en kostten het bunkeren en foerageren veel tijd. Het gevolg van dit alles was, dat er een aanzienlijk deel van het jaar geen opnemingswerkzaamheden verricht konden worden. De volgende getallen geven hiervan een indicatie: "In het jaar 1894 kon door de *Banda* gedurende 113 dagen op het opnemingsterrein gewerkt worden, door de *Blommendal* gedurende 162 en door de *Melvill van Carnbée* gedurende 217 dagen." In 1896 ging het om respectievelijk 215, 162 en 202 dagen.[16]

Hoewel de reikwijdte van de HD nogal beperkt was, compenseerde de hulp van andere marinediensten als de Indische Militaire Marine (IMM) en de Gouvernementsmarine veel. Schepen van deze beide organisaties knapten allerlei karweitjes op waar de opnemingsvaartuigen niet aan toe kwamen. Zo stelden ze in opdracht de loop van de grenzen met het Engelse grondgebied op Noord-Borneo en Zuid-Nieuw-Guinea vast en werden ze er op uitgestuurd om poolshoogte te nemen als particuliere stoomschepen onbekende riffen hadden ontdekt.[17] Verder ontplooiden schepen van de IMM en Gouvernementsmarine ook allerlei hydrografische activiteiten op eigen gelegenheid. Het hele jaar door waren zij onderweg op zoek naar zeerovers en smokkelaars, vanwege vlagvertoon of inspectiereizen van bestuursambtenaren. Tijdens deze tochten door de Indische wateren ontdekten zij regelmatig onbekende riffen, baaien en eilandjes. Verder werd gezocht naar geschikte ankerplaatsen en werden dieptemetingen uitgevoerd. Daarnaast werden af en toe schepen van de IMM of de Gouvernementsmarine naar Nieuw-Guinea gestuurd, een gebied waar nog weinig van bekend was.[18] Het ging in de meeste gevallen om kleinschalige opnemingen. In de kustwateren van Noord-Sumatra ging het er echter anders aan toe.[19] Door het uitbreken van de Atjeh-oorlog ontstond daar een permanente concentratie van oorlogsschepen. Het besluit om een zeeblokkade te vormen, maakte het mogelijk om een groot gebied via deelopnemingen in kaart te brengen. De opnemingen in de wateren van Atjeh zijn een goed voorbeeld van hoe militaire expedities de hydrografische kennis van een gebied

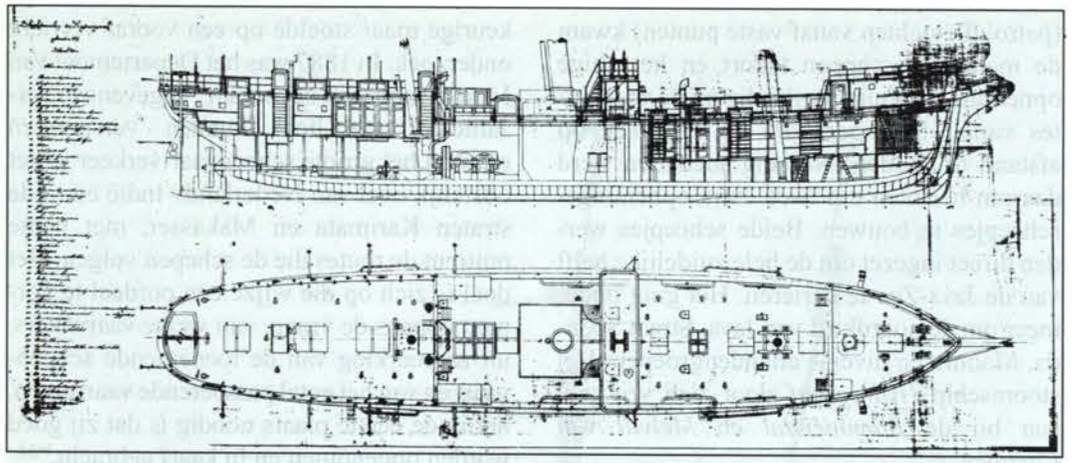


2. Schilderij van de Banda in de haven van Soerabaya, de grootste marinehaven in Nederlands-Indie. De opnemingsschepen moesten door de verwoestende werking van het tropische klimaat regelmatig gerepareerd worden in deze haven. Met het heen en weer varen naar Soerabaya of soms Singapore ging veel tijd verloren. De Banda was van 1890 tot het begin van deze eeuw in dienst. Bron en foto: Collectie Instituut voor Maritieme Historie, Den Haag, nr. 13686.

konden vergroten. Bij de meeste cartografische activiteiten ging het echter om gefragmenteerde opnemingen. Vaak voerde een schip een paar dieptemetingen uit en werd een globale schets van de omgeving gemaakt. De waarde van deze grote verscheidenheid aan opnemingen door de Gouvernementsmarine en IMM mag zeker niet onderschat worden.[20] Met behulp van dit soort kaartjes konden volledig nieuwe kaarten samengesteld worden. Bovendien was het mogelijk bestaande kaarten te corrigeren en aan te vullen. Vaak werden gegevens verzameld die de HD bij gebrek aan voldoende schepen niet zelf had kunnen verzamelen. Het gevolg was dat de HD niet voor elk wissewasje schepen van de grote karteringsprojecten hoefde af te halen. De opnemingsschepen konden hun werk dus relatief ongestoord voortzetten, waardoor hun werkzaamheden sneller vorderden. Dankzij de Gouvernementsmarine en de IMM kreeg de HD dus meer armslag. De HD slaagde er hierdoor in om, ondanks de vele beperkingen en problemen, de karteringsachterstand van voorgaande decennia in te lopen.

Het opnemingsbeleid

De Hydrografische Dienst was door haar gebrek aan middelen gedwongen om zorgvuldig af te wegen welke wateren in kaart zouden worden gebracht. Welke afwegingen werden gemaakt en waarom kregen bepaalde gebieden voorrang bij de kartering terwijl andere delen van de Indische Archipel werden verwaarloosd? Eerst zullen de grote karteringsprojecten bekeken worden en daarna wordt een aantal gevallen nader toegelicht.



3. Bouwtekening van de Hydrograaf. De Hydrograaf was het eerste schip dat speciaal ontworpen en gebouwd werd voor het uitvoeren van hydrografische waarnemingen. Het was een stoomschip met een bemanning van 83 koppen, waaronder 25 Europeanen. Met zijn 80 pk vermogen en 654 ton waterverplaatsing kon het een snelheid van 5 knopen bereiken. Het schip deed van 1874 tot 1890 dienst. Bron en foto: Collectie Instituut voor Maritieme Historie, Den Haag, nr. 20515.

Uit de bronnen blijkt dat men vooral kartering bedreef in streken met druk scheepvaartverkeer.[21] Wanneer de opeenvolgende planmatige opnemingen bekeken worden, komt naar voren dat de karteringen de economische ontwikkeling van de gewesten in grote lijnen volgden. Lange tijd richtte de aandacht zich merendeels op de drukke vaarwateren langs Java's noordkust en op Straat Soenda, de traditionele aanvaarroute vanuit Nederland. Halverwege de negentiende eeuw was er echter voldoende bekend van Straat Soenda en Noord-Java om voorlopig een veilige scheepvaart te kunnen waarborgen. De aandacht van de hydrografen kon dus op andere gebieden gericht worden. Het lag voor de hand om de verschillende vaarroutes tussen Borneo en Sumatra te karteren. Het aantal scheepvaartbewegingen in dit uitgestrekte gebied was namelijk toegenomen door de opkomst van Singapore als (Engels) handelsknooppunt. Maar waar moest men beginnen? Deze vraag werd snel beantwoord toen de Engelsen in 1858 een schip stuurden om Straat Banka in kaart te brengen. Toen de marine besloot om ook een opnemingsvaartuig te sturen, betekende dit dat begonnen kon worden met het systematisch en planmatig karteren van de Indische wateren. Na Straat Banka werden de andere wateren rond het eiland Banka en het buureiland Billiton in kaart gebracht.

Met het voltooien van de opnemingen in Straat Karimata in 1885 werd dit project afgesloten. Het waren niet alleen de Engelsen die profiteerden van deze opnemingen. Goede kaarten van het gebied zorgden er ook voor dat de gouvernementspost, die via Singapore verstuurd werd, veilig vervoerd kon worden. Bovendien hadden de tinmijnen op Banka en Billiton baat bij de verbeterde zeekaarten.

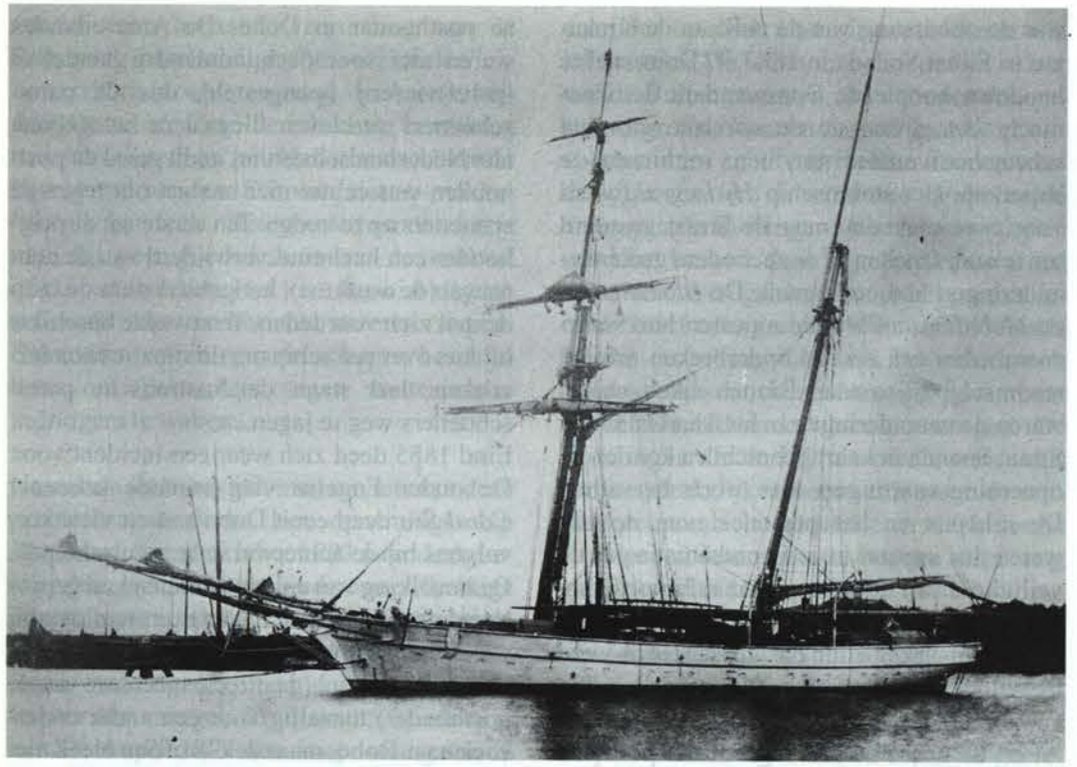
De trage voortgang van het project tussen Sumatra en Borneo maakte duidelijk, dat het karteren van andere wateren nog lang op zich zou laten wachten. Ondertussen waren de meeste gegevens voor de zeekaarten van Java al veertig jaar oud. Het gebied was echter economisch en bestuurlijk te belangrijk om hydrografisch te verwaarlozen. Dit maakte het nodig om in de Javaanse wateren opnemingen te verrichten. Er waren echter geen schepen voor dit karwei beschikbaar; voor de blokkade rond Atjeh en de stationsdiensten

(patrouilletochten vanaf vaste punten) kwam de marine al schepen tekort en het enige opnemingsvaartuig was nodig op de vaarroutes vanuit Singapore om de Engelsen op afstand te houden. Na lang soebatten werd daarom besloten om twee extra opnemingsscheepjes te bouwen. Beide scheepjes werden direct ingezet om de hele zuidelijke helft van de Java-Zee te karteren. Het ging onder meer om de noordkust van Java, Straat Soenda, Madura en diverse eilandengroepen. Het stoomschip *Hydrograaf* sloot zich vrij snel aan bij de *Blommendal* en *Melvill van Carnbée*.

Toen dit project rond 1890 werd voltooid, werd de *Banda* – de opvolger van de *Hydrograaf* – naar de zuidoostkust van Borneo gestuurd en zetten de zeilschepen zich aan de kartering van Sumatra's oostkust. Beide gebieden hadden zich in voorgaande decennia economisch ontwikkeld. Op Oost-Sumatra waren in de regio rond Deli onder Europese leiding tabaksplantages opgezet die grote hoeveelheden tabak per schip exporteerden.[22] Daarnaast was door de opening van het Suezkanaal de scheepvaart door Straat Malakka (dus langs Sumatra's oostkust) sterk gegroeid. Aan de zuidoostkust van Borneo waren steenkoollagen in exploitatie genomen door de Oost-Borneo Maatschappij.[23] Het ging hier om de eerste concessie in deze regio, maar er zouden er in korte tijd veel meer volgen. Met de kartering van de zuidoostkust van Borneo liep de HD dus op deze ontwikkelingen vooruit. Klaarblijkelijk wilde het Nederlandse bestuur de ontwikkeling van economische activiteiten in het gebied doelgericht bevorderen. Rond 1894 maakten de schoeners een begin met de kartering van de laatste schakel in de route Singapore-Batavia, de Riouw-Lingga-Archipel. Twee jaar eerder had het stoomschip een begin gemaakt met de opneming van de Kleine Paternostereilanden. Deze eilandengroep vormde het eerste onderdeel van de kartering van Straat Makasser (tussen Borneo en Celebes). De keuze voor Straat Makasser was geen willekeurige maar stoelde op een vooraf verricht onderzoek. In 1887 was het Departement van Marine namelijk begonnen "gegevens te verzamelen, die licht kunnen verspreiden omtrent het groote scheepvaartverkeer in het oostelijk deel van Nederlands-Indië en in de straten Karimata en Makasser, met name omtrent de routes die de schepen volgen. Het doel is zich op die wijze een oordeel te vormen nopens de vraag, van welke vaarwaters, uit aanmerking van de toenemende scheepvaart en van het getal passeerende vaartuigen, het in de eerste plaats noodig is dat zij goed worden opgenomen en in kaart gebracht."[24]

Uit het feit dat het ministerie het nodig vond om een onderzoek in te stellen, valt af te leiden dat de opnemingen van de HD eind jaren tachtig in een nieuwe fase beland waren. De achterstand die de Indische hydrografie decennia lang had gekenmerkt was grotendeels ingelopen. Het was natuurlijk nog steeds zo dat aanzienlijke delen van de Indische Archipel op kartering wachtten, maar de HD hoefde niet meer achter de feiten aan te hollen. Schepen die drukbevaren routes volgden, konden beschikken over deugdelijke kaarten. Wat over bleef, waren gebieden met een minder druk scheepvaartverkeer. Het stoomschip van de HD zou binnen een paar jaar klaar zijn met het lopende project en was dus al snel elders inzetbaar.

Om dit zo nuttig mogelijk te kunnen doen was het nodig eerst te onderzoeken welk gebied bij de opnemingen prioriteit moest krijgen. Het moest een gebied zijn dat in de nabije toekomst beloofde de grootste economische ontwikkeling door te maken en waar zich nieuwe scheepvaartroutes zouden ontwikkelen. De keuze voor Straat Makasser leek mede ingegeven door de belangrijke positie die de havenstad Makasser als knooppunt van de geregelde lijndiensten van pakketvaartboten innam.[25] Ook de hoop dat Noordoost-Borneo (steenkool) en Midden- en Noord-Celebes (goudwinning) zich tot belangrijke regio's zouden ontwikkelen, zal hebben meegespeeld.[26] Een voordeel was



4. Foto van de Melvill van Carnbée. Op deze foto die aan het einde van de negentiende eeuw genomen werd, is het opnemingsschip Melvill van Carnbée te zien. Het zeilscheepje werd van 1883 tot het begin van deze eeuw ingezet om de kustwateren van Java en Sumatra in kaart te brengen. Bron en foto: Collectie Instituut voor Maritieme Historie, Den Haag.

verder dat de opneming van Straat Makasser aansloot op de eerdere opnemingsprojecten. De keuze voor Straat Makasser betekende dat de kartering van bijvoorbeeld de westkust van Sumatra (steenkolenvelden Ombilien) en het hele oostelijk deel van de Archipel (waaronder de Molukken, Nieuw-Guinea en een route naar Australië) voorlopig werd uitgesteld. Het opnemingsbeleid voor de komende jaren stond dus weer vast.[27]

Het is duidelijk geworden dat de grote opnemingsprojecten ingegeven werden door economische motieven. De economische ontwikkeling van gebieden leidde tot meer handel en een toename van de scheepvaart. Maar een ongestoorde groei van de scheepvaart was alleen mogelijk als de zeekaarten in de betreffende gebieden verbeterd werden. De HD was de aangewezen organisatie om daarvoor te zorgen. Met de hulp van de HD konden de Buitengewesten (de gebieden buiten Java) dus beter ontsloten worden voor de wereldhandel. J.Th. Lindblad noemt deze verbetering van het ondernemingsklimaat door de overheid *ontsluitend imperialisme*.[28] Hij wijst op het streven van de overheid naar de verbetering van de infrastructuur, bijvoorbeeld in Zuidoost-Borneo. De verbetering van zeekaarten door de HD moet ook binnen dit kader geplaatst worden.

Na de uiteenzetting over de grote projecten zal nu ingegaan worden op enkele kleinere opnemingsopdrachten. Deze leveren meer inzichten op over de manier waarop de HD door het Nederlandse bestuur als beleidsinstrument werd ingezet. Eén van die gevallen

was de uitbarsting van de vulkaan de Krakatau in Straat Soenda in 1883.[29] Door snel te handelen hoopte de Commandant der Zeemacht het gevaar en de overlast voor het scheepvaartverkeer tot een minimum te beperken. Het stoomschip *Hydrograaf* werd voor twee maanden naar de Straat gestuurd om te onderzoeken of de zeebodem grote veranderingen had ondergaan. De *Blommendal* en *Melvill van Carnbée* moesten hun werkzaamheden een maand onderbreken om het stoomschip bij te staan. Binnen enkele weken waren de veranderingen in het vaarwater van Straat Soenda in kaart gebracht en konden de opnemingsvaartuigen hun werk hervatten. De schepen en het personeel van de HD waren dus ingezet in een noodsituatie om de veiligheid van de scheepvaart te bevorderen. Dit optreden was geen geïsoleerd geval, want het kwam vaker voor dat geassisteerd werd bij natuurrampen of scheepsongelukken.[30]

Af en toe werd de HD ingezet om politieke belangen te behartigen. De beslissing om in 1858 een opnemingsvaartuig naar Straat Banka te sturen was volledig door politieke motieven ingegeven. Hetzelfde gold voor de afbakening van de grenzen met de Engelse buurgebieden in Noordoost-Borneo en aan de zuidkust van Nieuw-Guinea.[31]
Het belang van de kartering van een deel van de Aroe-eilanden was een geval apart. De Aroe-eilanden liggen ten zuiden van de Molukken in de buurt van de zuidwestkust van Nieuw-Guinea en vielen bestuurlijk onder de Resident van de Molukken. Ze vertegenwoordigden een echte uithoek van het Nederlandse bestuursgebied. Rond de eilanden bevonden zich rijke parelbanken die de bevolking exploiteerde. In Australië had men opgemerkt dat er in de zeeën rond de Aroeeilanden geld viel te verdienen aan de parelvisserij. Regelmatig verschenen er dan ook Australische schoeners in de wateren rond Aroe om naar parels te duiken.[32] De inheemse bevolking was niet blij met deze uitheemse concurrenten en klaagde bij de Nederlandse posthouder in Dobo. De Aroe-eilanden waren niet voor de buitenlandse handel of (parel)visserij opengesteld, dus de parelschoeners verbleven illegaal in het gebied. Het Nederlandse bestuur, in dit geval de posthouder, was echter niet in staat om tegen de schoeners op te treden. Ten eerste zat de posthouder een heel eind verwijderd van de achterwal (de oostkust), het gebied waar de incidenten zich voordeden. Ten tweede beschikte hij niet over een schip om de situatie te onderzoeken, laat staan de Australische parelschoeners weg te jagen.
Eind 1885 deed zich weer een incident voor. De onder Engelse vlag varende schoener *Coral Sea* deed eerst Dobo aan en viste vervolgens bij de achterwal naar parelschelpen. De bevolking van enkele eilanden had geprobeerd de schoener te naderen en was daarbij vanuit het schip beschoten. Twee weken later kwam de resident (de directe meerdere van de posthouder) toevallig voor een ander onderzoek naar Dobo, maar de *Coral Sea* bleek niet meer te achterhalen. In de nasleep van dit incident pleitte de posthouder ervoor om het parelvissen door buitenlandse schoeners te verbieden. De belangen van de inheemse bevolking zouden op deze manier beschermd worden en verdere gewelddadigheden kunnen worden voorkomen. In een brief aan de Gouverneur-Generaal vroeg de resident daarom "of het duiken naar parelschelpen in de nabijheid der Aroe-eilanden door vreemde vaartuigen al dan niet verboden mag worden." De Gouverneur-Generaal antwoordde dat volgens het volkenrecht "de bewoners van Nederlands-Indië in het bijzonder die der Aroe-eilanden, met uitsluiting van alle anderen gerechtigd zijn te visschen langs de kusten dier eilanden binnen het territoir, dit is binnen drie mijlen van de kust. Deze overwegingen gelden ook ten aanzien van de vangst van parelschelpen."[33] Alleen het Nederlandse bestuur mocht uitzonderingen maken op het exclusieve gebruiksrecht van de inheemse bevolking. Het stond dus vast "dat in geen geval vreemde schepen het recht hebben om

zonder eene bepaalde vergunning van de Regeering parelschelpen te verzamelen" in de territoriale wateren rond de Aroe-eilanden. De rechten van de inheemse bevolking moesten dus door het Nederlandse bestuur beschermd worden. Dat was niet zo makkelijk als het leek. Het gouvernement bezat namelijk geen goede kaarten van de oostkust of de parelbanken. Het kon dus niet nagaan tot waar de territoriale wateren liepen. Bovendien waren er geen schepen beschikbaar om permanent tegen buitenlandse indringers te waken.

Na enkele jaren besloot men om iets aan deze problemen te doen. Het opnemingsschip *Banda* werd eind oktober 1893 naar de Aroeeilanden gestuurd "ten einde eene vluchtige opneming te verrichten van de riffen langs de Oostkust van die eilanden en mede te waken tegen onwettige exploitatie der binnen het territoriale zeegebied gelegen parelbanken."[34] In april 1894 was de opneming van de achterwal voltooid en kon de *Banda* weer vertrekken.[35] Dankzij de Hydrografische Dienst kon duidelijkheid ontstaan over de precieze ligging van de parelbanken en de territoriale wateren. Op grond van deze kennis kon in latere jaren een vergunningenstelsel ingevoerd worden voor de parelvisserij rond de Aroe-eilanden.[36] Door de uitgifte van vergunningen hoopte het gouvernement zowel de inheemse bevolking te beschermen als ook een nieuwe bedrijfstak te ontwikkelen.[37]
De activiteiten van de HD gingen dus vooraf aan een intensievere bemoeienis van het bestuur met de Aroe-eilanden. Het waren de eerste bestuurlijke voorbereidingen om de wateren rondom de eilanden te ontsluiten voor particuliere investeerders.[38] J. Th. Lindblad noemt dit *anticiperend imperialisme*: een intensivering van de gezagsvestiging in de hoop de belastinginkomsten te verhogen. Het laatste was nodig geworden door de geleidelijke afschaffing van het cultuurstelsel op Java vanaf 1870.[39] De overheid moest daardoor op zoek naar nieuwe bronnen van inkomsten. De economische ontwikkeling van de Buitengewesten zou voor een inkomstenvergroting kunnen zorgen doordat er bijvoorbeeld in- en uitvoerrechten konden worden geheven. Om de economie van bepaalde delen van de Buitengewesten te ontwikkelen werd het bestuur daar uitgebreid en werden meer havens en gebieden voor het particuliere initiatief opengesteld. Voor een bloeiende handel en scheepvaart was het echter ook noodzakelijk dat de zeeën veilig bevaarbaar waren. De HD moest hiervoor zorgen. De karteringen die de HD uitvoerde, waren dus een noodzakelijke voorwaarde voor de verdere economische expansie in de Indische Archipel en daarmee ook voor een vergroting van de overheidsinkomsten.
De regulering van de parelvisserij droeg bij aan een beter ondernemingsklimaat. Een vergunningenstelsel maakte het namelijk mogelijk om voorwaarden aan de exploitatie van de parelbanken te stellen en bepaalde gebieden te reserveren voor de inheemse bevolking. Verdere conflicten tussen de (buitenlandse) parelvissers en de inheemse bevolking zouden zo kunnen worden voorkomen. Het sturen van het opnemingsschip kon hetzelfde doel dienen. Het schip was tijdens de kartering een verlengstuk van het Nederlandse gezag. Niet voor niets was de *Banda*, net als de andere schepen van de HD, met een kanon bewapend en voerde het de driekleur in top. Aan de inheemse bevolking werd op deze manier getoond dat het gouvernement haar belangen serieus behartigde. De Aroenezen hoefden dus niet het heft in eigen hand te nemen.
Op grond van het vergunningenstelsel kon naar een evenwicht gezocht worden tussen de inheems-Nederlandse en Engels-Australische belangen. Bovendien voorkwam het dat buitenlandse mogendheden sluipenderwijs invloed verwierven in een uithoek van de Nederlandse kolonie.[40] Het Nederlandse gezag in en de aanspraken op het gebied werden hierdoor versterkt. De HD leverde dus als

politiek-bestuurlijk instrument een bijdrage aan de handhaving van het Nederlandse gezag in de Indische Archipel, alsmede aan een vergroting van de overheidsinkomsten.[41]

Conclusie

"De waardigheid van een Koloniale Mogendheid van eenigen rang, die deel neemt aan den wereldhandel ter zee, gebiedt haar te zorgen voor een behoorlijke zekerheid en veiligheid op haar zeegebied. Het behoort derhalve tot haar plichten jegens vreemde zoowel als eigen zeevaart de zeekaarten van het gebied steeds te verbeteren."[42]

Het was de Nederlandse achterstand op hydrografisch gebied die Engeland ertoe bracht om zich te bemoeien met de kartering van de Nederlands-Indische Archipel. Deze ingreep bracht de Nederlandse hydrografie op een hoger peil. Het Nederlandse bestuur voelde zich gedwongen om een schip beschikbaar te stellen speciaal voor de hydrografische opnemingen. Hierdoor werd het mogelijk om de Indische wateren op systematische wijze in kaart te brengen.

Tot 1883 had de HD steeds de beschikking over één opnemingsvaartuig, daarna kwamen er twee bij. Het varend materieel kampte met allerlei problemen die de inzetbaarheid sterk verkleinden. Bovendien vorderden de opnemingen ter plaatse niet altijd even snel. Het opnemingstempo lag door de verschillende belemmeringen niet hoog. De omslachtige bestuursstructuren en het streven naar minimale kosten, maakten een tempoverhoging via de uitbreiding van het aantal opnemingsschepen onmogelijk. Een gebrek aan geld bleef de HD hinderen en zorgde voor een beperking van haar karteringsmogelijkheden. Ondanks deze beperkingen slaagde de HD er toch in om de achterstand in de kartering weg te werken vóór het einde van de periode 1869-1894. Dit was mede te danken aan het werk dat de Gouvernementsmarine en de IMM de HD uit handen namen. De opnemingsschepen van de HD konden hun werkzaamheden daardoor relatief ongestoord voortzetten.

De volgorde van de te karteren gebieden werd vastgesteld op grond van hun economische belang. Gebieden die economisch sterk ontwikkeld waren en wateren met veel scheepvaart hadden voorrang. Toen de HD eenmaal de opnemingen tussen Singapore en Batavia en in het zuidelijke deel van de Java-Zee had afgerond, waren inmiddels Oost-Sumatra en Zuidoost-Borneo op het economische toneel verschenen. Alleen in noodsituaties (zoals de uitbarsting van de Krakatau) en bij bestuurlijke perikelen (zoals de parelvisserij bij de Aroe-eilanden) werd van het vastgestelde plan afgeweken.

Het werk van de Hydrografische Dienst kan ook in een breder kader worden geplaatst. Deze dienst werd ingezet om de voorwaarden te scheppen voor een ongestoorde economische ontwikkeling van verschillende gebieden in Nederlands-Indië. De kartering van de kustwateren van de Aroe-eilanden is een voorbeeld van *anticiperend imperialisme*. Het leeuwendeel van de werkzaamheden van de HD is echter te typeren als *ontsluitend imperialisme*. In alle gevallen probeerde de overheid de economische ontwikkelingen in gebieden te stimuleren met de bedoeling er zelf ook beter van te worden.

Noten

1. Dit artikel is gebaseerd op een werkstuk dat geschreven werd in het kader van het doctoraalwerkcollege "De marine in de Indische Archipel, 1870-1914" aan de Rijksuniversiteit Leiden, dr. F.S. Gaastra.
2. G. Teitler, 'Strategische concepties 1813-1988', in: G.J.A. Raven (red.), *De kroon op het anker. 175 jaar Koninklijke Marine* (Amsterdam 1988) 9-24, aldaar 10-11; J.J.A. Wijn, 'Instrument van passieve politiek 1813-1874', in: Raven, *De kroon op het anker*, 25-47, aldaar 31-32; H. de Bles, 'Modernisering en professionalisering 1874-1918', in: Raven, *De kroon op het anker*, 65-86, aldaar 73-86
3. Zie onder andere 'Marinebegroting voor het dienstjaar 1887', in: *Marineblad. Bijblad op de verslagen der Marine-Vereeniging* (1886-1887) 426-526, aldaar 457
4. J.Th. Lindblad, 'Economische aspecten van de Nederlandse expansie in de Indonesische Archipel ten tijde van het moderne imperialisme (1870-1914)', in: J. van Goor (red.), *Imperialisme in de marge. De afronding van Nederlands-Indië* (Utrecht 1986) 227-265
5. De schets van de voorgeschiedenis is grotendeels gebaseerd op C. Koeman e.a., *Catalogus van de tentoonstelling 'Met lood en lijn'* (Rotterdam 1972); R.P.G.A. Voskuil, *De hydrografische kartering van de Oostindische Archipel tussen 1787 en 1874* (scriptie historische cartografie Rijksuniversiteit Utrecht, 1976). Aanvullende informatie leverden F.C. van Oosten, 'Het stille werk van de witte marine', in: *Marineblad* (1949); F.C. Backer Dirks, *De gouvernements marine in het voormalige Nederlands-Indië in haar verschillende tijdperken geschetst, 1861-1949* I (1985)
6. H.L. Wesseling, *Indië verloren, rampspoed geboren en andere opstellen over de geschiedenis van de Europese expansie* (Amsterdam 1988) 193
7. Koloniaal Verslag (KV) 1868-1869, 59
8. KV 1875, 59-60
9. KV 1877, 60-61
10. Ibidem
11. G. Teitler, *Anatomie van de Indische defensie. Scenario's, plannen, beleid, 1890-1920* (Amsterdam 1988) 5-7; idem, 'Strategische concepties', 9-11
12. Zie KV 1858-1894; achtereenvolgens waren dit de *Pylades* (1858-1868), de *Stavoren* (1868-1873), de *Hydrograaf* (1874-1890) en de *Banda* (vanaf 1890). Zij werden aangedreven door stoomkracht en konden dus onafhankelijk van wind- of stromingsrichting opnemingen verrichten. Vergelijk J.A. Schüller, *De maritieme cartografie en de ontwikkeling van het Hydrografisch Bureau* (concept gedenkboek, Den Haag 1949) 45
13. KV 1880, 52-53
14. Algemeen Rijksarchief (ARA), Archief van het Ministerie van Koloniën (MvK), Mailrapporten 1893, nr. 856, commandant der zeemacht (CZ) aan Gouverneur-Generaal (g.g.)
15. Elk KV bevat voorbeelden en ook het journaal van 'Z.M. schoenerbrik "Melvill van Carnbee" in de Java-zee', in: *Marineblad* (1886-1887) 289-293, 396-401 geeft een indruk van de problemen.
16. KV 1895, 75 en KV 1897, 74
17. G. Gobius, *Herinneringen uit mijne loopbaan bij de Marine, 1874-1908* (Den Haag 1915) 166
18. Backer Dirks, *Gouvernements marine* I, 276-283; J.N.F.M. à Campo, *Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Stoomvaart en staatsvorming in de Indonesische Archipel 1888-1914* (Hilversum 1992) 185-199; H.W. van den Doel, *Het Rijk van Insulinde. Opkomst en ondergang van een Nederlandse kolonie* (Amsterdam 1996) 77; Voskuil, *Hydrografische kartering*, 47-54. Een ander voorbeeld is ARA, Archief van de Hydrografische Dienst 1812-1980, doos 20, opname der Zuidkust van Nieuw-Guinea door Hr.Ms. Flottielje vaartuig *Borneo* 21 maart tot 15 mei 1894.
19. KV 1874, 57 en KV 1876, 58
20. Backer Dirks, *Gouvernements marine* I, 273-274 hecht niet zo veel waarde aan de hydrografische waarnemingen van de Gouvernementsmarine.
21. De meeste gegevens over het hydrografische beleid komen uit de Koloniale Verslagen van de jaren 1858-1898 en uit ARA, MvK, Mailrapporten 1893 nr. 422, CZ aan g.g.
22. Jan Breman, *Koelies, planters en koloniale politiek. Het arbeidsregime op de grootlandbouwondernemingen aan Sumatra's Oostkust in het begin van de twintigste eeuw* (3e druk Leiden 1992)
23. Lindblad, 'Economische aspecten', 246-247; Van den Doel, *Rijk van Insulinde*, 133
24. KV 1888, 59
25. Campo, *Koninklijke Paketvaart Maatschappij*, 134
26. Lindblad, 'Economische aspecten', 236, 245-246
27. De scheepvaart in de Indische Archipel wordt beschreven door Campo, *Koninklijke Paketvaart Maatschappij*, met name hoofdstuk 2.3
28. Lindblad, 'Economische aspecten', 257-258
29. Voor de eerste onderzoekingen zie ARA, MvK, Mailrapporten 1883 nr. 473, 828, 837, 798, diversen. Het KV 1884 geeft op blz. 52 kort weer welke schepen onderzoek deden naar de uitbarsting van de vulkaan.
30. De *Hydrograaf* hielp bijvoorbeeld met het zoeken naar het wrak van de mailboot *Luitenant-generaal Kroesen*, KV 1877, 64.
31. De officier voor de plaatsbepalingen werd in 1891 met de *Banda* meegestuurd om in overleg met Engelse collega's de grens in Noordoost-Borneo vast te leggen. In 1892 werd hij met een schip van de Gouvernementsmarine meegestuurd om de grens met het Engelse gedeelte op de zuidkust van Nieuw-Guinea vast te leggen, KV 1892, 49 en KV 1893, 53; ARA, MvK, Oost-Indische besluiten (notulen beslissingen g.g.) mei 1891 1e band nr. 7, g.g. machtigt CZ.
32. ARA, MvK, Mailrapporten 1886 nr. 119, resident Molukken aan g.g.; G. Teitler, *Ambivalentie en aarzeling. Het beleid van Nederland en Nederlands-Indië ten aanzien van hun kustwateren 1870-1962* (Assen 1994) 40 e.v.
33. ARA, MvK, Mailrapporten 1886 nr. 197, g.g. aan resident Molukken.
34. KV 1984, 58; zie verder ARA, MvK, Oost-Indische besluiten november 1893 1e band nr. 9, ordonnantie op de parelvisserij.
35. KV 1895, 74.
36. Backer Dirks, *Gouvernements marine* II, 119-129
37. Teitler, *Ambivalentie en aarzeling*, 41

38. Lindblad, 'Economische aspecten', 257-258
39. J.Th. Lindblad, 'De opkomst van de Buitengewesten', in: A.H.P. Clemens en J.Th. Lindblad (red.), *Het belang van de Buitengewesten. Economische expansie en koloniale staatsvorming in de Buitengewesten van Nederlands-Indië 1870-1942* (Amsterdam 1989) 1-38, aldaar 1-7; Lindblad, 'Economische aspecten', 242-248
40. Teitler, *Ambivalentie en aarzeling*, 38-53; vergelijk Wesseling, *Indië verloren, rampspoed geboren*, 193
41. Vergelijk Campo, *Koninklijke Paketvaart Maatschappij*
42. ARA, MvK, Mailrapporten 1893 nr. 1039, minderheidsadvies Raad van Nederlands-Indië

Bijlage

I. Grote lijnen opnemingen

PERIODE	GEBIED	SCHIP
1858-1865	Straat Banka	*Pylades*
1865-1870	noordkust Banka	*Pylades + Stavoren*
1871-1879	straten oostelijk van Banka	*Stavoren + Hydrograaf*
1880-1881	wateren Billiton	*Hydrograaf*
1881-1884	Straat Karimata	*Hydrograaf*
1884-1890	zuidelijke Java-Zee	*Hydrograaf*
1890-1892	zuidoostkust Borneo	*Banda*
1892-	Straat Makasser (Kleine Paternoster-eilanden etc.)	*Banda*
1883-1891	zuidelijke Java-Zee	*Blommendal* en *Melvill van Carnbée*
1890-1896	oostkust Sumatra	*Blommendal* en *Melvill van Carnbée*
1894-	Riouw-Lingga-Archipel	*Blommendal* en *Melvill van Carnbée*

Bron: *Koloniaal Verslag 1859-1898*

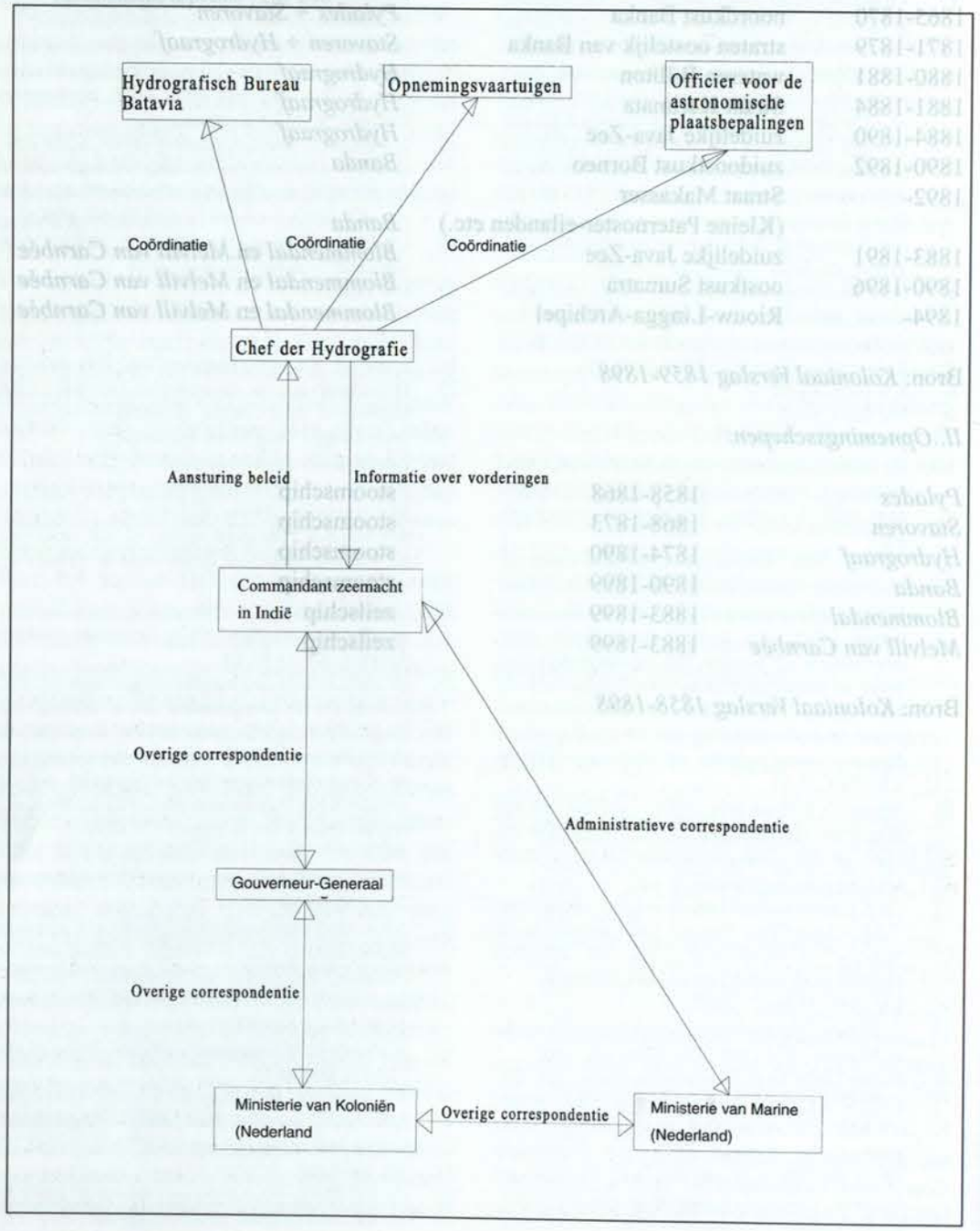
II. Opnemingsschepen:

Pylades	1858-1868	stoomschip
Stavoren	1868-1873	stoomschip
Hydrograaf	1874-1890	stoomschip
Banda	1890-1899	stoomschip
Blommendal	1883-1899	zeilschip
Melvill van Carnbée	1883-1899	zeilschip

Bron: *Koloniaal Verslag 1858-1898*

Schema 1: De organisatiestructuur van de Hydrografische dienst.

bron: G. Teitler, *Anatomie van de Indische defensie. Scenario's, plannen, beleid, 1892-1920* (Amsterdam 1988) 5-6 en idem, 'Strategische concepties 1813-1988', in: G.J.A. Raven (red.), *De kroon op het anker. 175 jaar Koninklijke Marine* (Amsterdam 1988) 9-24, aldaar 9-11



De rol van de marine bij de expeditie naar Samalangan (1877) tijdens de tweede Atjeh Oorlog.

J. Carli

Inleiding

Aan de uiterste grens van Nederlands-Indië, strategisch gelegen aan de ingang van de Straat van Malakka, lag het vorstendom Atjeh. Tegen dat vorstendom heeft Nederland zijn langste en bloedigste koloniale oorlog gevoerd. Over deze oorlog is veel geschreven, zowel over de politieke achtergronden in Azië en Europa als over de feitelijke militaire operaties. Vrijwel alle literatuur over de acties die in Atjeh zijn uitgevoerd heeft betrekking op operaties van de landmacht. Publicaties over de rol van de marine in het conflict zijn uiterst schaars. Men kan zich afvragen of de marine, dankzij de ligging van Atjeh dat omringd is door water, er een taak had te vervullen. Wat was die taak en was de marine in staat die naar behoren te volbrengen?

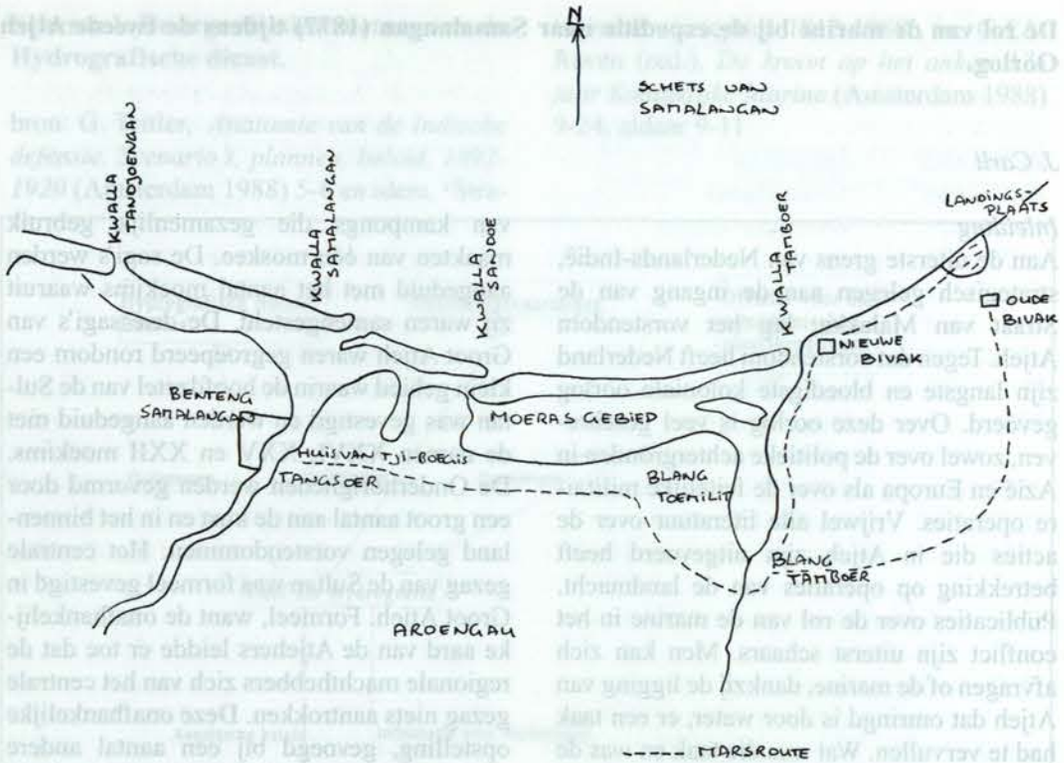
De politieke situatie in Atjeh

Atjeh beslaat de noordelijke punt van het eiland Sumatra. Het bezit een relatief korte noordelijke kust en een veel langere oost- en westkust. Naast Siak en Palembang was Atjeh een van de drie grote Sultanaten van Sumatra. In de eerste helft van de zeventiende eeuw, voor Atjeh de gouden eeuw onder Sultan Iskandar Muda, besloeg het grondgebied van het Sultanaat een veel groter deel van Sumatra en zelfs een deel van het grondgebied van het huidige Maleisië. Na de dood van Iskandar verbrokkelde het rijk en stelden de lokale vorsten zich meer en meer onafhankelijk van het centrale gezag op. De staatkundige aanduiding in de negentiende eeuw was Atjeh Besar, Groot Atjeh en Onderhorigheden. Groot Atjeh was gelegen in het meest noordelijke deel van het eiland en was een federatie van drie vorsten van een *sagi*. Een sagi bestond uit een aantal *moekims*, groepen van kampongs die gezamenlijk gebruik maakten van één moskee. De sagi's werden aangeduid met het aantal moekims waaruit zij waren samengesteld. De drie sagi's van Groot Atjeh waren gegroepeerd rondom een klein gebied waarin de hoofdzetel van de Sultan was gevestigd en werden aangeduid met de namen XXVI, XXV en XXII moekims. De Onderhorigheden werden gevormd door een groot aantal aan de kust en in het binnenland gelegen vorstendommen. Het centrale gezag van de Sultan was formeel gevestigd in Groot Atjeh. Formeel, want de onafhankelijke aard van de Atjehers leidde er toe dat de regionale machthebbers zich van het centrale gezag niets aantrokken. Deze onafhankelijke opstelling, gevoegd bij een aantal andere karaktertrekken van de bevolking, heeft uiteindelijk bijgedragen tot de lange duur, de onvoorspelbaarheid en tenslotte de bloedigheid van de oorlog in Atjeh.

Voorspel tot de oorlog

Tijdens het bewind van Napoleon en gedurende de bezetting van Nederland door Frankrijk werden de Nederlandse bezittingen in Azië door Engeland overgenomen. Na de Napoleontische tijd en de proclamatie van het Koninkrijk der Nederlanden besloot Engeland in 1814, om Europese politieke redenen, de voormalige Nederlands-Indische bezittingen terug te geven aan Nederland.[1] Op 19 augustus 1816 droeg de Britse regering het gezag over Java en Onderhorigheden aan Nederland over.[2]

Het begrip Onderhorigheden, onduidelijk als het was, is in de loop van de jaren door diverse traktaten nader gedefinieerd. Ten eerste in het traktaat van Londen van 1824 waarin Nederland zijn bezittingen in India en Malakka opgaf in ruil voor de Britse bezittingen op



1. Schets van Samalangan, kopie naar een tekening in het ARA, Koloniën archivalia, inv.nr. 6556. Kopie van de auteur.

Sumatra. Ten tweede in de overeenkomst van vrede, vriendschap en handel die de gouverneur van Sumatra's Westkust, generaal Van Swieten, in maart 1857 met Atjeh afsloot. Ten derde in het Siak traktaat van 1858, waarin het Sultanaat Siak de Nederlandse soevereiniteit erkende. Atjeh had twee bezwaren tegen deze overeenkomst. In de eerste plaats meende Atjeh dat dit traktaat betrekking had op gebieden die traditioneel tot het Sultanaat Atjeh behoorden. In de tweede plaats vormde de overeenkomst tussen het Nederlandse gouvernement en Siak voor Atjeh een bedreiging in de vorm van het oprukken van de Nederlandse invloed naar het noorden van Sumatra en dus in de richting van Atjeh. Tenslotte was er het Sumatra traktaat van 1871, afgesloten tussen Nederland en Groot-Brittannië, waarin Nederland de vrijheid kreeg om in Atjeh handelend op te treden. Opvallend was dat dit traktaat opnieuw afspraken bevatte over Atjeh zonder dat dit land ook maar in enige mate bij de afspraken was betrokken. De situatie was rijp voor de Nederlandse interventie in de Atjehse zaken.

Hoe raakte Nederland met Atjeh in oorlog?

De ligging van Atjeh, omringd door water op een strategisch punt aan de ingang van Straat Malakka, leidde er toe dat zeeroverij en smokkelhandel hoogtij vierden. De door vulkanische as gevormde gebieden aan de oostkust leverden een grote peperopbrengst, hetgeen dan ook het belangrijkste exportproduct was.

Om aan de Atjehse zee- en strandroof een einde te maken en om de vrijheid en veiligheid van handel en scheepvaart te waarborgen trad het Nederlandse gouvernement in onderhandeling met Atjeh over de erkenning van de Nederlandse soevereiniteit. Spoedig bleek echter dat de Atjehers ook onderhandelingen over bescherming en eventuele soevereiniteit waren begonnen met de regeringen van Groot-Brittannië, Amerika, Italië en Turkije. Toen het Nederlandse gouvernement uit Singapore het bericht ontving dat vertegenwoordigers van Atjeh met de plaatselijke consuls van Amerika en Italië hadden gesproken, en vervolgens Gouverneur-Generaal J. Loudon hoorde van het vermeende vertrek van een sterke Amerikaanse vloot uit Hongkong, werd haast gemaakt met maatregelen.

In maart 1873 vertrok een gecombineerde expeditie van land- en zeemacht naar Atjeh om de erkenning van het Nederlandse gezag af te dwingen. De politieke leiding van de expeditie werd opgedragen aan de Vice-president van de Raad van Indië, F.N. Nieuwenhuijzen. Na een aantal vergeefse pogingen om een bevredigend antwoord van de Sultan te verkrijgen, vaardigde Nieuwenhuijzen op 26 maart 1873 de oorlogsverklaring tegen Atjeh uit. Hij gaf daarmee het startsein voor een onverwacht bloedige en langdurige koloniale oorlog die pas na 1900 door Nederland zou worden gewonnen.

De rol van de marine

De rol van de marine, vooral gedurende de tweede expeditie in 1874, vloeide voort uit de blokkade die na het echec van 1873 door het Gouvernement van Nederlands-Indië werd afgekondigd. Het doel van de blokkade was om de handel van de Atjehse rijken, die zich niet aan het Nederlandse gezag hadden onderworpen, totaal te blokkeren en ook hun kustvisserij tegen te gaan. De rijken die zich wel onderworpen hadden werden gecontroleerd op de aard van hun in- en uitvoer. Omdat de Nederlands-Indische regering met een blokkade op geen enkele wijze rekening had gehouden, moest in grote haast een scheepsmacht naar de Atjehse wateren worden gedirigeerd. Bijna de gehele scheepsmacht in de Nederlands-Indische wateren werd rond Noord-Sumatra geconcentreerd. Het was de vraag of deze scheepsmacht in staat was de blokkade op afdoende wijze te realiseren. Men stond door de lengte van de te bewaken kustlijn, met zijn vele kleine havens, voor een welhaast onmogelijke opgave. Bovendien maakte het type schepen waartegen opgetreden moest worden, voor het merendeel kleine prauwen, een effectieve controle zeer bewerkelijk en daardoor onrealistisch. In politiek Nederland werd dan ook de zin van de blokkade ernstig in twijfel getrokken.[3] In de praktijk bleek dit ook, bij de maatregel van de uitgifte van passen voor handelaren die toegang kregen tot Atjehse havens. Er werden niet alleen peper en betelnoten vervoerd, maar ook oorlogsmaterieel voor de opstandelingen. Omdat het onmogelijk bleek daar afdoende tegen op te treden werd na verloop van tijd de uitgifte van passen gestaakt.

Afgezien van de blokkade had de marine nog andere opdrachten. Opstandige kampongs moesten door middel van tuchtiging, dat wil zeggen het uitvoeren van een artillerie-bombardement met behulp van scheepsgeschut, tot de orde worden geroepen. In het algemeen moest de internationale handelsvaart beschermd worden tegen piraterij en tenslotte was het vervoer van troepen en -in een later stadium- het destilleren van drinkwater een belangrijke taak. Deze maritieme taken werden verricht vanuit drie stations: de West-, de Noord- en de Oostkust van Atjeh. Geregeld kwam het in de taakuitoefening tot incidenten zoals gewelddadige ontmoetingen met Atjehse prauwen en tuchtigingen van kampongs.[4]

Een maatstaf voor het geringe succes van de controlerende rol van de marine was de afnemende aandacht voor de verslaglegging van scheepsbewegingen en het afnemende aantal schepen dat in de Atjehse wateren actief was. Natuurlijk had ook de politieke attitude ten opzichte van Atjeh invloed op de inzet van de maritieme middelen. Op een aantal plaatsen trad de marine zelfstandig op, maar soms werden acties ondernomen in samenwerking

met de landstrijdkrachten. Eén van die acties was de expeditie naar Samalangan in de maanden augustus, september en oktober 1877.

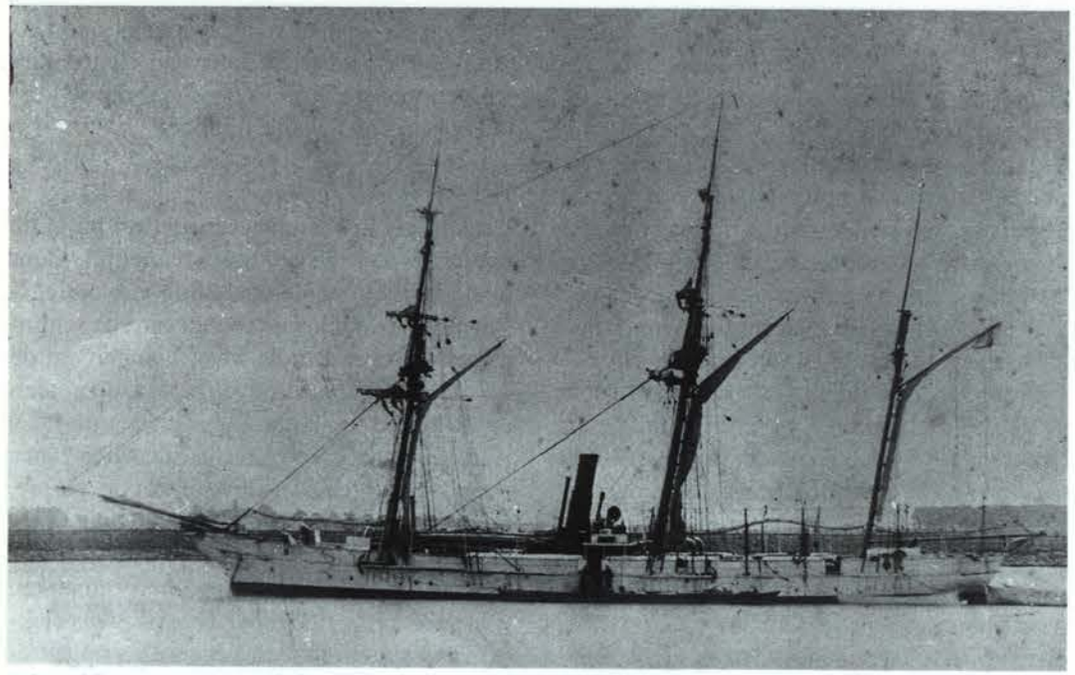
De expeditie naar Samalangan 1877: verkenning en voorbereiding

Men had bij het Nederlandse gouvernement de hoop en de verwachting dat er in Groot Atjeh een doorbraak zou komen in de onderhandelingen over het aanvaarden van de Nederlands souvereiniteit. Bij gebrek aan een natuurlijke leider in de vorm van een Sultan had Atjeh zich onder het leiderschap gesteld van Habib Abd ar-Rahman, een Atjehse "topdiplomaat", die na lange buitenlandse afwezigheid was teruggekeerd. Abd ar-Rahman aarzelde over het aanvaarden van de Nederlandse souvereiniteit, een aarzeling die werd aangewakkerd door de steun die hij onder andere kreeg van Teukoe Tji Boegies, de vorst van de kuststaat Samalangan. Hoewel de machthebber van Samalangan op papier de Nederlandse soevereiniteit had aanvaard bleek hij toch opstandige acties te voeren. Erger nog achtte de Nederlands-Indische regering het feit dat hij actieve steun verleende aan Groot Atjeh in de strijd tegen Nederland.

Begin 1877 werd in Batavia besloten een grote expeditie tegen Samalangan uit te rusten. In het archief van het Ministerie van Koloniën, in het Algemeen Rijksarchief in Den Haag, bevindt zich een verslag van de expeditie naar Samalangan bestaande uit rapporten van kolonel K. van der Heijden, Civiel en Militair Bevelhebber in Atjeh, luitenant-kolonel H.F. Meijer, Chef van de Staf van de troepenmacht in Atjeh en eerste luitenant L.F.A. Winckel, adjudant van de Staf. Kolonel Van der Heijden schreef in zijn rapport dat een van de redenen voor de regering van Nederlands-Indië om tot een expeditie tegen Samalangan over te gaan, het verhogen van het prestige van Nederland was ten opzichte van andere staten.[5] Het zou een gecombineerde expeditie van land- en zeestrijdkrachten zijn. Het geheel stond onder commando van Van der Heijden. De marine stond onder commando van kapitein-luitenant ter zee J.D.J. van der Hegge Spies, waarnemend Commandant Maritieme Middelen in Atjeh, bij afwezigheid van de zieke kapitein ter zee J.A. Vandevelde. De dagorder van Van der Heijden luidde als volgt:

"Kota Radja, den 5 Augustus 1877.
Onder de weinige staten die op de Noordkust van Atjeh nog steeds ene vijandige houding aannemen tegen het Nederlandsch-Indisch Gouvernement staat Samalangan nog steeds bovenaan.
Vanaf het begin van dezen Oorlog hebben zowel de vorst Tji-Boegies als zijne ondergeschikte Hoeloebalangs en zijn volk zich niet louter bepaald tot de verdediging van hun land, maar steeds een werkzaam aandeel gehad in de oorlogshandelingen in Groot Atjeh. Ook nu nog blijft de vorst zich hardnekkig tegen onderwerping van ons gezag verzetten en bevordert daardoor de onwilligheid en het verzet in alle aan Samalangan grenzende staatjes.
Ik acht het nodig dat Samalangan streng wordt getuchtigd en zoo mogelijk tot erkenning van ons gezag wordt gedwongen."[6]

Kolonel Meijer voegde daar in zijn rapport nog het volgende aan toe: "(...) voortdurend beschieten onzer oorlogsschepen zodra daartoe gelegenheid bestaat; aanhoudende hulp, vooral personelen, om de oorlog in Groot Atjeh voort te zetten (...)".
Uit de beschrijving die Van der Heijden van Samalangan gaf, blijkt de omvang van het vijandelijke gebied: "(...) begrensd ten noorden door de Malakka passage, ten oosten door de rivier Andelan, ten westen door de rivier Djoen Kaboeja en ten zuiden door de bergrug, die zich vanaf de Olifantsberg westelijk uitstrekt, beslaat het rijkje van Samalangan, eene smalle strook lands, ongeveer 7 uur gaans lang en 2 uur gaans breed."[7]
De deelnemende troepen aan deze gecombineerde actie waren het 2e, 3e en 8e bataljon (en de daaraan verbonden onderdelen zoals ambulance en dwangarbeiders) van het koloniale leger, het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger (KNIL), de marine en de koopvaardij. De taak van de marine bestond uit het transport van munitie en geniemateriaal, ondersteuning bij de landingsoperatie en artillerie ondersteuning tijdens de krijgstocht.

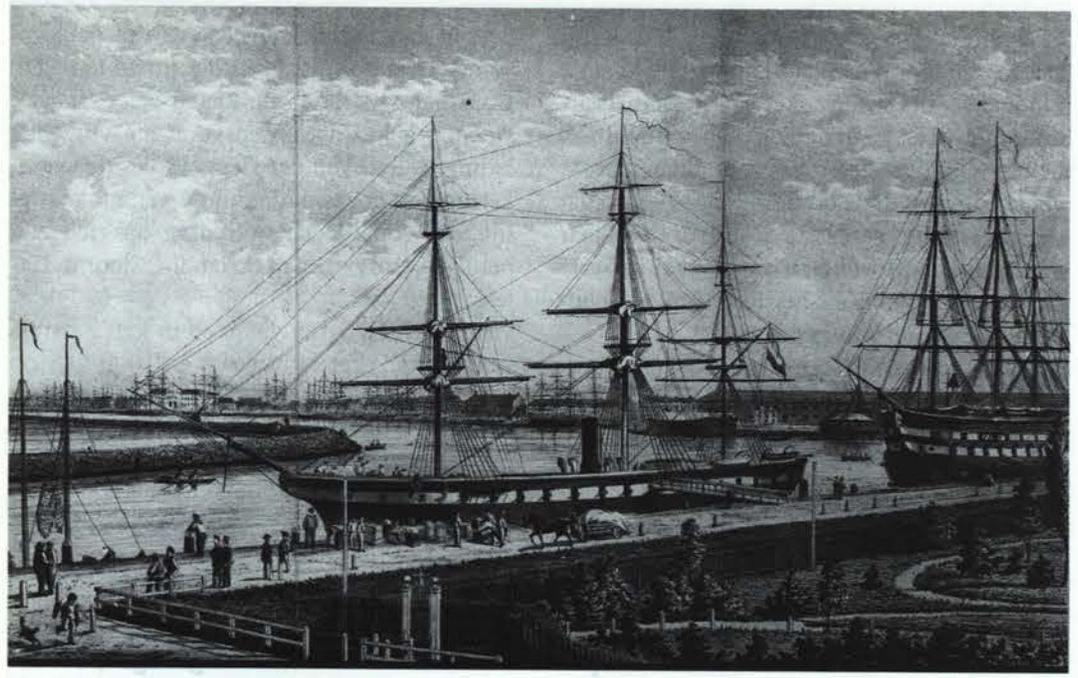


2. Foto van Zr.Ms. Sambas. Bron en foto: Collectie Instituut Maritieme Historie, Den Haag.

Voordat tot de aanval zou worden overgegaan, moesten er verkenningen van het gebied gemaakt worden. Reeds midden 1877 had de toenmalige Civiel en Militair bevelhebber, generaal A.J.E. Diemont, opdracht gegeven tot verkenning van de kusten, rivieren en het binnenland van Samalangan en aangrenzende staatjes.[8] Deze opdracht werd uitgevoerd door eerste luitenant Winckel, adjudant van de Staf, in samenwerking met de marine. Als basis voor de verkenningen diende een schets van Samalangan, samengesteld naar opgaven van spionnen en tekeningen vervaardigd aan boord van Zr. Ms. oorlogsbodems, in 1874-1875 vervaardigd door luitenant ter zee Swaan.
Op 6 juli begaf Winckel zich naar de rede van Pedir waar hij zich meldde op de *Sumatra* bij de stationscommandant luitenant ter zee A. Collot d'Escury. Deze bepaalde dat de verkenning zou gebeuren vanaf de *Palembang* op 8, 9, 10, 11 en 12 juli. De *Banda* en de *Sambas* zouden daarbij ondersteuning geven.
In zijn rapport over de verkenningen geeft Winckel een bijna tastbaar beeld van de omgeving. Het te verkennen gebied strekte zich uit tussen 96° 19' en 96° 27' oosterlengte, van de Hoek van Merdoe tot de Hoek van Radja. De zichtbare rivieren (*kwalla's*) waren de Olim, Djoeng Kaboeja, Kiran, Tandjoengan, Samalangan, Sandoe en de Tamboer. In het algemeen was het een vlakke, moerassige kust met een groot aantal strandmeren. Het gezelschap dat de verkenningen deed bestond, behalve Winckel, uit de informant Soetan Maharadja, een Maleier die lange tijd in Atjeh had gewoond en het gebied goed kende (en voortdurend zeeziek was), de com-

mandant van de *Palembang* luitenant ter zee C.E. Uhlenbeck en incidenteel de commandant van de *Sambas,* luitenant ter zee C.A. LeBron de Vexela.
De verkenning gebeurde door 's morgens zeer vroeg met het marineschip langzaam de kust op en neer te varen, terwijl 's middags de verkenning per stoombarkas plaatsvond. De verkenning met het marineschip werd gedaan op een afstand van 800 meter uit de kust, vanaf de brug en uit de toppen van de mast. Met een verrekijker had men goed uitzicht op het land. De verkenning met de stoombarkas vond plaats op 100 meter uit de kust. Vanuit de barkas kon men de kwalla's en de activiteiten van de Samalangers goed observeren. In het gebied van de Kwalla Tamboer bevond zich veel water achter de kust en hield zich veel volk op dat op de barkas schoot.
De tegenstanders beheersten volgens Winckel de schietkunst in geringe mate: "Zij leggen het geweer op een dijk en liggen zelf lager terwijl zij vuren." De schoten misten dan ook altijd hun doel. De barkas beantwoordde het vuur met geweren en kartetsen.
Uit de verkenningen kwam een aantal mogelijke landingsplaatsen naar voren, alle met voor- en nadelen. Mogelijke landingsplaatsen waren oostelijk van de Kwalla Tamboer, in het zuidelijkste gedeelte van de baai tussen de Kwalla Samalangan en de Kwalla Tamboer, in de Kwalla Samalangan en op de open vlakte van Kiran. Het gebied ten oosten van de Kwalla Tamboer bood de beste kansen. Uhlenbeck en LeBron de Vexela gaven ook uit nautisch oogpunt aan die plaats de voorkeur, omdat men de sloepen tot aan het strand kon roeien. De soms stevige deining mocht daar geen afbreuk aan doen. Van der Heijden schreef daarover in zijn rapport: "(...) de marine heeft door het vervaardigen van kaarten der kustlijn, opgemaakt naar peilingen en waarnemingen uit de toppen der masten, het verkennen in stoomsloepen der kust en de mondingen der rivieren, de gelegenheid verschaft, om een goed oordeel te kunnen vellen over den toestand der kust en tevens om de plaatsen te bepalen waar eventueel ene landing met de meesten kans van slagen kon worden gedaan."[9] De keuze viel op de kust ten oosten van Kwalla Tamboer.

Verloop van de operatie
Uit het 'algemene plan van aanval' blijkt de opdracht aan de marine, namelijk "door manoeuvreren en de opstelling van oorlogsschepen en door het uitvoeren van een schijnaanval de vijand in de waan brengen dat de ontscheping van de troepen plaats zou vinden op de vlakte van Kiran."[10]
Aan de landing zou ook worden deelgenomen door een landingsdivisie van de marine, bestaande uit 15 officieren en 300 onderofficieren en manschappen. Het bevel over de schepen, die aan deze expeditie deelnamen, was door het vertrek naar Java (wegens ziekte) van kapitein ter zee Vandevelde opgedragen aan kapitein-luitenant ter zee Van der Hegge Spies. Bij de terugkeer van Vandevelde op 22 augustus nam deze het commando over de maritieme middelen weer op zich; de leiding over de scheepsmacht voor Samalangan bleef berusten bij Van der Hegge Spies. De oorlogsschepen, aangewezen om aan deze expeditie deel te nemen waren de navolgende: *Metalen Kruis*, *Citadel van Antwerpen*, *Watergeus*, *Sumatra*, *Borneo*, *Palembang*, *Amboina*, *Semarang*, *Sambas* en *Banda*; later voegden zich hierbij de *Deli*, *Bandjermassing* en *Aart van Nes*. De deelnemende particuliere stoomschepen, bestemd voor het doen van verschillende diensten, waren: de *Graaf van Bylandt* en *Sindoro* als ziekenschepen - hierop waren het 2e en 8e bataljon ingescheept- de *Devonhurst* met het 3e bataljon, de *Rayah* als vivre-schip, de *Marion* met artillerie materiaal, munitie enz., de *Wilhelmina* als "adviesstoomer" en de *Ardjoeno* en *Betsy* voor dagelijkse dienstreizen.
Op 5 augustus werden alle troepen en materialen aan boord van de op de rede van Oleh-Leh liggende schepen gebracht. De staf scheepte zich in op "het vlaggeschip *Watergeus*". Vervolgens stoomde op 8 augustus de



3. Tekening van de Metalen Kruis. Bron en foto: Collectie Instituut Maritieme Historie, Den Haag.

hele vloot op naar de vlakte van Kiran waar het de 9e augustus voor anker ging. Beschieting vanaf de wal deed zich niet voor. Op 9 augustus lagen de tien eerstgenoemde oorlogsschepen en al de transportstomers voor Kwalla Kiran ten anker, met het doel de vijand zo lang mogelijk in de waan te laten dat het plan was om op dat punt te landen. Met datzelfde oogmerk werd in de namiddag een schijnverkenning met gewapende sloepen en stoombarkassen uitgevoerd.[11] Aan deze verkenning werd deelgenomen door de Chef Staf Meijer, de Controleur van Heukelum, een officier van de marine en de informant Soetan Maharadja. Tijdens de tocht werd de barkas af en toe vanaf de wal onder vuur genomen, echter zonder dat daarbij treffers geboekt werden.
In de vroege mogen van de 10e augustus vertrok het grootste deel van de scheepsmacht naar het landingspunt: de *Amboina*, *Semarang* en *Banda* waren aangewezen om het om de West trekken van de vijand naar Kwalla Tamboer te bemoeilijken en om tijdens de ontscheping, door een goed onderhouden vuur, de landing te ondersteunen. Het plan was om te ontschepen in vier linies. De eerste linie, gemarkeerd door rode vlaggen zou bestaan uit gewapende marinesloepen die de opdracht hadden de vijand van het strand te verjagen. Dan zouden drie andere linies van sloepen volgen, respectievelijk gemarkeerd door gele, witte en blauwe vlaggen om de troepen, materieel, munitie en levensmiddelen naar het strand te brengen. De vleugels zouden ondersteund worden door gewapende sloepen. Het bevel over de ontscheping werd opgedragen aan luitenant ter zee De Bruin.
De situatie op de dag van de ontscheping, de 10e augustus, werd door Chef Staf Meijer als volgt beschreven: "Zoals meermalen gebeurde vielen alle genomen maatregelen in duigen. Hoewel het weder zeer gunstig was, had zich gedurende de nacht van 9 op 10 Augustus een zware rolling op zee ontwikkeld, die meer en meer toenam en op het strand een

hevige branding ten gevolge had."[12] Daarbij kwam dat door onbekendheid met de kust de vloot te ver in zee ten anker was gegaan waardoor men geen zicht had op de hevigheid van de branding. Dit had tot gevolg dat een groot aantal sloepen in de branding omsloeg en dat de zorgvuldig geplande linies door elkaar gingen lopen. Bovendien ontstond er verwarring over de vraag of het bevel tot ontscheping wel of niet was gegeven.

Met behulp van alle aanwezige sloepen stonden weldra het 2e en 8e bataljon op het strand, echter ten koste van 13 sloepen van de marine en een tiental van de particuliere stomers, die door de vrij hevige branding hoog op het strand waren geworpen. In de operatie vormde dit een uiterst kritiek punt omdat ondanks de branding toch levensmiddelen, drinkwater, munitie enz. aan wal gebracht moesten worden.[13] Hoewel het omslaan van sloepen met mensen ernstig was, waren de opvarenden in staat zichzelf te helpen en het strand te bereiken. Veel ernstiger was het dat de hoognodige materialen en levensmiddelen verloren dreigden te gaan.[14]

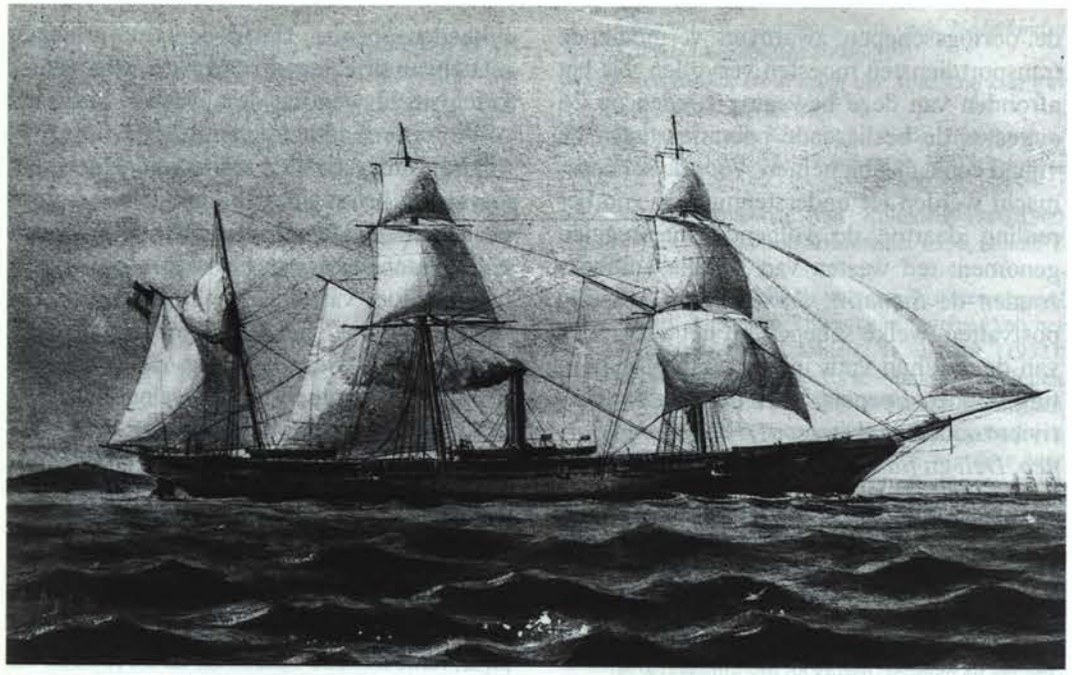
In de middag van 10 augustus werd aan boord van de *Watergeus* spoedberaad gehouden waarbij de Civiel en Militair bevelhebber, de Staf van de troepenmacht, de marinecommandant, alle commandanten van de oorlogsschepen en de controleur Van Heukelum aanwezig waren. Ten gevolge van de problemen rond de bevoorrading was het de vraag of men door moest gaan met de landing of dat terugtrekking nodig was, om vervolgens naar een andere landingsplaats te zoeken. Het was een ieder duidelijk dat de laatste oplossing zeer ongewenst was. Een van de aanwezige marinecommandanten (kolonel Meijer schreef dat hij er haast zeker van was dat het idee afkomstig was van luitenant ter zee De Weijs) kwam op het even eenvoudige als briljante idee om gebruik te maken van de luchtdicht afsluitbare kruitkisten van de marine. Deze konden gevuld worden met de benodigde voorraden om ze vervolgens met sloepen tot voor de branding de brengen, ze in zee neer te laten en ze dan door middel van een tros in de vorm van een eindloze lus naar het strand te halen. Daar gelost konden de kisten weer naar de sloepen gehaald worden voor een volgende lading. Nadat Van der Hegge Spies de verzekering had gegeven dat hij de verantwoordelijkheid voor de bevoorrading op zich zou nemen, werd besloten de landing door te zetten.

Drinkwater werd in vaten en in half gevulde ijzeren waterketels van 500 en 1000 liter op het strand gebracht. Hoewel menige vlet in de branding omsloeg en zowel officieren als manschappen al deze werkzaamheden in de brandende zon en dikwijls half in het water staande moesten uitvoeren, werden de meeste problemen overwonnen. Mede doordat in de nacht van 10 – 11 augustus onverwacht een massale Atjehse aanval op het aangelegde bivak moest worden afgeslagen, duurde het tot de 16e voordat de drie bataljons aan land waren en het bivak op voldoende wijze ingericht en versterkt was. Deze aanval was er ook de oorzaak van dat van het oorspronkelijke operatieplan, om zo spoedig mogelijk op te rukken naar Aroengau, werd afgeweken, en op de plaats waar de troepen geland waren een tijdelijke versterking werd opgericht.

Aanvankelijk verliep de communicatie tussen de troepen aan land en de commandoposten op de schepen moeizaam. Dit werd opgelost door een seintoestel van de marine aan land te installeren, bediend door luitenant ter zee der tweede klasse De Booy. Vanaf dat moment verliep de communicatie zonder problemen. Op 19 augustus werd besloten de landmachtoperatie de volgende dag voort te zetten met een opmars tegen de bij Kwalla Tamboer gelegen vijandelijke versterkingen. Van der Hegge Spies gaf daarop de volgende order:

"De kapitein luitenant ter zee, tijdelijk Kommandant Maritieme Middelen in de wateren van Atjeh.

Mededeling ontvangen hebbende van den kolonel Militair en Civiel Bevelhebber te



4. Schilderij van de Watergeus. Bron en foto: Collectie Instituut Maritieme Historie, Den Haag.

Atjeh dat op morgen 20 dezer in den vroegen ochtend ene vliegende kolonne langs het strand zal oprukken met het doel om de positie bij Kwalla Tamboer te vermeesteren.

Heeft in overeenstemming met genoemde Bevelhebber besloten, dat deze operatie zal ondersteund worden door eenige onzer oorlogsbodems.

Bepaalt naar aanleiding daarvan dat heden in den namiddag zullen post vatten bewesten Kwalla Tamboer Zr Ms Stoomers *Watergeus* en *Palembang*, beoosten genoemde Kwalla de *Sumatra* en *Sambas*; dat genoemde scheepsmagt zal staan onder de bevelen van den kapitein luitenant ter zee kommandant van Zr Ms Stoomschip *Watergeus*.

Dat wanneer de opmarsch der kolonne een aanvang neemt de aldaar geposteerde oorlogsbodems een overstelpend vuur zullen rigten op den vijand en diens versterkingen aldaar en hiermede zullen voortgaan, zoolang dat vuur dienstig is tot ondersteuning der troepen.

Dat verder voor de kolonne uitstoomende Zr Ms Stoomscheepen *Amboina* en *Semarang* den opmarsch door een goed gerigt vuur zullen steunen om zich bij Kwalla Tamboer met de daarop geposteerde scheepsmagt te verenigen.

De hierboven aangegeven oorlogsbodems zullen hunne sloepen en vletten meedeneemen, teneinde wanneer de positie van de vijand vermeesterd is, communicatie te kunnen aanknopen met de wal, Kwalla Tamboer zooveel mogelijk te verkennen en wanneer dezelve wordt bevonden versperd te zijn een aanvang te maken met het opruimen dier versperringen."[15]

Op 20 augustus werd de aanval ingezet. Van twee zijden aangevallen door de Nederlandse troepen en vanuit zee door de schepen hevig beschoten, sloegen de Atjehers op de vlucht, waardoor de aan te vallen versterkingen zonder enig verlies ingenomen konden worden. Het oude bivak werd opgebroken en overgebracht naar de pas genomen stelling, waarbij

de oorlogsschepen zware en vermoeiende transportdiensten moesten vervullen. Na het afronden van deze beweging zouden op 26 augustus de beslissende operaties tegen de vijand een aanvang nemen. Voor de scheepsmacht werden ter ondersteuning en voorbereiding daartoe de volgende maatregelen genomen: ten westen van Kwalla Tamboer zouden de *Sumatra*, *Sambas* en *Semarang* postvatten, welke schepen bij het aanbreken van de dag hun vuur in zuidwestelijke richting zouden openen; voor de Samalangan-rivier zouden de *Watergeus*, *Palembang*, *Borneo*, *Deli* en *Banda* ankeren, met de opdracht om op hetzelfde tijdstip in zuidelijke richting een zwaar artillerie bombardement te openen op de vijandelijke versterkingen (*bentengs*); de *Citadel van Antwerpen* en de *Amboina* tenslotte zouden hun ligplaats voor het oude bivak behouden en met alle mogelijke middelen bij het opbreken daarvan assisteren.

Omstreeks vier uur in de middag van 26 augustus werd het bericht ontvangen van het behaalde succes, namelijk van de inname van de vijandelijke versterkingen bij Blang Tamboer en Blang Toemiliet. Aan Nederlandse zijde waren hierbij zware verliezen te betreuren en werd ook de Civiel en Militair bevelhebber, kolonel Van der Heijden, zwaar gewond. Nadat het oude bivak opgebroken was, voegde de *Citadel van Antwerpen* zich bij de scheepsmacht voor de Samalangan rivier en ankerde de *Amboina* bij Kwalla Tamboer. Verder werden de *Sumatra* en *Sambas* naar de ligplaats van de overige schepen voor eerstgenoemde rivier gedirigeerd, om de volgende morgen het voortzetten van de vijandelijkheden met een zo hevig mogelijk vuur te ondersteunen.

Op 27 augustus 's morgens om half zes werd het vuur geopend, voortdurend tot zeven uur. De Atjehers schenen echter met een dermate schrik het verder oprukken van de troepen tegemoet te zien dat de Maharadja Moeda van Telok Semawé, schoonzoon van Tji Boegies, vorst van Samalangan, de onderhandelingen over het beëindigen van de vijandelijkheden opende. Het door hem verlangde uitstel van drie dagen werd niet verleend; hij kreeg slechts één uur de tijd om te beslissen of de Nederlandse troepen als vriend of als vijand verder zouden oprukken. De vijand koos voor het eerste. De oprukkende kolonne, aangevoerd door luitenant kolonel Meijer, had dientengevolge nog voor zonsondergang het einddoel van deze tocht, Tangsoer, bereikt.

Omdat de aanwezigheid van de *Citadel* bij die stand van zaken niet meer noodzakelijk geacht werd, vertrok het schip op 21 augustus naar Singapore. Op 1 september kwam de *Bandjermassing* en op 9 september de *Aart van Nes* ter versterking van de scheepsmacht op de Noordkust aan, laatstgenoemde bodem ter vervanging van de *Semarang* die op 12 september, ter opvolging van de bestemming Java, naar de rede van Oleh-Leh vertrok.

Op 13 september had de onderwerping van de vorst van Samalangan plaats. De *Palembang* en de *Sambas* vertrokken op 16 september naar Oleh-Leh en de *Sumatra* naar de Oostkust. Op 17 september onderwierp de radja van Merdoe zich aan het Nederlandse gezag, nadat hem reeds op 7 september een ultimatum was gesteld. Wegens het niet voldoen aan dat ultimatum werden op 10 september de kustplaatsen van zijn rijk door de *Palembang, Sambas, Bandjermassing* en *Semarang* beschoten.[16]

Conclusie

De activiteiten van de marine tijdens de oorlog in Atjeh zijn te verdelen in twee categorieën. Enerzijds de passieve, controlerende en ondersteunende rol. Wat betreft het succes ervan valt ook weer een onderscheid te maken. Het bleek dat het effectief uitvoeren van een blokkade door de onbalans in het te bestrijken gebied en de beschikbare middelen niet lukte. Men kan zich afvragen of de inzet van meer schepen een beter resultaat te zien had gegeven. Waarschijnlijk zou dit niet het geval zijn geweest. De ondersteunende rol was de marine duidelijk beter op het lijf geschreven. Het vervoeren van materieel en personeel, het uitvoeren van verkenningen en de taken gerelateerd aan de veiligheid van navigatie konden ook gedurende het conflict in Atjeh goed worden uitgevoerd. Anderzijds is er de actieve, oorlogvoerende rol. Uit het verloop en de resultaten van de expeditie naar Samalangan blijkt dat de marine daarin redelijk succesvol was.

Daarbij speelde een aantal factoren een rol. Ten eerste sloeg in de gegeven situatie de balans in technologie en beschikbare middelen tussen de marine en de Atjehse strijders duidelijk uit naar de Nederlandse kant. Ten tweede was een actie als die tegen Samalangan een kleinschalig en overzichtelijk geheel. De traditie van de marine ten aanzien van discipline, organisatie en improvisatie bleek waardevol te zijn. Hoe de kwantiteit en de kwaliteit van de middelen ook mochten zijn, aan het nautische vakmanschap en de mentale instelling hoefde geen twijfel te bestaan.

Als laatste activiteit van de marine moet genoemd worden de rol die een deel van het marinepersoneel speelde als landstrijdkrachten. Aan de verschillende expedities namen mariniers en landingsdivisies van de vloot deel. Waren de verliezen aan boord van de schepen ten gevolge van gevechtshandelingen gering of zelfs non-existent, onder degenen die aan de acties te land deelnamen waren de verliezen relatief even groot als die van de landmacht. In die zin mag men zeggen dat ook voor de marine de oorlog in Atjeh zeer bloedig was.

Al met al is de conclusie dat er voor de marine in Atjeh, in het kader van de mogelijkheden zeker een rol was weggelegd en dat deze rol, hoe klein ook vergeleken bij die van de landmacht, succesvol was.[17]

Noten

1. Anthony Reid, T*he Contest for North Sumatra. Atjeh the Netherlands and Britain 1858-1898* (London 1969) 9
2. H.W. van den Doel, *Het Rijk van Insulinde. Opkomst en ondergang van een Nederlandse Kolonie* (Amsterdam 1996) 21
3. P. ten Bosch, *De sluiting der Atjehsche kust* ('s-Gravenhage 1892)
4. Jaarboek van de Koninklijke Nederlandsche Zeemagt 1875-1876 ('s-Gravenhage 1877) 356 passim
5. Archief Ministerie van Koloniën 1850-1900 (1932). Alhier inventarisnummer 6556, bundel V 5.
   Voor dit artikel zijn de volgende bronnen geraadpleegd: Algemeen Rijksarchief, Archief van het Ministerie van Koloniën, 1850-1900 (1932), archivalia betreffende Atjeh: – Indische Besluiten 1874-1916 – inv. nr. 6550, – Officiële bescheiden betreffende het ontstaan van de oorlog in Atjeh inv. no. 6551A, – Verslag van de expeditie naar Samalangan 1877 inv. nr. 6556 Bestaande uit VI bundels; I. Drie nota's over Samalangan (met een schetskaart) van den Chef van den Staf bij de troepenmacht in Atjeh en Onderhorigheden, luitenant-kolonel H.F Meijer; II. Rapport van den 1en luitenant adjudant bij de staf der troepenmacht in Atjeh en Onderhorigheden, L.F.A. Winckel over de verkenning van de kusten, rivieren en het binnenland van Samalangan en aangrenzende staatjes. 16 juli 1877; III. Drie briefjes van den Civielen en Militairen Bevelhebber van Atjeh en Onderhorigheden, kolonel K. van der Heijden aan den chef van den Staf, luitenant-kolonel H.F. Meijer (d.d. 29-8-1877, 30-8-1877 en 1-9-1877); IV. Nota over de expeditie naar Samalangan in 1877, geschreven door den Chef van den Staf bij de troepenmacht in Atjeh en Onderhorigheden, luitenant-kolonel H.F. Meijer, 22 oktober 1877; V. Verslag van den Civielen en Militairen Bevelhebber van Atjeh en Onderhorigheden, K van der Heijden betreffende de krijgsverrichtingen tegen het rijk van Samalangan vanaf 8 augustus tot 21 oktober 1877 (zoals het is ingediend aan den Kommandant van het leger in Nederlandsch-Indië) met 4 schetsen en 5 bijlagen, waarbij nog gevoegd zijn 4 andere schetsen betreffende Samalangan (21 oktober 1877); VI. Aantekeningen van den luitenant-kolonel H.F. Meijer, Chef van den Staf bij de troepenmacht in Atjeh en Onderhorigheden, op het verslag der krijgsverrichtingen tegen Samalangan van 10 augustus tot 21 oktober 1877 zoals het oorspronkelijk werd opgemaakt; – Militaire verslagen Atjeh K. van der Heijden inv. nr. 6556A-6558.
6. Archief Ministerie van Koloniën inv. nr 6556
7. Ibidem., bundel V 1
8. Ibid., bundel II
9. Ibid., bundel V 6
10. Ibid., bundel V 10
11. Jaarboek Zeemagt 1876–1877, 336
12. ARA Koloniën Archivalia, inventarisnummer

6556, bundel IV folio 1
13. Jaarboek Zeemagt 1876–1877, 337
14. ARA Koloniën Archivalia, inventarisnummer 6556, bundel IV folio 2
15. Ibid., bundel V 51
16. Jaarboek Zeemagt 1876–1877, 339
17. Voor dit artikel is verder de volgende literatuur geraadpleegd: G. Asaert, Ph.M. Bosscher, J.R. Bruijn, W.J. van Hoboken (ed.) *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden* deel 4 (Bussum 1978); A.W.K. ter Beek, *De vier eerste jaren van den Atjeh-oorlog* ('s Gravenhage 1883); M.P. Bossenbroek, *Volk voor Indië. De werving van Europese militairen voor de Nederlandse Koloniale dienst 1814-1909* (Amsterdam 1992); P. Brooshooft, *Geschiedenis van de Atjeh-oorlog 1873-1886* (Utrecht 1886); G.D.E.J. Hotz, *Beknopt geschiedkundig overzicht van den Atjèh-oorlog* (Breda 1924); J.A. Kruijt, *Atjeh en de Atjehers. Twee jaren blokade op Sumatra's Noord-Oost-Kust* (Leiden 1877); E.S. de Klerck, *De Atjeh-oorlog* ('s-Gravenhage 1912); Maarten Kuitenbrouwer, *Nederland en de opkomst van het moderne imperialisme. Koloniën en buitenlandse politiek 1870-1902* (Amsterdam 1985); Van Meurs en Stufkens, *Beschouwingen over Atjeh, en onzen oorlog met dat rijk : met een kaart van het oorlogstooneel, de vaarwaters en vereischte kustlichten voor den wereldhandel* (Rotterdam ca.1914); G. Teitler, *Anatomie van de Indische defensie. Scenario's, plannen, beleid 1892-1920* (Amsterdam 1988); P. van 't Veer, *De Atjeh-oorlog* (Amsterdam 1969).

Bijlage. In de Atjehse wateren gestationeerde oorlogsschepen tussen 1875 en 1878.

Station Noordkust 1875-1876		
Schroefstoomschip der	2e klasse	*Citadel van Antwerpen*
	4e	*Palembang*
	4e	*Riouw*
	4e	*Schouwen*
Raderstoomschip der	3e klasse	*Sumatra*
Station De Rede en de Westkust 1875-1876		
Schroefstoomschip der	1e klasse	*Metalen Kruis*
	2e	*Vice-admiraal Koopman*
	2e	*Watergeus*
	4e	*Pontianak*
	4e	*Aart van Nes*
	4e	*Sambas*
	4e	*Bandjermassing*
	4e	*Schouwen*
	4e	*Deli*
Raderstoomschip der	2e klasse	*Merapi*
	2e	*Bromo*
Station Oostkust 1875-1876		
Schroefstoomschip der	4e klasse	*Amboina*
	4e	*Bommelerwaard*
	4e	*Bandjermassing*
Raderstoomschip der	3e klasse	*Timor*
	2e	*Merapi*
Station Noordkust 1876-1877		
Schroefstoomschip der	2e klasse	*Citadel van Antwerpen*
	4e	*Banda*
	4e	*Palembang*
	4e	*Aart van Nes*
	4e	*Riouw*
Raderstoomschip der	3e klasse	*Sumatra*
Station De Rede en Westkust 1876-1877		
Schroefstoomschip der	1e klasse	*Metalen Kruis*
	4e	*Aart van Nes*
	4e	*Sambas*
	4e	*Deli*
	4e	*Bandjermassing*
	4e	*Schouwen*
Raderstoomschip der	2e klasse	*Bromo*

Station Oostkust 18776-1877

Schroefstoomschip der	4e klasse	*Amboina*
	4e	*Bommelerwaard*
	4e	*Semarang*
Raderstoomschip der	3e klasse	*Timor*
	2e	*Merapi*
	3e	*Borneo*

Station Noordelijk Sumatra 1877-1878

Schroefstoomschip der	1e klasse	*Metalen Kruis*
	2e	*Watergeus*
	4e	*Soerabaja*
	4e	*Schouwen*
	4e	*Bommelerwaard*
	4e	*Aart van Nes*
	4e	*Banda*
	4e	*Palembang*
	4e	*Deli*
	4e	*Amboina*
	4e	*Bandjermassing*
	4e	*Sambas*
Raderstoomschip der	2e klasse	*Merapi*
	3e	*Borneo*
	3e	*Sumatra*

MEDEDELINGEN

Over de auteurs

Christiaan Biezen (1976) studeerde van 1994 tot 1998 geschiedenis aan de Rijksuniversiteit te Leiden. Hij studeerde af in de richting sociale geschiedenis, minderhedengeschiedenis. Zijn scriptie had tot onderwerp 'Joodse vluchtelingen komen naar Leiden. Vluchtelingenbeleid en hulpverlening op lokaal niveau in de periode 1933-1940.' Een ander hoofdonderdeel tijdens zijn studie was expansiegeschiedenis. Na 1998 volgde hij de lerarenopleiding. Hij is nu onder andere docent geschiedenis in Den Haag.

Jan Carli (1938) volgde een loopbaan als stuurman bij de koopvaardij en als Officier Koninklijke Marine. Na een niet nautische werkkring is hij begonnen met de studie geschiedenis aan de Rijksuniversiteit Leiden, met de keuzerichting maritieme geschiedenis. Dit artikel is ontstaan als vervolg op een onderzoek voor een doctoraal werkcollege aldaar.

Voor informatie over de auteur S.J. de Groot verwijzen we u graag naar het tweede nummer van het Tijdschrift voor Zeegeschiedenis uit 1998.

A.H. Huussen jr. (1941) studeerde geschiedenis te Leiden, met als hoofdvak middeleeuwse geschiedenis. Sinds 1982 is hij gewoon hoogleraar in de geschiedenis na de middeleeuwen aan de Rijksuniversiteit te Groningen. Hij publiceert onder meer op het terrein van de (straf)rechtsgeschiedenis, minderheden, familie en gezin. Van 1967 tot 1974 was hij lid van de redactie van de Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis.

'De wind in de zeilen'. Een onderzoeksprogramma voor historisch onderzoek naar de Staatse vloot in de 21e eeuw.

C.O. van der Meij

Recensieartikel naar aanleiding van: J.R. Bruijn, *Varend Verleden. De Nederlandse oorlogsvloot in de 17de en 18de eeuw* (Amsterdam, Uitgeverij Balans, 1998, 304 p., ISBN 90-5018-407-3; *f* 59,50)

In 1996 werd hoogleraar zeegeschiedenis aan de Universiteit van Leiden, J.R. Bruijn, door de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis geëerd met de J.C.M. Warnsinck prijs als erkenning voor zijn leidende rol op het terrein van maritiem-historisch onderzoek in Nederland. Bruijns oorspronkelijke interesse betrof met name de marine uit de hoogtijdagen van de Republiek, maar allengs begaf hij zich tevens op andere vlakken, in het bijzonder de Verenigde Oostindische Compagnie. Ook de kaapvaart kon op speciale aandacht van zijn zijde rekenen. Tevens wist hij talloze studenten tot promotieonderzoek aan te zetten, waardoor welhaast van een 'Bruijn-school' gesproken kan worden – ware het niet dat hun onderzoek te divers van aard is om onder één noemer geplaatst te worden. Een *magnum opus* ontbrak echter, of het moest zijn proefschrift *De Admiraliteit van Amsterdam in rustige jaren 1713-1751. Regenten en financiën, schepen en zeevarenden* (Amsterdam/Haarlem 1970) zijn. Dit veranderde in 1993 met de publicatie van *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (Columbia, South Carolina). Bruijn bood hierin een totaaloverzicht van twee eeuwen marinegeschiedenis in het Ancien Regime, aan de hand van inzichten en kennis opgedaan gedurende ruim twee decennia. De publicatie in een internationale vaktaal vormde bovendien een mooie gelegenheid om onze vermaarde marinegeschiedenis voor een groter publiek toegankelijk te maken.

Nu, vijf jaar later, is dan de Nederlandse, vermeerderde uitgave verschenen en deze zal door menigeen van u reeds zijn aangeschaft via de speciale actie in dit tijdschrift. Daar waar de hoofdtekst in de Engelse editie 219 pagina's besloeg, bestrijkt de Nederlandse versie 259 pagina's; met recht een 'aangevulde' editie. Herziene versie zou echter een te sterke uitdrukking zijn, want op hoofdlijnen is het verhaal hetzelfde gebleven. Op die hoofdlijn valt dan ook niets af te dingen. De geschiedenis van de marine ten tijde van de Republiek laat zich helder vertalen in het klassiek-historiografisch beginsel van opkomst, hoogtepunt en verval; ofwel de 'oude' en 'nieuwe' marine. Dat deze ontwikkeling weerspiegeld wordt in de politiek/economisch/sociale geschiedenis van de Republiek hoeft evenmin te verbazen; zij was er tenslotte eerder een gevolg van dan een oorzaak. In haar onafhankelijkheidsstrijd tegen de Spaanse agressor tot 1648 lag de prioriteit van de Noordelijke Nederlanden nu eenmaal bij de landsverdediging. De frontiersteden hadden het zwaar te verduren en moesten bijna jaarlijks via veldtochten en belegeringen ondersteund worden. Een stad als Breda ging maar liefst zesmaal in andere handen over: in 1568, 1577, 1581, 1590, 1625 en 1637. De Noordelijke Nederlanden verkeerden ook institutioneel in een embryonale fase. De Unie van Utrecht van 1579 had weliswaar voor een blauwdruk gezorgd maar de invulling ervan had nog de nodige voeten in de aarde en zou op onderdelen zelfs nooit helemaal van de grond komen. Samenwerking tussen de zeven gewesten op binnen- en buitenlands terrein zou twee eeuwen lang een heet hangijzer blijven. In de loop van de zeventiende eeuw kregen de Staten-Generaal en de Staten van Holland (met drie admiraliteiten in haar ressort) wel een krachtiger greep op de materie.

Voor de inrichting van het zeewezen werd voortgebouwd op een uit de late middeleeuwen stammende structuur van admiraal-generaal en admiraliteiten. Kortstondig werd vanaf de jaren tachtig van de zestiende eeuw de Raad van State de rol van toezichthouder aangemeten en het is jammer dat dit experiment geen vruchten heeft afgeworpen. In 1597 kwam het tot een voorlopige – en naar pas achteraf zou blijken definitieve – instructie voor vijf admiraliteitscolleges (de Staten van Gelre deden overigens later nog enige malen een verwoede poging ook een college in hun gewest te krijgen). Hoewel zij als generaliteitsinstellingen kunnen worden aangemerkt met uniforme taken en gedeeltelijk centraal aangestuurde financiële middelen, was hier toch vooral sprake van eenheid in verscheidenheid. Hun totstandkoming was een zwaktebod geweest bij gebrek aan een beter alternatief. De moeilijkste vraag van alle is echter hoe we dit achteraf moeten interpreteren: positief – ze wist twee eeuwen stand te houden zonder dat dit leidde tot dramatische gevolgen – of negatief; een organisatie aan wie adviesbureaus heden ten dage goed zouden hebben verdiend om meer stroomlijning in bedrijfsmatige processen te krijgen en een cultuuromslag te bereiken in het denken. Hoe dan ook, de zin van Bruijn op pagina 19 "dat samenwerking tussen de vijf admiraliteiten een vanzelfsprekende zaak was" moet hetzij op een ernstig misverstand berusten óf, wat waarschijnlijker lijkt, een zeldzame drukfout zijn want hier moet – dunkt mij – toch *geen* staan? De geschiedenis van de Engelse marine leert ons dat meer centrale leiding niet noodzakelijkerwijs tot een efficiëntere en meer effectieve organisatie leidde; wel kon van hogerhand eerder worden ingegrepen bij misstanden in de vorm van onderzoeken, en konden duidelijker politieke prioriteiten worden gesteld.

Een van die terreinen waar de admiraliteiten uiterst moeizaam optraden betrof het konvooieren van koopvaarders. De diverse pogingen in de zeventiende eeuw van sommige steden via door hen zelf uitgeruste directieschepen het heft in eigen handen te nemen, kan in dit opzicht als een motie van wantrouwen worden opgevat (het konvooiwezen in zijn totaliteit is wat dat betreft een van die vele terreinen waar nadere studie naar zou moeten en kunnen worden gedaan). Pas in de achttiende eeuw lijkt de marineleiding volledig bekeerd te zijn, al kwam er toen een werkgelegenheidsargument bij om de hoek kijken; de bestaansreden van de marine als oorlogsvloot had tenslotte inmiddels grotendeels afgedaan. Het is geen toeval dat deze ontwikkeling omgekeerd evenredig lijkt aan die van de kaapvaart. In plaats van het adequaat beschermen van de 'particuliere' koopvaardij zagen de heren raden in de zeventiende eeuw hun heil kennelijk vooral in het afbreuk doen van de vijand door middel van het stimuleren van de kaapvaart. Men verkeerde zo in een 'win-win' situatie; men hoefde zelf zich weinig moeite te getroosten en tegelijkertijd kon men er aan verdienen. Het is Bruijn zelf geweest die onderzoek naar de kaapvaart initieerde met zijn artikel in 1979 over de Tweede en Derde Engels-Nederlandse Zeeoorlogen. Inmiddels is reeds een studie over de Spaanse Successieoorlog verschenen van de hand van Verhees-Van Meer en weldra zullen we verblijd worden met nog twee dissertaties op dit terrein; van Ivo van Loo (de Opstand) en Johan Francke (de Negenjarige Oorlog), zodat het overzicht vrijwel compleet zal zijn. Eén gewest in het bijzonder nam hier het voortouw: de "independente en souverayne staet" Zeeland. De economische belangen in de kaapvaart waren hier aanzienlijk groter dan elders in de Republiek; de Engelse zaakgelastigde Charles Stanhope trok niet voor niets eens een vergelijking tussen de Staten van Zeeland en een beruchte 'piratenkoning' uit het Middellandse Zeegebied, de 'dey van Algiers'.[1] Het behoeft dan ook geen verbazing dat het in het 'Haags Besogne' steevast de gecommitteerden uit Zeeland waren die zich beklaagden over het gevoerde beleid. Aan hun geringe enthousiasme om het ruime sop te kiezen lijkt nogal eens uiting te zijn gegeven door middel van een vertragingstactiek door uitstel in het uitreden van oorlogsschepen. Zij gaven er eerder de voorkeur aan een Zeeuwse commissievaarder het vuile werk te laten opknappen, dan dat in eskaderverband de jacht op prijzen werd ondernomen waardoor men de buitgelden moest delen met andere admiraliteiten.

Bruijns conceptie van de oude en de nieuwe marine en het verval van de laatste vormen het grote drieluik van zijn boek. Tegen de achtergrond hiervan plaatst hij diverse ontwikkelingen op het terrein van zijn eigen voorliefde: de sociale geschiedenis oftewel de wereld van de officieren en zeevarenden. Echt zeeziek worden we dan ook niet bij lezing van dit boek. De schepen zelf (bijvoorbeeld technische aspecten van de verschillende soorten als linieschip, fregat etc.), het leven aan boord, kortom het hele reilen en zeilen blijft allemaal wat te tam naar mijn smaak. Dat we de vloot in de eerste plaats als een organisatie moeten zien – de zeeslag werd als het ware reeds aan wal gewonnen dankzij de goede voorbereidingen – kunnen we als moderne opvatting billijken; bij Bruijn stijgt er echter wel erg weinig kruitdamp op van de pagina's. Over ongelukken met oorlogsschepen (achteloosheid) en muiterij (opzet) lezen we zelfs vrijwel niets. Zo deed kapitein Dirck Jacobsz. Kiella tijdens de Derde Engelse zeeoorlog zijn beklag over het feit dat hij maar liefst 40 scheepsjongens aan boord had waarmee geen land – laat staan een schip ! – te bezeilen viel.[2] Zijn leven wilde hij in elk geval niet op deze wijze in de waagschaal stellen (tevens mag hieruit blijken hoe hoog de nood aan de man was omtrent werving van scheepsvolk in de Derde Engelse Oorlog). Ook bekendere namen maakten op hun tijd wel eens een foutje: luitenant-admiraal Cornelis Evertsen de Jonge verloor zijn schip *Walcheren* aan het begin van de Negenjarige Oorlog en moest zich hierover uitgebreid verantwoorden, maar gelukkig voor hem liep dit incident met een sisser af.[3] Juist dit soort overtredingen en alles wat zich verder aan boord afspeelde werden door de autoriteiten zeer ernstig genomen en via krijgsraden onderzocht. In elk geval voor de achttiende eeuw staat hiervoor een vrij uitgebreid archief ter beschikking, dat van de Hoge Krijgsraad en Zeekrijgsraden, via welke toch al gauw zo'n tweehonderdvijftig individuele gevallen te achterhalen zijn. Het scheepsleven mocht dan wel goed georganiseerd zijn (pagina 173); dit was echter ook bittere noodzaak! Desertie, dronkenschap, diefstal en mishandeling (in die volgorde) waren aan de orde van de dag. Wat mij in een kleine inventarisatie nog wel het meeste opviel, was vrijwel de afwezigheid van vermeldingen van sodomie – dit in tegenstelling tot de populaire beeldvorming omtrent het zeemansbestaan. Een verklaring hiervoor zou wellicht kunnen zijn dat, in tegenstelling tot de Verenigde Oostindische Compagnie, reizen aan boord van oorlogsschepen relatief van korte duur waren.

Het zijn op dit soort momenten dat tweehonderd jaar marinegeschiedenis in amper tweehonderdvijftig pagina's zijn belangrijkste beperkingen toont. De aangehaalde voorbeelden berustten veelal niet op een uitvoerige analyse van al het beschikbare materiaal maar dienen eerder ter illustratie van het grote verhaal. Zo zegt Bruijn bijvoorbeeld op p.147 dat vrijwel 'iedere vlagofficier kon bogen op een goede staat van dienst' in de hoogtijdagen van de Staatse vloot. Dit lijkt mij toch wat stellig. Er zijn diverse rapporten bewaard gebleven over 'wandevoiren' in zowel de strijd tegen de Engelsen als tegen Zweden. Niet elke bevelvoerder van een oorlogsschip was een aangeboren held en trok onverschrokken ten strijde. De beschikking over een vloot had bovendien iets tegenstrijdigs in zich, in die zin dat zij eigenlijk in de allereerste plaats fungeerde als instrument van 'deterrence' en pas op de tweede plaats als professioneel krijgsbedrijf. Het afschrikken van de vijand kon in principe al voldoende zijn om het doel te bereiken; een zeeslag was in dat opzicht één grote schadepost aan mensen en materieel. Aangezien oorlogsschepen dure, kapitale goederen vertegenwoordigden was de omgang ermee gebonden aan stringente regels en dat gold tevens voor het gedrag van de manschappen. Tussen roekeloosheid en lafheid kon soms maar een heel dun draadje lopen.

Een ander voorbeeld geldt de medische zorg. Op pagina 175 stelt Bruijn 'dat die voldeed aan de eisen die een grote, staande marine toen kon stellen'. Hoe valt dit echter te rijmen met een brief van de gecommitteerde raden ter admiraliteit uit 1691 naar aanleiding van een evaluatie van de slag bij Bevesier (1690)? Zij stelden hierin dat de kisten der scheepschirurgijns 'ten uijtersten defectueus sijn bevonden van nodige medicamenten ende behoefften' en dat dit tot een verdubbeling van de 'miserie' had geleid.[4] Aan de eisen mocht dan misschien wel voldaan zijn, aan de uitvoering schortte kennelijk nog wel eens het een en ander! Bruijn verdient zonder meer lof voor zijn originele benadering van de geschiedenis van de Nederlandse oorlogsvloot. De hoofdtitel *Varend Verleden* is naar mijn smaak wat erg neutraal en Bruijn lijkt zich hiervoor ook enigszins te verontschuldigen in zijn woord vooraf. Het boek heeft in die zin wel iets tweeslachtigs: als hoofdonderwerp de oorlogsvloot maar met de nadruk duidelijk op de vloot en veel minder op oorlog. Dit lijkt ook te worden weerspiegeld in de omslag. Het uitgelichte detail van het schilderij van Bakhuizen richt zich pontificaal op een statenjacht met daarachter een linieschip, waarvan de kanonnen echter nauwelijks te ontwaren zijn; het had bij wijze van spreken ook een Oostindiëvaarder kunnen zijn. De uitgever verdient overigens een compliment voor de stijlvolle wijze waarop het boek verder is uitgegeven; het is daarmee tevens een mooi boek geworden. Elk boek dat de nieuwsgierigheid van de lezer prikkelt en hem doet verlangen naar meer is qua opzet geslaagd. Dit boek doorstaat in dat opzicht de toets der kritiek glansrijk en is ten allen tijde onderhoudend; het is echter meer dan dat. We krijgen van alles een beetje en daarmee voor het eerst een totaalbeeld. Het zou daarmee een mooi uitgangspunt kunnen gaan vormen voor nader onderzoek. In het hiernavolgende wil ik daarom enige blinde vlekken aankaarten, welke nodig invulling vragen aangezien veel aspecten van de Staatse vloot nog maar schetsmatig bekend zijn.

Onderzoeksprogramma

De eerste misconceptie die dan dient te worden weggenomen geldt het vermeende gebrek aan historische bronnen. Het lijkt soms wel alsof de rampzalige brand in het departement van Marine in 1844 als excuus is gebruikt om juist maar geen onderzoek te hoeven doen; dit zou tenslotte toch al gauw vastlopen. Onze kennis is daarom fragmentarisch te noemen en hier ligt tevens de kracht van het boek van Bruijn; het is een synthese van de tot nu toe verschenen literatuur. Het kan echter niet gezegd worden dat Bruijn zich voor dit boek uitputtend gebogen heeft over al het beschikbare bronnenmateriaal. De voorbeelden die hij aanhaalt zijn soms 'oude bekenden', overleveringen uit eerder werk, en soms nieuwe vondsten (niet zelden door een van zijn studenten aangeleverd). Het gevaar hiervan is wel dat ze louter ter illustratie dienen: ze passen mooi in het verhaal maar dit staat nog niet gelijk aan een grondige analyse. De samenstelling van het scheepsvolk lijkt mij één zo'n terrein (zie bijvoorbeeld pagina 168 waar Bruijn de lezer – terecht – waarschuwt dat tabel 3 slechts een *indruk* biedt). Idealiter zouden voor een reeks jaren de vijf admiraliteitscolleges onderling met elkaar vergeleken moeten worden opdat algemene recruteringspatronen in tijd en plaats zichtbaar worden. Hier schieten de archieven inderdaad te kort om dit systematisch te kunnen doen; alleen voor Zeeland weten we dat er gegarandeerd altijd monsterrollen zullen zijn. Toch moet het niet onmogelijk zijn om binnen een periode van 5 à 10 jaar voor de diverse colleges er enkele bij elkaar te sprokkelen, opdat een onderlinge vergelijking gemaakt kan worden. In andere gevallen zijn wel degelijk eenvoudig antwoorden te bekomen. Zo zegt Bruijn op pagina 166 dat het niet duidelijk is hoe men tijdens de Negenjarige Oorlog aan voldoende personeel kwam. Hoewel ik niet pretendeer hier een volledig antwoord te geven, leert een blik in de liassen admiraliteit ons dat in elk geval in 1691 actief pogingen werden ondernomen in de naburige Duitse landen te werven.[5]

Een van de weinige gebieden waar de Staatse vloot in de zeventiende eeuw geregeld tot offensieve operaties bereid was betrof het Oostzeegebied: er waren campagnes in 1644-5, 1656, 1658, 1659-60, 1675, 1676, 1677, 1683 en 1700.[6] Hier kwam het tot een machtsontplooiing van waarlijk mercantilistische proporties. De aandacht van historici richt zich voor wat betreft de zeventiende eeuw meestal tot de Engels-Nederlandse Zeeoorlogen – een aaneenrijging van spectaculaire zeegevechten – maar vanuit het standpunt van de Republiek waren dit toch in hoofdzaak defensieve campagnes ter verdediging van het eigen land. De lange arm van de staat die bereid was tot interventie overzee, waarbij slechts indirect Nederlandse belangen op het spel stonden (hoe groot het aandeel van de 'moedernegotie' in de economische voorspoed ook geweest moge zijn), verdient nadere aandacht.[7] Hierin laat zich zeer goed de specifieke voorkeuren van de stad Amsterdam herkennen maar tevens de krachtige centrale leiding, die in het derde kwart van de zeventiende eeuw een relatief ongeorganiseerde, amateuristische boel deed veranderen in een professionele organisatie met een duidelijke missie.

De Staatse vloot maakte in deze jaren overuren als oorlogsmachine en niets is zo bevorderlijk voor promotie van zeeofficieren als krijgservaring (onder het motto de een zijn dood is de ander zijn brood). Het beroep kreeg een nieuw elan en bij deze opwaardering hoorde een ander profiel. In navolging van het recente werk van Breda-Vriesman verdient het zeker aanbeveling uitgebreider aandacht aan het officierskorps te besteden aan de hand van prosopografisch onderzoek. Wellicht zou 1626 wanneer er een vast korps van kapiteins wordt ingesteld, als meest logische scheidslijn kunnen fungeren voor wat betreft een onderlinge vergelijking voor de zeventiende eeuw. De wijze van aanstelling van kapiteins (welke) en carrièreverloop (hoe) vertoont nog te veel hiaten en via het achterhalen van *personalia* in archieven liggen er ongetwijfeld nog verrassingen in petto. Een van de punten waar we dan hopelijk meer duidelijkheid over zullen krijgen, is de politieke oriëntatie van het korps en in hoeverre dit carrières kon maken of breken. In oudere literatuur wordt nog wel eens verwezen naar een staatsgezinde c.q.Orangistische split maar veel duidelijkheid bestaat hier niet over. Hoe moeten we de afwezigheid van stadhouder Willem III in 1677 bij de begrafenis van Michiel de Ruyter – toch de *Rechterhand van Nederland* – interpreteren?

Hoe kwam bijvoorbeeld een Bredase regentenzoon, Johan Snellen, in 1691 te sneuvelen als schout-bij-nacht in de slag bij La Hogue? Breda kan niet bogen op een maritiem verleden, hoewel de passerende scheepvaart omvangrijk genoeg was om er een kantoor voor de inning van konvooien en licenten te rechtvaardigen. Wel was het een heerlijke stad met als baron niemand minder dan de prins van Oranje. Hij benoemde er het stadsbestuur en de familie Snellen was daar al drie generaties prominent in vertegenwoordigd. Had vader Willem Snellen een lijntje uitgezet in Den Haag (waar de Nassause Domeinraad gevestigd was, aan welke hij zijn correspondentie moest richten), eventueel met behulp van opgedane connecties in hofkringen? Als burgemeester moest zijn vader er in elk geval met enige regelmaat zijn om bestuurszaken te komen toelichten. Hoe het ook zij, het grondwerk op dit terrein is in elk geval reeds verricht, dus dit kan verder onderzoek alleen maar bevorderen.[8] Bovendien zal een dergelijk onderzoek naar de groep meer opleveren dan nog een biografie over kopstukken als De Ruyter of Tromp (de titel van Bruijns negende hoofdstuk is wat dat betreft veelzeggend: De Ruyter en de andere zeeofficieren). Uiteraard bestond de doorsnee officier – of zeevarende – niet, maar een dergelijke zoektocht hoeft niet per se illusoir te zijn.[9]

Als iets de visie van Bruijn vertolkt, dan ligt het wel op dit terrein: de marine als sociaal instituut. Het zijn de manschappen – officieren en zeevarenden – die in eerste instantie volgens Bruijn de vloot maken, niet de resultaten die ermee behaald werden. De rol van de marine in de buitenlandse politiek als uiting van 'sea power' blijft helaas buiten beeld; oorlogen en zeeslagen passeren maar mondjesmaat de revue. Nu zijn de laatste beslist niet zaligmakend en dienen ze in een diplomatieke context te worden geplaatst om goed tot hun recht te komen. Zeeslagen worden nogal eens als een optelsom van aan weerszijden gemonteerde kanonnen gezien, verweven met een tactische verhaallijn, maar ook dat is onbevredigend. Bruijn verwijst ze echter te zeer naar de marge en daarmee ontkent hij mijns inziens de bestaansreden van de staande vloot: machtig genoeg om de vijand te imponeren en krachtig genoeg om haar te verslaan. De moeilijkst te beantwoorden vraag is echter wel deze: wat maakte de Staatse vloot in de tweede helft van de zeventiende eeuw nu zo succesvol? Waren dat financiën, organisatie, mensen, materieel of de behaalde resultaten (de politiek)? Het is wellicht overmoedig om aan één van deze factoren een doorslaggevend belang toe te kennen; historici houden tenslotte het liefst hun opties open en een combinatie van deze vijf lijkt dan ook het meest veilige antwoord. Toch zou ik hier willen opperen dat de kracht van de Staatse vloot zich pas eenmaal op zee openbaarde; hier waren de opvarenden in hun element, maar meer nog dan dat kwam men aan boord pas nader tot elkaar. De geoefendheid van de bemanning (Nederlandse zeelui waren ervaren mensen, daar waar de Engelsen zich vaak verlieten op gedwongen tewerkstelling), hun bekendheid met het operationele terrein, hun loyaliteit ten opzichte van elkaar en de bevelvoerder (rekrutering gebeurde voor een belangrijk gedeelte op stedelijk en regionaal niveau) zorgden voor een saamhorig optreden. Dat leverde een geoliede machine op; in zijn dagboek over de verovering van de Spaanse zilvervloot in de baai van Vigos in 1702, schreef de vlootpredikant Petrus Saunsliever dat de Engelsen verbijsterd waren over de

snelheid waarmee de Nederlanders vuurden: "en Van der Goes schoot geduerigh soo fel na zijn gewoonen drift in een battalje, dat de ons versellende Engelse ons naderhant zeijden, dat het was of Van der Goes geduerigh in de lught vloog, en of den duijvel in t schip was, dewijl dat het hun onmoogelijk daght, dat soo gauw de laag kunden gevult worden, als sij wierd afgeschooten".[10] We mogen hieruit opmaken dat de Nederlanders minimaal twee (en wellicht zelfs drie) keer zo snel hun kanonnen konden herladen. Wie een gemiddeld journaal van een oorlogsschip doorneemt zal ook opvallen hoe vaak er geoefend werd. De minder zwaar bewapende Nederlandse oorlogsschepen maakten, als het er op aankwam, hun gebrek aan vuurkracht dus meer dan goed.

Inventiviteit in het gebruik van het beschikbare bronnenmateriaal zal tevens een vereiste zijn om meer te weten te komen. Zo valt in principe elke uitgave die de admiraliteit van Zeeland ooit gedaan heeft over twee eeuwen na te speuren dankzij de overlevering van de jaarrekeningen te water, plus bijlagen in de gewestelijke Rekenkamer aldaar. Alle admiraliteiten moesten jaarlijks hun boekhouding ter controle aan deze generaliteitsinstelling afstaan en ook voor de overige colleges zijn vanaf het laatste kwart van de zeventiende eeuw gedetailleerde cijfers beschikbaar (het waren ook deze cijfers die in belangrijke mate het boek van Bruijn over de admiraliteit van Amsterdam onderbouwden). Een eindeloze opsomming van cijfers hoeft bovendien helemaal niet saai te zijn en kan tot verrassende resultaten leiden. Er zaten onder de toeleveranciers van de werven opvallend veel vrouwen, met name voor tuigage. Zij verdienden hiermee vele honderden guldens per jaar en ontstegen daarmee ruimschoots het talrijke proletariaat van de steden. Dat vrouwen betrokken waren in het productieproces van touwen en vlaggen hoeft wellicht niet per se verbazingwekkend te zijn, hoewel het in vissersgemeenschappen meestal een taak van de mannen was (en is). Ook op de werf trof ik ze echter aan: Dina Jacobs Colefelt bij voorbeeld kreeg bijna vijfhonderd gulden betaald voor haar activiteiten als beeldsnijder in Amsterdam.[11] Op een dergelijke wijze kunnen we dus nog veel te weten komen over het financiële en logistieke plaatje van de vloot, maar er zou eventueel ook gedacht kunnen worden aan een onderzoek naar de plaatselijke arbeidsmarkt. Een goede voorbeeldstudie van hoe de admiraliteit wellicht meer in de samenleving, de plaatselijke gemeenschap, te plaatsen valt zou Van Winter's *De Westindische Compagnie ter Kamer Stad en Lande* uit 1978 kunnen zijn. Juist de relatieve kleinschaligheid van admiraliteitscolleges als het Noorderkwartier en Friesland zouden in dit opzicht een mooi studieobject vormen, waarbij de gemeentelijke archieven veel aanvullend materiaal kunnen opleveren. Ook het boek van Clé Lesger *Hoorn als stedelijk knooppunt. Stedensystemen tijdens de late middeleeuwen en vroegmoderne tijd* (Hilversum 1990) biedt hiervoor aanknopingspunten. De armlastigheid van deze kleinere colleges, die zich daardoor ernstig beperkt zagen in hun uitvoerende taken, en hun geringe aandeel binnen de vloot als geheel vormt in dit opzicht juist eerder een voor- dan een nadeel.

Hoewel de admiraliteitscolleges ook voor Amsterdam, Rotterdam en Middelburg belangrijke werkgevers waren, gingen individuen hier sneller op in de massa. De drie grotere colleges zijn vooral interessant vanwege hun beleid: wie zaten er in de raad en wat waren de banden met de stedelijke en 'nationale' politiek?[12] Het regentenpatriciaat in het gewest Holland was zonder meer een klein wereldje waardoor iemand al gauw meerdere petten tegelijk op had. Dit soort belangenverstrengeling vormde echter tegelijk een goede voedingsbodem voor nepotisme en corruptie. Met name met het laatste werden de colleges veelvuldig geconfronteerd. Elke organisatie waar op grote schaal inkopen worden gepleegd (in dit geval hout, tuigage, buskruit etc.), zal rekening dienen te houden met een natuurlijk verlies van een bepaald percentage door malversaties op de werkvloer. Ook bepaalde functionarissen als vendumeesters – verantwoordelijk voor de verkoop en afhandeling van de prijsgoederen – verkeerden typisch in de gelegenheid om het nodige onderhands af te handelen. De raadsheren ondertussen vulden hun zakken op gelegitimeerde wijze met traktement en emolumenten. Hun commissie lijkt in de eerste plaats een lucratieve baan geweest te zijn, met verdiensten die rond de tweeduizend gulden lagen. In Friesland kwamen de heren in elk geval in 1699 een contract van correspondentie overeen, of zoals men het zelf noemde 'een contract van enigheijt'.[13] Dit betekende dat men voortaan bij de begeving van ambten – ook op de werkvloer – er een toerbeurtsysteem op nahield waarbij dan weer de een, dan weer de ander iemand mocht benoemen. Over hun samenstelling en functioneren tasten we echter nog te zeer in het duister om duidelijke uitspraken te doen (zoals Bruijn zelf ook zegt op pagina 135). Het samenstellen van naamlijsten kan aan de hand van de resoluties vrij eenvoudig gebeuren, waarna een nadere analyse gemaakt kan worden waarbij men voor Amsterdam en Rotterdam in eerste instantie kan terugvallen op de vroedschapsboeken van Elias en Engelbrechts.

In hoeverre waren de raadsheren nu echt nodig voor het beleid? De ondersteunende, administratieve staf van secretaris, ontvanger-generaal en advocaat-fiscaal was vermoedelijk minstens zo belangrijk en wellicht nog belangrijker. Hoewel het te vroeg is om vader en zoon De Wildt te bombarderen tot de Nederlandse Samuel Pepys, de legendarische secretaris van de Engelse vloot (wiens faam toch in eerste instantie op zijn dagboek berust; zijn werkzaamheden bij de admiraliteit worden eerder over- dan onderschat), zou een biografie over hen zeer welkom zijn. Dit moet dan geen alomvattende levensbeschrijving worden maar meer een politieke geschiedenis van het Amsterdamse admiraliteitsbestuur in de tweede helft van de zeventiende eeuw – *De admiraliteit van Amsterdam in roerige jaren* zeg maar. De politieke besluitvorming omtrent de vloot is wat dat betreft nog een schimmig terrein. Deze lijkt zich te hebben afgespeeld in een driehoek van stadhouder, gewesten (met name de Staten van Holland lijken nogal eens financieel te hebben bijgesprongen daar waar andere (land)gewesten een veer lieten) en raadpensionarissen, in samenspraak met de belangrijkste vlagofficieren. De archieven van de Staten-Generaal zelf, de Staten van Holland, de particuliere archieven van de individuele raadpensionarissen, de stadhouderlijke secretarie en de liassen admiraliteiten staan hier allemaal voor ter beschikking.

Het is algemeen goed geworden het hoogtepunt van de Staatse vloot in de tweede helft van de zeventiende eeuw te plaatsen en het verval na 1713 te laten beginnen. Een lange periode van oorlogen werd daarmee afgesloten en men belandde in rustiger vaarwater. Het is echter nog maar de vraag of dit verhaal in financieel opzicht ook opgaat. Reeds bij het uitbreken van de Negenjarige Oorlog waren de admiraliteitscolleges nauwelijks kredietwaardig meer (overigens leefde een belangrijk deel van de samenleving – ook toen al – op krediet; betalingen vonden maar in beperkte mate ter plekke en in contant geld plaats). Vanaf dat moment klaagden de gecommitteerden in hun berichten aan 'Den Haag' steen en been over de "zeer sware schulden": "de krijtende klagten van soo veel behoeftige menschen geduurig werden geimportuneert, aan welke wij niet weten te antwoorden, dan hope geven, dat sij nog aan voldoening sullen geraken".[14] De hoofdschuldigen waren immer de niet-equiperende provincies en hun "nonbetaelingh". Het lijkt er zelfs sterk op dat de admiraliteiten al na 1674 qua uitrusting sterk aan het interen waren. Begin jaren tachtig had "de verrottinge" van scheepshollen door gebrek aan onderhoud genadeloos toegeslagen; in 1681 verging bij Minorca de *Wassenaer,* maar dit was nog niets vergeleken bij de verschrikkelijke scheepsramp van 1683, wellicht de grootste uit de vaderlandse geschiedenis. Hierbij vergingen in de Noordzee zeker zes oorlogsschepen en kan een voorzichtige schatting van circa 1500 à 2000 doden worden gemaakt.[15]

Dit beeld van verval bleef voor de buitenwacht grotendeels verborgen maar trof steeds vaker het hart van de zeemacht, haar operationaliteit. Uitredingen geschieden steeds meer te laat in tijd (waardoor campagnes ernstig werden bemoeilijkt vanwege de heersende seizoenen op zee) en te weinig in aantal (waardoor beloftes aan de Engelse bondgenoot niet werden nagekomen). Nieuwe scheepsbouwprogramma's werden nog wel ondernomen (op kleinere schaal dan in het derde kwart van de zeventiende eeuw) maar het is nog maar de vraag of alles wel daadwerkelijk werd afgebouwd en wat de kwaliteit hiervan was. Halverwege de Spaanse Successieoorlog (1702-1713) stortte de structuur definitief ineen. Hier was duidelijk sprake van één oorlog te veel die men zich niet langer kon veroorloven. Zelfs het rijke gewest Holland kwam gedurende deze periode maar globaal de helft van haar betalingsverplichtingen na; 26 miljoen in plaats van bijna 53 miljoen gulden (op een totaal van iets meer dan 90 miljoen aan petities). De Negenjarige Oorlog (1688-1697) had de admiraliteiten reeds tussen de 45 en 50 miljoen gulden gekost aan buitengewone lasten in de vorm van campagnes (en dan te bedenken dat er nog altijd kleine schulden openstonden van een kleine halve eeuw eerder uit de zeeoorlogen!) Er werd al met al een grote wissel getrokken op de eigen toekomst.

Een van die boeken waar we eigenlijk al decennia op zitten te wachten is een Nederlandse behandeling van de zeeoorlogen met Engeland in het derde kwart van de zeventiende eeuw. De aantrekkingskracht voor het grote publiek en het belang voor de vaderlandse geschiedenis in het algemeen, die toch van oudsher van dit onderwerp uitgaan, blijkt door Nederlandse historici met angstvallig stilzwijgen te zijn begroet. Wellicht dat het de 'nationale' ondertoon is welke het spektakel van zeeslagen en roemruchte helden oplevert, die hen – objectief als ze dienen te zijn – ervan weerhouden heeft er aandacht aan te besteden. Het laatste algemene boekwerkje dateert alweer van 1976 van C.R. Boxer en is goed beschouwd nog een vertaling ook! Behalve op een paar deelonderwerpen is door Nederlandse historici eigenlijk – verbijsterend genoeg – nog nooit goed op dit onderwerp ingegaan. In historiografisch opzicht hebben we wat dit aangaat de strijd reeds lang verloren, zeker nu de laatste jaren van Engelse zijde de interesse voor dit onderwerp weer lijkt te zijn aangewakkerd.[16] Belangrijkste conclusie hieruit vormt het groeiende inzicht dat het predikaat 'handelsoorlogen' niet langer toereikend is. Dit vormde voor de Engelsen veeleer een stok om de Hollanders mee te slaan, een rechtvaardiging achteraf voor eigen agressief handelen. De totstandkoming van de buitenlandse politiek, de aanloop naar oorlog, was echter aan beide zijden van de Noordzee veel complexer.[17] Juist deze complexiteit, de brede nationale en internationale politieke context waarin het geheel geplaatst dient te worden voor een goed begrip, vraagt om een grote aanpak. Het zou zich eigenlijk prima lenen voor een bilaterale commissie van de twee betrokken landen om, bijvoorbeeld aan de hand van een te organiseren duo-herdenkingstentoonstelling rondom de zeeoorlogen in het Nederlands Scheep-

vaartmuseum Amsterdam en het Maritiem Museum Rotterdam, in samenwerking met het National Maritime Museum te Greenwich, een werkgroep te formeren die over een aantal thema's zijn licht kan doen laten schijnen en deze in boek- of bundelvorm kan publiceren (een tweede, wetenschappelijk deel naast een algemene catalogus). Dit, óf het levenswerk van een enkele doorzetter en archiefvorser.

Voor economisch historici vormen de admiraliteitscolleges zeker ook nog een interessant terrein. Het hele vraagstuk van de konvooien en licenten is daarvoor nog te onduidelijk. Jonathan Israel gebruikte ze in zijn boek *Dutch Primacy in World Trade 1585-1740* (Oxford 1989) heel duidelijk in zijn fasering van de Nederlandse handel. Hun bruikbaarheid voor weergave van handelspatronen is echter met de nodige haken en ogen omgeven, zoals recent is opgemerkt door Jan de Vries en Ad van der Woude, in hun boek *Nederland 1500-1815. De eerste ronde van moderne economische groei* (Amsterdam 1995). Bovendien is de gegevensreeks van Becht uit 1908 gedateerd en valt deze, met name via de Generaliteits Rekenkamer nader aan te vullen en te controleren. Ondertussen vormden de konvooien en licenten (en de latere last- en veilgelden) wel ongeveer tweederde à driekwart van de reguliere inkomsten van de colleges. Voor het overige kwart à eenderde was men grotendeels afhankelijk van de subsidies van de Raad van State, uitbetaald door de diverse gewesten via quotes. De inning van de diverse accijnzen verspreid over enkele tientallen plaatselijke kantoren (wie waren bijvoorbeeld de pachters), de fraude die er gepleegd werd, de paspoorten die werden afgegeven voor het binnenlandse scheepvaartverkeer; het zijn even zoveel punten die om opheldering vragen. Dat een dergelijk boek in de eerste plaats vooral over handel zal gaan lijkt mij geen bezwaar, aangezien het tevens het nodige zal ophelderen over het meer alledaagse werk van de admiraliteitscolleges en hun primaire taak van toezicht op de binnenlandse wateren.[18]

Slot

Ik heb op deze wijze duidelijk proberen te maken dat een systematischer zoektocht langs al het potentiële bronnenmateriaal een meer gedetailleerd beeld op tal van terreinen mogelijk maakt. Bruijns boek vormt een goed uitgangspunt om de stand van zaken in ogenschouw te nemen en te zien waar het zoal nog aan schort in de kennis omtrent dit deel van ons zeevarend verleden. Dit hoeft niet allemaal direct in kloeke dissertaties vertaald te worden, maar er zijn tal van aanknopingspunten die om een nieuwe gang naar het archief vragen. De marine speelt in de Nederlandse historiografie maar een zeer bescheiden rol. Dit is mijns inziens ten onrechte het geval; dit kan echter slechts veranderen wanneer er meer gepubliceerd gaat worden. De bouw van het oorlogsschip *De Zeven Provinciën* in Lelystad zal bij een groot publiek tot hernieuwde kennismaking met dit bijzondere deel van ons verleden leiden, waarop juist het gilde van professionele maritieme historici kan anticiperen. De Verenigde Oostindische Compagnie heeft de afgelopen decennia in toenemende mate hun aandacht opgeslokt; het publiciteitsgeweld rondom 2002 (herdenking vierhonderd jaar oprichting) zal hierin de komende jaren nog wel geen kentering te zien geven en voor zowel nationale als internationale consumptie (de groeiende markt 'evenementstoeristen') bedoeld zijn. Het is ongetwijfeld heel spannend om een 'total V.O.C.-experience', al dan niet virtueel, mee te maken en zelfs 'in de voetsporen van' naar verre oorden af te reizen. Voeg deze preoccupatie – marktwerking zo u wilt – bij het idee dat er haast geen archieven over de marinegeschiedenis in de zeventiende en achttiende eeuw zouden zijn, en de radiostilte wordt verklaarbaar. Daarnaast zijn politieke- en krijgsgeschiedenis uit de mode geraakt ten faveure van sociaal-culturele onderwerpen en is er altijd nog J.C. de Jonge's *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen* om op terug te vallen. De volledigheid die dat standaardwerk uitstraalt geldt desondanks maar voor een zeer beperkt deelterrein, met name de jaarlijkse campagnes en wie welk schip commandeerde. De chronologische opsomming van dit soort gegevens – de militaria of hardware – is echter niet meer van deze tijd. Het gaat heden ten dage om de software, de omstandigheden er omheen en dan nog liefst in verhalende stijl waarbij persoonlijke details niet geschuwd worden.

Ik heb hier slechts een beperkt aantal onderwerpen willen aangeven waarnaar verder onderzoek kan worden gedaan. Elk van de diverse oorlogen verdient op zijn minst zijn eigen boek. Voor wat betreft de betrekkingen met het buitenland staan voor alle betrokken landen (Spanje, Engeland, Zweden, Denemarken, Portugal etc.) aparte, meest jaarlijkse bundels overgekomen brieven en papieren van de consuls en gezanten ter beschikking – soms zelfs speciale 'secrete' reeksen. Thematisch valt tevens nog van alles uit te werken – officieren, zeevarenden, scheepsbouw, financiering etc.. De niet aflatende reeks boeken over de Royal Navy (even afgezien van de grootte van het Engelse taalgebied) doet mij bovendien niets anders dan concluderen dat de Staatse vloot – en de latere marine – als voorwerp van historisch onderzoek schromelijk verwaarloosd zijn. Laat Bruijns boek een oproep zijn om daar verandering in aan te brengen en een roemrucht instituut uit de vaderlandse geschiedenis en haar manschappen opnieuw voor het voetlicht te brengen, met zeeslagen en al – dat wel.

Noten

1. D. Cooms, *The Conduct of the Dutch. British opinion and the Dutch alliance during the war of the Spanish Succession* (Den Haag 1958) 71
2. Algemeen Rijksarchief, Den Haag (ARA), Collectie Aanwinsten, inv.nr. 772, 02-07-1673.
3. ARA, Lias Admiraliteiten, inv.nr. 5628 (1690): diverse brieven dd. januari/februari/maart; zie verder J.C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen* (Haarlem 1858-1862) deel III, 190-1. De *Walchere* was eerder in 1683 ook reeds bij een ongeluk betrokken geweest in het uitzeilen van de haven, waardoor 'swaarder reparatien en kosten' nodig waren geweest; zie A.R.A., Lias Admiraliteiten, inv.nr. 5620 (1683 II): brief Gecommitteerde Raden van Zeeland 27-08-1683.
4. ARA, Lias Admiraliteiten, inv.nr. 5630 (1691): dd. 19-01-1691. Dit verklaart tevens waarom in 1692 de admiraliteit van Amsterdam een ordonnantie uitvaardigde waarin de inhoud van de chirurgijnskist nader wordt gepreciseerd; zie A.E. Leuftink, *De geneeskunde bij 's lands oorlogsvloot in de 17e eeuw* (Assen 1952) 100-3
5. ARA, Lias Admiraliteiten, inv.nr. 5630 (1690): brief Gecommitteerde Raden, 06-01-1691; Gecommitteerde Raden van Amsterdam 12-02-1691: Amsterdam had hiervoor twee commandeurs erop uitgestuurd, ene Van Kenvissen en ene Gillis Jansen du Pon.
6. A.M.C. van Dissel, 'Dutch-Swedish naval relations during the Golden Age', in: J.C.A. Schokkenbroek (ed.), *Plying between Mars and Mercury. Political, Economic and Cultural links between the Netherlands and Sweden during the Golden Age* (Den Haag 1994) 6-10
7. In het recente *Goud uit Graan. Nederland en het Oostzeegebied 1600-1850* (Zwolle 1998) wordt hier geen nadere aandacht aan besteed.
8. D.J.A. Breda Vriesman, *In woelig vaarwater. Marineofficieren in de jaren 1779-1802* (Amsterdam 1998); L.L.M. Eekhout, *Het admiralenboek. De vlagofficieren van de Nederlandse marine 1382-1991* (Amsterdam 1992)
9. Voor een originele aanpak hieromtrent, zie: H.M. Beliën, A.Th. van Deursen en G.J. van Setten (eds.), *Gestalten van de Gouden Eeuw. Een Hollands groepsportret* (Amsterdam 1995)
10. ARA, Admiraliteitsarchieven, verzameling De Jonge, inv.nr. 19: folio 69.
11. ARA, Generaliteits Rekenkamer, Rekeningen van de Ontvangers Generaal van de Admiraliteiten, inv.nr. 491(Amsterdam 1682): folio 122.
12. Zie voor Rotterdam het binnenkort te verschijnen proefschrift over de regenten van deze stad, 'Achtbare Heeren', van Hanno de Vries.
13. ARA, Collectie Aanwinsten, inv.nr. 1239, 21-04-1699.
14. ARA, Lias Admiraliteiten, inv.nr. 5628 (1690 I): brief van de Gecommitteerde Raden van Zeeland, 21-01-1690.
15. De lokale bevolking had voor een belangrijk deel spullen van het schip *Wassenaer* geborgen; in 1682 werd kapitein Anthonij Pieterson door de admiraliteit van de Maze erop uit gestuurd het nodige te reclameren maar de kosten die hieraan verbonden waren deden hem ter plekke besluiten hiervan alsnog af te zien; zie ARA, Lias Admiraliteiten, inv.nr. 5621(1684): brief Gecommitteerde Raden van de Maze, 05-08-1684. Het ongeluk in 1683 trof vooral de admiraliteit van Amsterdam zwaar: zij verloor maar liefst zes van haar schepen, te weten *de Leeuwen* (52 stuks kanon; 230 opvarenden: gered), *Hollandia* (80 kannonnen; 450 opvarenden: gered), *Woerden* (72 kanonnen; 400 opvarenden: vergaan), *Gouda* (72 kanonnen; ca. 400 opvarenden: merendeels gered), *Tijdverdrijf* (52 kanonnen; 230 opvarenden: ca. vijftien overlevenden) en *Prins te Paard* (52 kanonnen; 230 opvarenden: vergaan). De admiraliteit van het Noorderkwartier verloor de *Westvriesland* (80 kanonnen; ca. 450: opvarenden vergaan) en het *Wapen van Monnikendam* (70 kanonnen; ca. 375 opvarenden: vergaan); zie De Jonge, *Zeewezen*, III, 17-22
16. H.C.B. Rogers, *Generals-at-Sea. Naval Operations during the English Civil War and the three Anglo-Dutch Wars* (Bromley, Kent 1992); J.R. Jones, *The Anglo-Dutch wars of the seventeenth century* (Londen/New York 1996); F.L. Fox, *A distant storm. The Four Days' battle of 1666. The greatest sea fight of the age of sail* (Rotherfield 1996); Roger Hainsworth & Christine Churches, *The Anglo-Dutch Naval Wars 1652-1674* (Stroud, Gloucestershire 1998)
17. Steven C.A. Pincus, *Protestantism and Patriotism. Ideologies and the Making of English Foreign Policy, 1650-1668* (Cambridge 1996)
18. Zie Michiel de Jong, die binnenkort zal promoveren op de Nederlandse wapenhandel ten tijde van de Opstand en voor zijn onderzoek veel gebruik heeft gemaakt van de archieven van de admiraliteitscolleges, met name de paspoorten die benodigd waren voor het goederenvervoer over water.

Boekbesprekingen

Peter Ifland, *Taking the Stars: Celestial Navigation from Argonauts to Astronauts* (Newport News, Virginia: The Mariners' Museum / Krieger, 1998, xv + 222 p., 198 ill., ISBN 1-57524-095-5; $ 59.00)

Vanaf zijn tijd als dekofficier in de Amerikaanse marine heeft Peter Ifland een zwak gehad voor navigatie-instrumenten, in het bijzonder die voor hemelobservaties. Sinds de jaren zeventig gaf hij deze liefde gestalte in een omvangrijke verzameling, die recentelijk is geschonken aan het Mariners' Museum in Newport News, Virginia. Deze collectie, aangevuld met andere stukken uit diverse repositoria (waaronder het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam) heeft de basis gevormd voor het in 1998 verschenen *Taking the Stars: Celestial Navigation from Argonauts to Astronauts*.

Het eerste dat opvalt aan het boek is de uitvoering. Die is zonder meer schitterend; goed papier gebonden in flink formaat, met fraaie kaft, leeslint, en een prettige layout. Een ruime hoeveelheid grote, heldere foto's en diagrammen poogt in één oogopslag de werking van het beschrevene te verduidelijken. Nog aardiger zijn de 'gebruiksaanwijzingen' in kaders met steunkleur, die in niet-technische taal nadere toelichting verschaffen op applicatie in de praktijk. Een glossarium en een index ondersteunen de tekst, die negen hoofdstukken beslaat. De eerste twee zijn historisch getint en beschrijven in vogelvlucht respectievelijk een algemene geschiedenis van navigatie en het probleem van lengtebepaling op zee, dat zovelen (waaronder makers van instrumenten) heeft gestimuleerd tot nieuwe uitvindingen of substantiële verbeteringen van bestaande ontwerpen. De namen van Ramsden, Bird, Troughton, Borda, maar ook Hulst van Keulen, Airy en Coutinho zal de lezer verscheidene malen tegenkomen, met name in de resterende zeven hoofdstukken. Deze beschrijven een aantal deelaspecten, te weten de ontwikkeling van octant en sextant (hoofdstuk 3), schaalverdeling, nonius en micrometer (hoofdstuk 4), optica (hoofdstuk 5: spiegel, prisma, filter, oculair, telescoop), kunstmatige horizon (hoofdstuk 6), landmeetkundige toepassingen (hoofdstuk 7), afstand-hoekmeters (hoofdstuk 8) en hemelnavigatie in de luchtvaart (hoofdstuk 9). Een aanhangsel met relevante patenten en een bibliografie completeren het geheel. Ifland moge geen beroepsschrijver zijn, hij weet wel in kort bestek een groot aantal types en technische details de revue te laten passeren. Daarmee zal het vooral als naslagwerk in musea en veilinghuizen, alsmede bij collega-verzamelaars een aanwinst zijn.

Helaas is het bovenstaande geen garantie voor een goed boek. Het verzorgde uiterlijk verhult namelijk een tamelijk onevenwichtige selectie, die meer bepaald schijnt door Ifland's collectie dan door het streven een representatief beeld te geven van het onderwerp en de vele problemen en oplossingen van navigators en ontwerpers dienaangaande. Het begint al met de subtitel, die een breed chronologisch kader doet verwachten. Griekse en Romeinse navigatie ontbreken echter geheel, Chinese en Arabische ontwikkelingen worden in amper vijf pagina's afgeraffeld, en aan het eind krijgt navigatie in de ruimtevaart zelfs geen pagina gevuld. De nadruk ligt duidelijk op de laat-18de tot vroeg-20ste eeuw. Nog treuriger is het gesteld met de keuze van de instrumenten zelf. Aangezien het werk voor meer dan de helft uit illustraties bestaat, moge de verschillen in vertegenwoordiging daar indicatief zijn voor de voorkeuren van de auteur. Dan blijken van de 198 afbeeldingen niet minder dan 84 sextanten of onderdelen daarvan te betreffen, tegenover bijvoorbeeld slechts vier astrolabia en drie kwadranten in het hele boek. Een ander gemis van de (overigens professionele) foto's is het ontbreken van schaalbalken. Slechts in twee instanties is een Amerikaans kwartje mee gefotografeerd, waarvan de afmetingen evenmin bij eenieder bekend zullen zijn.

In de beschrijvingen van de observatiepraktijk wordt verder ruim aandacht besteed aan een aantal vrij obscure patenten, terwijl bijvoorbeeld elementaire correcties voor refractie, parallax en zonsdeclinatie onbesproken blijven. Andere kanttekeningen: sommige begrippen (vernier, micrometer) worden gebruikt lang voor ze worden uitgelegd; het gedeelte over landmeetkunde valt nogal uit de toon bij de rest; en in de weergave van Nederlandse opschriften zijn enkele storende verschrijvingen geslopen.

Van meer wezenlijk belang is het feit dat de tekst zelden uitstijgt boven het niveau van beschrijving van de objecten, daar waar juist de dynamiek van het vakgebied zoveel interessants te bieden heeft, in het spanningsveld tussen wetenschap, technologie en navigatiepraktijk. Natuurlijk is het aardig om inventieve verbeteringen (beter) te leren kennen, zoals de *astigmatiser* (een speciale lens die een hemellicht vervormt tot een lange streep, haaks op het instrument), het gyroscopisch waterpas, de nachtoctant en diverse slimme constructies om een reeks waarnemingen mechanisch te kunnen middelen. De liefhebber van sextanten komt eveneens zeker aan zijn trekken bij de bespreking van de foto-elektrische sextant, de doos-sextant, de Hicks dubbele sextant, de buiswaterpas-sextant, de sferische belkamer sextant, de periscopische vliegtuig sextant, de studenten sextant (uitgevoerd in plastic) en de Macneil 'All-Weather' sextant. Hoeveel kijkplezier de vele geslaagde combinaties van elegantie, duurzaamheid, nauwkeurigheid en vakmanschap ook opleveren, het neemt het gevoel niet weg dat een kritischer redactie een betere tekst zou hebben opgeleverd.

Art R.T. Jonkers

Paul Butel, *The Atlantic* (Londen: Routledge, 1999, 330 p., ISBN 0-415-10690-7; £ 40,00)

Deze oorspronkelijke Franse uitgave (*Histoire de l'Atlantique*) is verschenen in de reeks "Seas in History" onder redacteurschap van Geoffrey Scammell, die zijn sporen verdiend heeft met zijn bekende studies over de beginperiode van de Europese expansie. Naast dit boek over de Atlantische Oceaan zullen er ook monografieën verschijnen over de geschiedenis van de Middellandse Zee, de Stille Zuidzee, de Oost- en Noordzee (in één deel) en de Indische Oceaan. De auteur van dit deel lijkt uitstekend gekwalificeerd; Paul Butel heeft talloze publicaties over de Franse Atlantische handel op zijn naam staan en is bovendien goed op de hoogte van de desbetreffende Engelstalige literatuur.

Toch stelt dit boek teleur, omdat het te weinig aandacht besteedt aan het bijzondere van het Atlantische gebied. Ik noem een paar voorbeelden. Elke zee kent zijn eigen navigatieproblemen, omdat wind en stroming voor een uniek patroon zorgen. Wat hadden de Atlantische winden en stromingen nu voor gevolgen, die in andere oceanen niet voorkwamen? Schepen hebben op elke zee gevaren, maar welke scheepstypen waren nu typerend voor het Atlantische gebied? Handel en smokkelhandel kwamen overal in de wereld voor, maar wat was nu zo speciaal aan deze activiteiten in het Atlantische gebied? De zee is altijd gebruikt door mensen, die hoopten hun toekomst te verbeteren door van het ene continent naar het andere te migreren. Gemeten naar de omvang was de migratie over de Atlantische Oceaan uniek. Waarom?

Op deze vragen geeft het boek geen antwoord, hoewel de auteur zich goed gedocumenteerd heeft. Naast de bekende Engelstalige literatuur bevatten de noten talloze verwijzingen naar Franse studies en dat komt in de bestaande overzichten van de geschiedenis van het Atlantische gebied niet vaak voor. Ook de indeling van de stof is goed overwogen. In acht hoofdstukken behandelt Butel: 1) de Atlantische gebied voor Columbus, 2) de overgang van Middellandse zeehandel naar Atlantische handel in de 15de eeuw 3) de Iberiërs in het Atlantische gebied in de 16de eeuw, 4) de schepen en kolonisten uit Noordwest Europa in de 17de eeuw, 5) de opkomst van het West-Indische plantagesysteem in de 18de eeuw, 6) de migratie en de strijd om de hegemonie tussen de marines van Frankrijk en Engeland, 7) het personen- en goederenverkeer gedurende de 19de eeuw en 8) gedurende de 20ste eeuw.

Een goede hoofdstukindeling is echter geen garantie voor een goede analyse en daarvan levert dit boek keer op keer het bewijs. Ik noem er drie. Door zijn kennis van zowel de Franse als Engelstalige historiografie ontkomt de auteur niet aan de vraag waarom Frankrijk zoveel minder transatlantische migranten leverde dan Engeland. Volgens Butel was dat te wijten aan de onaantrekkelijke leefomstandigheden in Frans Canada. In Engels Amerika trokken veel migranten naar de zuidelijke staten met een bloeiende exportlandbouw. Maar Frankrijk had Louisiana toch ook zo kunnen ontwikkelen? De oorzaak van de geringe migratie moet in Frankrijk zelf worden gezocht, waar ook intern veel minder werd verhuisd dan in Engeland.

Een tweede manco betreft de analyse van Engelands groeiende superioriteit ter zee. Al aan het einde van de zeventiende eeuw was de Engelse marine groter en effectiever dan welke andere marine ook. Waarom heeft Frankrijk nooit zo'n marine opgebouwd? Het antwoord van Butel luidt: Engeland had relatief veel meer matrozen in de beroepsbevolking dan Frankrijk en daardoor kon de Engelse marine in tijden van oorlog snel over meer personeel beschikken. Waarom heeft Frankrijk dan nooit geprobeerd zijn handelsvloot en marine te vergroten?

Een derde manco betreft de West-Indische handel. Frankrijk beschikte over de grootste en snelst groeiende plantagekolonie uit die tijd, Saint-Domingue, en toch moest de Franse slavenhandel op den duur door de overheid gesubsidieerd worden. Waarom? Volgens Butel lag het niet aan de plantagewinsten, die waren in orde. Dat betekent dus dat het vervoer en de verkoop van plantageproducten en van slaven in het Franse deel van het Atlantische goed minder efficiënt was geregeld dan in het Engelse deel, maar de auteur legt niet uit waarom. Misschien omdat in de achttiende eeuw de Franse plantagekolonies door de superieure Engelse marine wel erg vaak van het moederland werden afgesneden.

Deze kritiek rechtvaardigt de conclusie dat aan dit boek twee cijfers moeten worden toegekend. De auteur krijgt een hoog cijfer voor de opzet, de indeling en de integratie van gegevens over het Engelse, Franse, Spaanse en Portugese deel van het Atlantische gebied. Tegelijk verdient de auteur een onvoldoende vanwege de zwakke analyse en de vele onbeantwoorde vragen, de slechte presentatie van de statische gegevens en de onzorgvuldige correctie van de Engelse vertaling (nee, *eaux de vie* zijn geen 'waters of life'!). Zullen de andere oceanen en zeeën uit de serie auteurs met een gelukkiger hand treffen?

P.C. Emmer

J. Braat e.a. (eds.) *Behouden uit het Behouden Huys. Catalogus van de voorwerpen van de Barentsexpeditie (1596), gevonden op Nova Zembla. De Rijksmuseumcollectie, aangevuld met Russische en Noorse vondsten* (Amsterdam: De Bataafsche Leeuw, 1998, 343 p., ill., ISBN 90-6707-373-3; *f* 95,00)

Voor mij ligt de fraai uitgegeven catalogus van de voorwerpen van de Barentsexpeditie. Driehonderddrieenveertig bladzijden archeologie, geschiedenis en

zelfs fysische geografie. Het boek is in twee delen opgesplitst. De eerste honderddertig bladzijden verhalen over de tocht van Van Heemskerk en Barents, het verblijf op Nova Zembla in 1596, de herontdekking en het onderzoek naar de overgebleven resten van het Behouden Huys en hetgeen daarover in de loop van de tijd is geschreven. Verschillende auteurs hebben gezorgd voor negen verhalen over uiteenlopende onderwerpen.

Zo wordt ons in *'De wereld van Barents en Van Heemskerk'* een beeld voorgeschoteld van het leven aan het einde van de 16de eeuw. Vervolgens wordt het beroemde reisverslag van Gerrit de Veer, een van de overwinteraars, voor ons samengevat aan de hand van citaten (*'Het verslag van Gerrit de Veer van de tocht van 1596-1597'*). Dit verslag is niet alleen in het Nederlands verschenen. In *'De illustraties bij het verhaal van Gerrit de Veer'* bijvoorbeeld worden de prenten uit de Nederlandse versie met die uit de iets later verschenen Duitse versie vergeleken. In *'De kaart van het Noordpoolgebied door Willem Barents uit 1598'* worden we naar aanleiding van de postuum verschenen kaart verder ingeleid in de cartografie uit die tijd.

De hype rondom de Barentsexpeditie is zeker niet iets van de laatste jaren. Dat lezen we in *'De overwintering op Nova Zembla in het negentiende-eeuwse kinderboek'*. Kort na de gewaagde en mislukte expeditie werd in de literatuur al over de overwintering gerept. De tocht van Barents werd hierin meestal afgeschilderd als een hellevaart en ellende voortkomend uit hoogmoed. In de negentiende eeuw veranderde dit beeld volkomen. Nu werden de overwinteraars afgeschilderd als helden en in de kinderliteratuur diende het verhaal vooral tot uitdraging van de moraal.

Vernieuwde aandacht kreeg de overwintering door de ontdekking van het Behouden Huys op Nova Zembla door Elling Carlsen in 1871. Hij trof het Huys weliswaar in elkaar gestort, maar toch in redelijke conditie aan. De door hem geborgen artefacten zijn na lange jaren van onverschilligheid door de Nederlandse staat aangekocht. De Engelse sportjager Gardiner, die het Behouden Huys in 1876 bezocht, schonk zijn vondsten aan Nederland. Deze voorwerpen vormen nu de basis van de Barents-collectie van het Rijksmuseum in Amsterdam. Een Russisch geologische expeditie zorgde in 1933 voor de eerste foto's van de *site*, maar het duurde tot 1979 totdat het eerste archeologisch onderzoek op de plek van het Behouden Huys werd uitgevoerd. Tussen 1979 en 1982 bezocht de Rus Kravtsjenko een aantal malen Nova Zembla, waarbij niet alleen de plek van het Behouden Huys maar ook de zoektocht naar het schip van Barents en Van Heemskerk de aandacht kreeg.

In 1992 hield het Arctisch Centrum van de Rijks Universiteit van Groningen een verkenning op Nova Zembla. In 1993 vond een opgraving plaats door het Instituut voor Pre- en Protohistorie (IPP) van de Universiteit van Amsterdam in samenwerking met het Russische Instituut voor Onderzoek van Cultureel en Natuurlijk Erfgoed. In vijf dagen tijd werd honderd vierkante meter in en ten noorden van het Huys opgegraven. Daar buiten werd in totaal vijfentwintighonderd vierkante meter gebied intensief onderzocht op oppervlakte vondsten. In 1995 volgde een tweede expeditie van het IPP. In totaal werden tijdens deze laatste twee expedities negenduizend objecten en honderd-en-veertien (grond-)monsters meegenomen.

Tijdens de expedities van het IPP is de kust van Nova Zembla fysisch geografisch onderzocht. De resultaten hiervan worden beschreven in *'Waar zij schipbreuk leden en aan land gingen: de kust van noordoost Nova Zembla'*. Hierin blijkt dat het wrak van het schip van Barents mogelijk ongeveer een kilometer uit de kust ligt. We krijgen ook antwoord op de vraag waarom de conditie van de overblijfselen van het Behouden Huys in de laatste honderd jaar zo dramatisch achteruit is gegaan. Volgens de schrijver komt dit door de graafwerkzaamheden sinds de ontdekking in 1871, de verstoorde warmtebalans door de industrialisatie en het warmere en vochtigere klimaat sinds de kleine ijstijd die liep tussen de 16de en de 19de eeuw.

Het eerste deel wordt afgesloten met het verhaal *'Onderdak in de poolnacht. Enkele aspecten van het bouwen van en leven in het Behouden Huys'*. Hierin wordt uit de doeken gedaan hoe het Behouden Huys moet zijn gebouwd en met welke materialen. Hoeveel hout was er voor nodig en waar kwam dat vandaan? Per slot van rekening werd er immers ook nog op hout gestookt.

Het tweede deel is de eigenlijke catalogus. Het voornaamste doel hiervan was het bij elkaar brengen van de verschillende grote en kleinere groepen vondsten die door hun verwervingsgeschiedenis verspreid geraakt en niet als een geheel toegankelijk zijn. De basis wordt gevormd door de collectie van het Rijksmuseum in Amsterdam (250 voorwerpen). Daarnaast zijn voorwerpen uit het Maritiem Museum Rotterdam en Noorse en Russische collecties opgenomen. Er is getracht de overblijfselen van het Behouden Huys op een samenhangende wijze te presenteren en toegankelijk te maken. Om dit te bereiken is een tweezijdige interpretatie aangehouden die een onderscheid maakt tussen de vondsten die de materiële cultuur weergeven van een laat zestiende-eeuwse overzeese missie en de vondsten die direct betrekking hebben op de overwintering op Nova Zembla. Drie categorieën (schip, navigatie, uitwisseling en handel) zijn ingedeeld bij de eerste groep. Categorie vier (het cedelken) betreft een historisch document die de overwinteraars zelf hebben opgesteld en dat verslag doet van hun lotgevallen. De volgende zes categorieën (bewapening, gereedschap, huisraad, kleding en schoeisel, berging, culturele en persoonlijke bagage) betreffen verschillende aspecten van de dagelijkse gang van zaken in en rondom het Behouden Huys. De niet in te delen vondsten zijn in een laatste restgroep ingedeeld. Waar nodig zijn de categorieën en speciale vondsten verder toegelicht door verschillende specialisten. Zo komen we onder andere te weten dat het schip van Barents en Van Heemskerk dertig tot vijftig last groot en zesenzestig Amsterdamse voet lang moet zijn geweest, dat de klok die in het Behouden Huys hing in die tijd al meer dan honderd jaar oud was en dat men aan boord van eind zestiende-eeuwse schepen geen speciaal schoeisel droeg.

Al met al is het een mooi uitgevoerd boek geworden vol wetenswaardigheden. Wanneer we het aandachtig doornemen, dan is er ook kritiek. Het eerste deel is een bonte verzameling van verhalen die ogenschijnlijk niet allemaal voor dezelfde doelgroep zijn geschreven. Sommige zijn toegankelijk voor iedereen zoals het verhaal *'Onderdak in de poolnacht'*. In schril contrast daarmee staat *'Waar zij schipbreuk leden en aan land gingen: de kust van noordoost Nova Zembla'*. Dit verhaal lijkt meer bedoeld te zijn voor de fysisch geografici onder ons. De zin 'Het strandgrind vertoont kleine polygonen met een doorsnede van enkele meters en een hexagonale configuratie' deed mij althans duizelen. *'Het verslag van Gerrit de Veer van de tocht van 1596-1597'* dient waarschijnlijk als samenvatting van het gehele reisverslag. Het voldoet echter niet. Met name de aaneen geregen citaten maken het tot een enigszins warrig verhaal. Gebeurtenissen duiken hierdoor plotseling in het boek op zonder een juiste introductie.

De eigenlijke catalogus zit boordevol mooie, maar ook minder mooie en vermoedelijk in de haast gemaakte tekeningen en foto's. De aanvullende verhalen zijn informatief en op zijn plaats. Het is alleen jammer dat er vrijwel geen reconstructies zijn opgenomen. Het zou toch mogelijk moeten zijn geweest om reconstructies van bijvoorbeeld het aardewerk en het steengoed te maken. Dit zou het voor de lezer wat makkelijker hebben gemaakt zich een beeld te scheppen van het dagelijks leven in het Behouden Huys, iets wat met het publiceren van scherfjes erg moeilijk is. De ernstigste kritiek is nog dat het doel van de catalogus niet is verwezenlijkt. Het zou immers de verschillende grote en kleinere groepen vondsten in zijn geheel toegankelijk maken. Dit is niet gebeurd. De vondsten uit 1993 en 1995 zijn niet opgenomen, terwijl we in het boek kunnen lezen dat de vondsten van de laatste twee campagnes niet alleen een belangrijke aanvulling vormen op de bestaande museale collecties, maar dat deze samen met de grondsporen en bouwresten tevens nieuwe inzichten in de bouw van het Behouden Huys en de activiteiten van zijn bewoners geven. Het is mij daarom niet duidelijk waarom deze vondsten niet zijn toegevoegd. De samensteller van deze catalogus is toch een van de leiders van de campagnes in 1993 en 1995 geweest?

We moeten blij zijn dat de catalogus (eindelijk) is verschenen. Hier is door menig archeoloog en historicus jaren op gewacht. Jammer dat het uiteindelijke resultaat, ondanks de fraaie vormgeving, enigszins bijeengeraapt en gehaast overkomt. Volgens mij ontbreekt er nog teveel informatie om bij dit boek te kunnen spreken van de ultieme publicatie over de overwintering in het Behouden Huys op Nova Zembla.

M.R. Manders

Guy de la Bédoyère (ed.), *Particular Friends. The Correspondence of Samuel Pepys and John Evelyn* (Woodbridge, Suffolk: The Boydell Press, 1998, 350 p., ISBN 0-85115-697-5 ; £ 16.99)

Waar hadden de twee grootste Engelse dagboekschrijvers van de zeventiende eeuw het over als zij elkaar schreven? Op die vraag kunnen we nu een antwoord geven dankzij de publicatie van dit boek. Van de twee hoofdpersonen heeft Samuel Pepys (1633-1703) tegenwoordig de grootste reputatie, dit in tegenstelling tot de vorige eeuw. Toen was het de inmiddels bijna vergeten John Evelyn (1620-1706) die met de posthume publicatie van diens dagboek in 1818 alsnog naam maakte. De ontcijfering van het werk van Pepys, wiens manuscript in een soort steno is geschreven, lukte pas in 1825 en het zou nog tot 1896 duren voordat een min of meer volledige editie verscheen. Hoewel Pepys slechts tien jaar uit zijn leven beschreef (tegenover meer dan vijftig voor Evelyn) was het bij verschijning onmiddellijk duidelijk dat dat van Pepys een veel grotere historische waarde had en op deze wijze streefde hij zijn tijdgenoot in faam alsnog voorbij. De dagboeken van Pepys zijn ook onthullender van karakter waardoor hij een wat menselijker gezicht geeft aan de tijd waarin hij leefde, daar waar Evelyn wat conventioneler blijft in zijn beschrijvingen. Hoe dan ook, beiden geven een uniek inzicht in de regeringsperioden van Karel II en Jacobus II –grofweg de tweede helft van de zeventiende eeuw. Naast het bijhouden van hun eigen dagboek onderhielden zij allebei via correspondentie een groot netwerk; omdat veel van dit materiaal bewaard is gebleven kunnen allerlei episoden uit de dagboeken op hun beurt weer nader worden uitgewerkt.

Wat heeft dit allemaal met maritieme historie te maken? Het antwoord ligt besloten in hun beider functies. Pepys was sinds 1660 'Clerk of the Acts' (griffier) van de Navy Board en Evelyn vanaf 1664 'Commissioner for Sick and Wounded Seamen and Prisoners of War'. Beiden hadden dus dezelfde werkgever en werden zo op verschillende wijze geconfronteerd met de gevolgen van de Engels-Nederlandse zeeoorlogen. Tijdens de Tweede Engelse Oorlog (1665-7) zag Evelyn zich geconfronteerd met een groeiende stroom matrozen die hij moest zien op te vangen ter-

wijl hem nauwelijks financiële middelen daarvoor ter beschikking werden gesteld. In zijn brieven aan Pepys beklaagde hij zich hierover maar deze hield wijselijk de boot zoveel mogelijk af. Pepys' verantwoordelijkheden waren veel groter en dit stond laag op zijn lijstje van prioriteiten. Zowel in de opvang van eigen zieken als krijgsgevangenen is de impressie echter onontkoombaar dat ze grotendeels aan hun lot werden overgelaten en zelfs nauwelijks brood kregen om te eten. In de Derde Engelse Oorlog (1672-4) was het niet veel anders, eerder erger – in elk geval de toestand van de eigen zieken en gewonden: "the like was never during the former Warr". Velen verpieterden halfnaakt op hospitaalschepen en slechts voor de gelukkigen onder hen was een plekje aan wal. Evelyn (die van beroep schrijver was) was ondertussen door de koning gevraagd om een verhandeling te schrijven over Engeland's leiderschap op zee. Dit werk, doordrongen van een sterk anti-Nederlands karakter, was echter nog lang niet af toen in 1674 de vrede werd getekend. Zodoende was het al verouderd nog voordat het verscheen en uiteindelijk zag alleen een soort inleiding, getiteld *Navigation and Commerce*, in dat jaar het licht. Uit politieke correctheid werd dit traktaat door de autoriteiten de kop ingedrukt, waarna Evelyn de moed opgaf en verdere publicatie achterwege liet.
De onderlinge, professionele briefwisseling veranderde na dit tijdvak in een meer persoonlijk getinte waarin vriendschap de boventoon voerde. Pepys was inmiddels in politieke problemen geraakt; in 1679 zat hij zelfs een paar maanden gevangen, maar vanaf 1684 kon hij zijn taken (hij was opgeklommen tot secretaris) weer hervatten. Beiden hielden er ook geleerde interesses op na, hoewel dit van een amateuristisch etiket moet worden voorzien. Ze waren typisch intellectuele producten van hun tijd (de *virtuoso*, in navolging van het ideaal-type mens van de Renaissance, de *homo universalis*) die de wereld om zich heen observeerden, catalogiseerden en tal van theorieën en analyses hierop loslieten. Evelyn verzamelde informatie over van alles en nog wat maar publiceerde tussen 1676 en 1690 niets meer. Pepys was zelf begonnen met het verzamelen van materiaal voor een geschiedenis van de Engelse marine, die er overigens nooit zou komen. In het laatste decennium van de zeventiende eeuw werden beiden vooral overvallen door de gevolgen van ouderdom in de vorm van diverse ziektes. Met name Pepys lijkt zich toegelegd te hebben op het verzamelen van kunst (overwegend prenten); Evelyn bleef ongestoord citeren uit de klassieken. Religie, politiek en architectuur wisselden elkaar evenzeer af. Pepys publiceerde in 1690 ter verdediging van zichzelf en ter rechtvaardiging van het gevoerde marinebeleid *Memoires relating to the Royal Navy*, terwijl Evelyn bijvoorbeeld in 1699 nog een boek over numismatiek op de markt bracht, "a rambling discourse on coins and medals" volgens De la Bédoyère en dat nemen we gevoeglijk maar van hem aan.
De redacteur heeft de 136 brieven (hiervan zijn er 131 volledig afgedrukt; 28 daarvan waren tot nog toe onbekend) voorbeeldig ingeleid, geredigeerd en toegelicht. Diverse bijlagen, een chronologie en een index completeren het geheel. Het eindresultaat stelt in zoverre teleur dat de maritieme historie slechts zijdelings ter sprake komt. Het boek biedt ons ondertussen wel een mooi inkijkje in de variatie aan rijp en groen die de meeste correspondenties nu eenmaal kenmerkt.

C.O. van der Meij

Perry Moree, *'Met vriend die God geleide'; Het Nederlands-Aziatische postvervoer ten tijde van de Verenigde Oost-Indische Compagnie* (Zutphen: Walburg Pers, 1998, 287 p., ill., ISBN 90-5730-012-5; *f* 49,50)

Deze Leidse dissertatie, die voortbouwt op een doctoraalscriptie, is een nuttig werk dat in een hiaat in onze kennis van de geschiedenis van de Compagnie voorziet. Het gaat hier om het postvervoer, zowel het officiële van de Compagnie zelf als het particuliere ten behoeve van het personeel. De mooie hoofdtitel, 'Met vriend die God geleide', die in eerste instantie doet vermoeden dat men hier te maken heeft met een stuk religieuze geschiedenis, verwijst naar het opschrift dat verzenders van brieven wel op de enveloppe schreven als zij die aan iemand meegaven voor een familielid, vriend of kennis aan de andere zijde van de wereld.
Een ieder die wel eens in Den Haag in het Algemeen Rijksarchief in het VOC-archief heeft gewerkt weet dat men in de Compagnie zelf heel wat af gecorrespondeerd heeft. De vele folianten met missiven en bijlagen getuigen van het feit dat het eigen postvervoer van de Compagnie goed gefunctioneerd moet hebben. De leidinggevenden stuurden elkaar met een ijzeren discipline berichten en de met goederen en manschappen beladen schepen namen die berichten mee. Informatievoorziening, en daarmee het interne postvervoer, was zodoende één van de belangrijkste functies van de scheepvaart van de Compagnie. Vergeleken met de bedrijfscorrespondentie was de briefwisseling van particulieren een ondergeschoven kind. Van dit fenomeen zijn weinig stille getuigen overgebleven; het meeste is gewoon verloren gegaan. Deze post ging mee aan boord in de scheepsdoos of werd gewoon aan een opvarende meegegeven. In het eerste geval was het vervoer legaal, in het tweede illegaal. De Compagnie wenste op ieder moment controle op de particuliere post te kunnen uitoefenen opdat geen commerciële en strategische informatie in verkeerde handen zou vallen. Bij gebrek aan effectieve controle is het illegale postvervoer gedurende de gehele zeventiende en achttiende eeuw niettemin omvangrijk geweest.
Toch werd in de loop der tijd in kringen van de Compagnie de officiële communicatie niet bevredigend gevonden. Informatie en de reactie daarop bleef te lang onderweg. Dit werd helemaal duidelijk ten tijde van de rampzalig verlopen Vierde Engelse oorlog. Als gevolg daarvan kwam er in 1788 een plan-pakketboten en een plan-posterijen. Het plan-pakketboten voorzag in het opzetten van een dienst met tien snelle pakketboten, speciaal voor postvervoer. Het plan-posterijen leidde tot het ontstaan van een infrastructuur voor het particuliere postvervoer, compleet met lokale postmeesters en een tariefstelsel. De auteur, Perry Moree, maakt duidelijk dat de realisering van deze plannen een belangrijke stap voorwaarts betekende. Helaas mocht men er niet lang de vruchten van plukken, want de oorlog van de jaren '90, eerst met Frankrijk en later met Engeland, deden deze innovaties, samen met de Compagnie, ten onder gaan. In de epiloog van zijn verhaal gaat Moree summier in op de moeizame reconstructie van het postverkeer tussen Nederland en de Oost in de negentiende eeuw. Hij stelt daarbij dat er exact honderd jaar na het plan-pakketboten weer sprake was van een Nederlandse lijndienst op Indië. Gerefereerd wordt daarbij aan de oprichting van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij in 1888. Hier gaat de auteur echter even in de fout, want bedoelde onderneming verzorgde de verbindingen binnen de Archipel en niet die tussen Nederland en de Archipel.
Het zojuist genoemde foutje is echter tamelijk enig in zijn soort. Zoals gezegd is dit een nuttige studie die in een hiaat voorziet. Moree heeft, daar waar het gaat om het postverkeer van particulieren, moeten zoeken naar naalden in hooibergen. Gelukkig heeft hij er nog aardig wat kunnen vinden, waardoor dit aspect redelijk uit de verf komt. Door de systematische opbouw en prettige stijl is deze studie ook goed leesbaar geworden. Kortom: deze 'buitenpromovendus', het is een predikaat waar Moree prat op gaat, heeft goed werk geleverd.

Gerrit Knaap

W.G. Doornbos, *Parenteel Sap. Een schippers- en handelsfamilie uit de Veenkoloniën in de achttiende eeuw* (Amsterdam: Uitgeverij Sap, 1998, 235 p., ill., ISBN 90-9011425-1, *f* 49,95)

De laatste jaren verschijnen er steeds vaker gedrukte genealogieën van zeevarende families op de markt. Ook in Noord-Nederland, en met name in Groningen en Drenthe, neemt het aantal maritieme publicaties met een genealogische invalshoek opvallend toe. Zo verscheen in 1998 een boek over de schepen van de Groninger kapiteinsfamilie Westers en werd tevens een boek over het botenbouwersgeslacht Blaak uit Hoogezand gepubliceerd. Begin dit jaar verscheen een tweedelig werk over het zeevarende geslacht Salomons uit Gasselternijveen. Het boek over het geslacht Sap, dat door de voormalige genealogisch correspondent van de Groninger Archieven werd geschreven, past goed in deze reeks nieuwe publicaties. In dit boek wordt het resultaat weergegeven van een systematisch bronnenonderzoek naar de nakomelingen van Jacob Hindriks Sap en Lammigjen Berents, die zich kort na 1700 in Veendam vestigden.
De meeste genealogieën kenmerken zich door eindeloze opsommingen van stamreeksen met veel namen en data. Het Parenteel Sap vormt hierin geen uitzondering. De auteur heeft zich echter niet beperkt tot een weergave van de feiten, maar geeft in enkele korte paragrafen een toelichting op de bestudeerde bronnen en de mogelijkheden voor verder onderzoek. Hierbij worden ook enkele maritieme onderwerpen behandeld.
In enkele inleidende paragrafen schetst de auteur een historisch en geografisch kader voor deze genealogie. Hierbij stelt hij vast dat er tot dusver nog nauwelijks onderzoek heeft plaatsgevonden naar de herkomst van de bewoners van de Veenkoloniën tot 1700. Hij toont vervolgens aan dat een systematisch onderzoek in trouwregisters en lidmatenlijsten hierover nieuwe feiten boven water kunnen brengen. De auteur constateert vervolgens dat ook de achttiende-eeuwse veenkoloniale scheepsbouw, handel en scheepvaart tot nu toe weinig is bestudeerd en geeft daarom beknopt de resultaten weer van zijn onderzoek naar scheepsbouwzaken in de rechterlijke protocollen. Zijn primaire belangstelling ging natuurlijk uit naar genealogische vermeldingen betreffende het geslacht Sap. Tijdens dit onderzoek werden echter ook alle akten geturfd waarin sprake was van scheepsverkopingen, van leveranties aan schepen en van scheepsreparaties. Hierdoor werd een globaal beeld verkregen van de achttiende-eeuwse scheepsbouw in de plaatsen Veendam, Wildervank en Nieuwe Pekela. Het bleek dat de scheepsbouw in Veendam het eerst tot ontwikkeling kwam rond 1680, gevolgd door Nieuwe Pekela rond 1700. Van Wildervank zijn er van de periode voor 1750 geen cijfers beschikbaar maar de auteur veronderstelt dat in deze plaats de scheepsbouw in de eerste helft van de achttiende eeuw tot ontwikkeling kwam. In de tweede helft van de achttiende eeuw nam de scheepsbouw in Veendam en Nieuwe Pekela snel toe. Wildervank volgde pas na 1785. Het scheepsbouwbedrijf nam daarna een grote vlucht die doorzette na 1800.
Hierna volgt in het boek het genealogische deel met een inleiding op het geslacht Sap. In enkele korte paragrafen beschrijft de auteur de herkomst van de Sappen van Veendam, de verwantschap met andere veenkoloniale geslachten en de belangrijkste beroeps-

groepen waarin de Sappen actief waren: de turfvaart, de zeevaart, de veenexploitatie en de handel. Het eigenlijke parenteel dat hierna volgt beschrijft in ruim 36 pagina's de verschillende generaties Sap vanaf de eerste generatie die begon met Jacob Hindriks Sap tot de achtste en negende generatie De Boer Sap. Behalve een opsomming van de feiten van elk persoon zoals plaatsen en data wordt bij iedere Sap een korte beschrijving gegeven van beroep en commerciële activiteiten.

Het grootste deel van het boek, ruim 140 bladzijden, bestaat uit uittreksels van alle rechterlijke akten waarin leden van het geslacht Sap als rechtspersoon optreden. Van deze akten, die allen voorkomen in de (oud-) rechterlijke protocollen van Veendam, van Selwerd en Sappemeer, Wildervank en Pekela, vermeldt de auteur de exacte vindplaats. Dit is een pluspunt en verleent het boek, zeker vanuit wetenschappelijk oogpunt, een meerwaarde. Een voorbeeld kan dit verduidelijken: *VII deel 30, 29 jan. 1798. Annigjen Guichjes Sap, weduwe van Johannes Jans Stijntjes, verkoopt voor ƒ 1350 aan Harm Jans Garnaat een tjalkschuit, met zeil, treil, ankers, touwen, boot en koksgereedschappen. 'Zo thands voor de wal van verkopersche is liggende'*. Het boek wordt afgesloten met enkele bijlagen waaronder een begrippenlijst, een fotoverantwoording, een literatuuropgave en een uitgebreide index op achternaam en patroniem.

Het *Parenteel Sap* is een goed uitgewerkte genealogie met een uitgebreide index en een uitstekende bronverwijzing. Dit maakt het boek ook interessant voor niet-genealogen. Historici die detailonderzoek verrichten naar aspecten van de veenkoloniale scheepvaart- en scheepsbouwhistorie kunnen in dit boek waardevolle aanwijzingen en gegevens vinden over specifieke schepen en schippers. De inleidende paragrafen, al zijn zij vrij beknopt en daardoor mogelijk té indicatief, geven wel goed aan welke mogelijkheden worden geboden door een systematische bestudering van specifieke archiefbronnen voor scheepsbouwhistorisch onderzoek. Van dergelijk detailonderzoek, waarvan het merendeel door genealogen wordt verricht, kan de maritiem-historicus veel profijt hebben.

Wicher Kerkmeijer

Nicholas Tracy (ed.), *The Naval Chronicle. The Contemporary Record of the Royal Navy at War: Volume I 1793-1798; Volume II 1799-1804; Volume III; Volume IV 1807-1810* (Londen, Chatham Publishing, 1998, 366 p., ISBN 1-86176-091-4; id., 375 p., ISBN 1-86176-092-2; id. 1999, 376 p., ISBN 1-86176-093-0; id., 408 p, ISBN 1-86176-094-9; nog te verschijnen *Volume V*; £18,00 per deel)

De impact van de Eerste en Tweede Wereldoorlog op het verloop van de geschiedenis van de twintigste eeuw heeft menig historicus verleid tot de zoektocht naar eerdere, wereldomspannende oorlogen. Het voeren van een oorlog op meerdere fronten tegelijk verspreid over diverse continenten – of de capaciteit daartoe – werd zodoende als ultieme test gezien voor de internationale machtspositie van de betrokken staten. Over het algemeen worden oorlogen beslist in veldslagen; dit geldt te meer voor de vroegmoderne tijd (en eerder) waarin de geringe mobiliteit van legers en het relatief beperkte aantal manschappen ervoor zorgden dat men zich wel moest concentreren op één enkele veldslag. De uitkomst ervan was menigmaal cruciaal voor het voortbestaan van een van de twee strijdende partijen en de onafhankelijkheid van zijn staat. Deze fysieke beperkingen vanuit de kant van het leger om op internationale schaal te opereren konden gedeeltelijk worden opgeheven door de inzetbaarheid van een vloot. De vloot als strategisch instrument – 'sea power' – vergt echter een vooruitziende blik en bovenal geld. In tegenstelling tot de huurlingen uit die tijd waren schepen en manschappen minder op *ad hoc* basis voorradig; een vloot vergde uitgebreide planning en jaren van investeringen. Daarbij komt dat zeeslagen op zichzelf zelden doorslaggevend zijn; de vloot als wapen moet de tegenstander eerder via een uitputtingsslag op de knieën krijgen: een combinatie van blokkades, amfibische operaties, kleine schermutselingen en pas in laatste instantie een strijd tussen twee vloten met vernietiging als oogmerk (paradoxaal genoeg waren de schepen hier namelijk in zekere zin te kostbaar voor).

In theorie komt ook de Tweede Engels-Nederlandse Zeeoorlog (1665-1667), vanwege het maritieme voor- en naspel in West-Afrika, West-Indië en Noord-Amerika, in aanmerking als wereldconflict; er werd tenslotte strijd geleverd op meerdere continenten. De afwezigheid van veldslagen tussen de belligerenten maakt deze aanspraak wel flinterdun. Helaas weten we in zijn algemeenheid nog erg weinig over de inzet van het maritieme wapen ter verovering en verdediging van koloniën in de zeventiende en de achttiende eeuw. Als vroeg voorbeeld van een *global conflict* geldt meestal de Zevenjarige Oorlog (1756-63) waarin de contouren van het Britse imperium voor het eerst duidelijk zichtbaar werden. Zowel qua intensiteit, tijdspanne, geografische reikwijdte en impact op de burgerbevolking zijn de Napoleontische Oorlogen, vanaf het eind van de achttiende eeuw, minstens een even goede kandidaat – zo niet een betere. Gedurende twee decennia stond West-Europa er geheel in het teken van en vrijwel alle koloniën werden overhoop gehaald. Degene die het complex van ontwikkelingen in dit tijdvak in één boek weet te vatten, met bijvoorbeeld als fraaie ondertitel *A Global History of the Napoleonic Wars* (die ik hierbij als voorzet geef), zal een belangrijke historische bijdrage leveren.

Een van de bouwstenen voor dit boek zou de *Naval Chronicle* moeten zijn. Dit 'jaarboek voor de Engelse marine' verscheen van 1799 tot 1819. De publicatie en productie ervan was weliswaar een privé-initiatief van Joyce Gold (van beroep drukker en uitgever) maar vanaf het begin beschikte het over een gezaghebbende status in marinekringen door bereidwilligheid van officieren en beleidsmakers er aan mee te werken. Naast de meer officiële lezing van de gebeurtenissen ter zee, is het bij uitstek ook een primaire bron. Berichtgeving over vlootpreparaties in het buitenland, brieven van officieren over zeeslagen, anonieme bijdragen, korte memoires en biografische achtergronden, gedichten maar ook technische verhandelingen – het staat er allemaal in. Op jaarbasis werden zo al gauw meer dan duizend (!) pagina's gevuld. De oorspronkelijke delen (twee per jaar) zijn helaas hopeloos in het gebruik en een product van hun tijd; de omvang alleen al rechtvaardigt het oordeel dat rijp en groen door elkaar heen werd gezet in een poging tot volledigheid, zonder echter bijvoorbeeld een duidelijke ordening naar onderwerp aan te brengen. De boeken dienden ook als tijdverdrijf voor de officieren aan de hand van allerlei 'literaire' bijdragen. Bovendien werd met terugwerkende kracht gewerkt aan een overzicht tot 1793: het eigenlijke begin van de oorlog.

Ter gelegenheid van de tweehonderdste verjaardag van de eerste uitgave besloot *Chatham Publishers* dat de tijd rijp was voor een heruitgave. Aan Nicholas Tracy werd de opdracht gegeven het geheel in een *consolidated edition* toegankelijker te maken. Dit bood in de eerste plaats gelegenheid om de oorspronkelijk beoogde chronologische ordening in ere te herstellen en in de tweede plaats wijdverspreid materiaal op hoofdonderwerp te plaatsen, bijvoorbeeld een hoofdstuk over de slag bij Trafalgar. Als toevoegsel worden bovendien in elk deel enkele thema's uitgelicht, bijvoorbeeld 'ship design and ship gear' in deel 1 en 'naval charities' in deel 2. De grote schaal van militaire inzet van de Engelse marine maken deze delen ook voor de Nederlandse lezer interessant. Zo vinden we onder andere in deel 1 een uitgebreid verslag over de slag bij Kamperduin van 1797; in deel 2 een hoofdstuk over de Engelse invasie van de Bataafse Republiek in 1799. Op 27 augustus landde men met 12.000 man troepen op de Noord-Hollandse kust en gedurende een kleine twee maanden werd er hevig gevochten; de strijd kende echter een wisselvallig verloop en bracht niet de grote doorbraak waarop men gehoopt had. In dit deel staat ook nog een klein stukje over de ondergang van de *Lutine* bij Texel, met als enige overlevende notaris mr. Schabrack (zowel diens identiteit als het aantal overlevenden staat niet vast, zie S.J. van der Molen, *Goud in de golven. De ware geschiedenis van de "Lutine"* (Rotterdam 1965; p.50-1), plus een stukje over de eerste, ietwat knullige overgave van Curaçao aan een enkel Engels fregat van 36 stukken in 1800. In deel 3 vinden we een hoofdstuk over de inname van de Kaapkolonie door Popham's expeditie in 1806. Deel 4 is vanuit Nederlands oogpunt wellicht wat interessanter vanwege de grote aandacht voor de campagne naar de Schelde in 1809 (p. 286-314). Deze amfibische operatie verliep desastreus voor de Engelsen die met maar liefst 38.000 man waren geland. Onenigheid onder de militaire leiding, slecht weer en onvoldoende planning deed het geheel echter vastlopen op Walcheren. Ter plekke brak vervolgens een malaria-epidemie uit die aan circa 10 procent van de manschappen het leven zou kostten en meer dan eenderde van het leger immobiel maakte; uiteindelijk werd besloten tot evacuatie. In zekere zin was het D-Day (qua grootte van landing), Vietnam (vastlopen) en Duinkerken (evacuatie) tegelijk, maar dan in het tijdsbestek van nog geen half jaar.

Alle delen zijn tussendoor verluchtigd met een aantal van de oorspronkelijke gravures, die overigens vooral een sfeerbeeld moeten oproepen; de reproductie van kaartjes is van wisselende kwaliteit (een groot deel van de plaatsnamen op Ceylon op p.141 in deel 1 is bijvoorbeeld onleesbaar). Het eindproduct van circa achttienhonderd pagina's zal in het laatste, vijfde deel met een index ontsloten worden: kortom een gewichtige – want contemporaine – bijdrage over diverse maritieme aspecten uit een belangrijke periode in de wereldgeschiedenis, nu beschikbaar voor een breed publiek.

C.O. van der Meij

W. Steusloff e.a. (red.), *Auf See und an Land. Beiträge zur maritimen Kultur im Ostsee- und Nordseeraum*. Schriften des Schiffahrtsmuseums der Hansestadt Rostock, deel 3 (Rostock: 1997, 284 p., ill., zonder ISBN)

Wolfgang Rudolph is in Nederland geen onbekende. Hij schreef veel over de maritieme cultuur in het Oostzeegebied. Een aantal van zijn boeken werd eerder in dit Tijdschrift gerecenseerd.Ter gelegenheid van zijn 70ste verjaardag werd de derde bundel van het Schiffahrtsmuseum in Rostock aan hem opgedragen. Negentien auteurs leverden een artikel voor deze bundel waarbij getracht is om deze artikelen nauw te doen aansluiten op de belangstelling van Wolfgang Rudolph voor de maritieme cultuur. Dit levert soms verrassende artikelen op. Zo vinden we in de bundel bijvoorbeeld een artikel over de berging van een éencylinder scheepsmotor uit de eerste helft van de 20ste eeuw en één over zeelieden die niet alleen vroeger, maar ook tegenwoordig nog steeds Aziatisch porselein als souvenir mee naar huis nemen.

De bundel opent met een biografisch artikel, waar wordt ingegaan op de contacten van Deense maritieme historici met Wolfgang Rudolph die in de toenmalige DDR werkzaam was. Dit artikel laat zien wat de

mogelijkheden en vooral ook onmogelijkheden van zulke contacten waren. In ruimer verband wordt vervolgens aandacht geschonken aan het 'Bottnisch kontakt', een tweejaarlijkse conferentie die sinds 1982 afwisselend in Zweden en Finland wordt georganiseerd en waar aandacht wordt geschonken aan allerlei aspecten van de maritieme cultuur in het gebied van de Botnische Golf.
Vervolgens passeren allerlei onderwerpen de revue waar de mens in de 19de en 20ste-eeuwse scheepvaart centraal staat, zoals de Deense vrachtzeilvaart, de scheepskok en de boeren-scheepvaart vanuit Estland naar Finland en Zweden. Op het gebied van de scheepsbouw is een lezenswaardig artikel, geschreven door Arne Emil Christensen, te vinden over de overgang van klinker- naar karveelbouw in de Scandinavische kustvisserij in de 20ste eeuw. Een artikel is gewijd aan de vroeg 20ste-eeuwse 'quatze' *Etraut* die bij Rostock ligt en in 1997 werd onderzocht. Een quatze is van oorsprong een houten zeilend visserschip en de *Eltraut* was voorzien van een hulpmotor waardoor zij in zeker opzicht exemplarisch is voor de mechanisering van de kustvisserij. Ook is een artikel geschreven over Tönjes Cordes die ondanks een bloeiende carrière, in 1937 onder druk van de Nazi's als directeur van de Rostocksse Neptunus werf werd ontslagen.
Na de voorgaande artikelen, komen in het tweede gedeelte van de bundel vooral onderwerpen aan de orde die over voorwerpen gaan. Van de hand van Jules van Beylen vinden we een artikel over twee bavelaars (dit zijn kleine diorama's met soms maritieme onderwerpen). Het gaat om Nederlandse bavelaars van de Middelburgse kunstenaar J.H. Reygers (1767-1849). Verder is een artikel te vinden over de scheepsportrettenschilder Jacob Petersen (1774-1855). Een interessant artikel is gewijd aan een ansichtkaart uit omstreeks 1900 die een zeeman toont. Curieus is dat deze ansichtkaart vervaardigd is van een gedeelte van de mouw van een overhemd. Uitgebreid in een andere bijdrage komen vervolgens afbeeldingen van de zeeman in liederen aan de orde. Een volgend artikel is gewijd aan de kompasroos. Tevens vinden we een artikel over afbeeldingen van schepen op tinnen voorwerpen en op glazen. Ook over afbeeldingen, maar dan van monsters op kaarten en prenten, gaat een aansluitend artikel.
Afgesloten wordt met een geheel ander bijdrage over het belang van foto's als historische bron. In dit geval wordt ingegaan op foto's van opvouwbare boten (een soort kano's) uit de periode tussen ca. 1930 en 1960.
Tot slot wordt in de bundel een nuttig overzicht gegeven van alle publicaties tot nog toe van Wolfgang Rudolph. En al met al is in deze bundel een bonte verzameling van onderwerpen bijeengebracht waarin voor een elk wel wat te vinden is.

Sjoerd de Meer

A. Bosch en W. van der Ham (eds.), *Twee eeuwen Rijkswaterstaat (1798-1998)* (Zaltbommel: Europese Bibliotheek, 1998, 343 p., ill., ISBN 90-288-6518-7)

In 1998 bestond de dienst Rijkswaterstaat van het ministerie van Verkeer en Waterstaat 200 jaar. Aanleiding voor de Stichting Historie der Techniek om een overzichtswerk te laten verschijnen. Een team van onderzoekers en schrijvers investeerde vijf jaar in dit werk. Het resultaat is er dan ook naar. Het boek bestaat in feite uit 5 delen. Eerst komen de opbouw en ontplooiing van de dienst Rijkswaterstaat in de negentiende eeuw aan bod. Na een wat droge en gedetailleerde beschrijving van de organisatorische perikelen en de plannenmakerij, volgt een deel waarin de praktische uitvoering en de toepassing van de techniek uiteen worden gezet. Voor de twintigste eeuw is een soortgelijke indeling gevolgd. Het geheel wordt afgesloten met de actuele stand van zaken en een blik op de toekomst.
De versnipperde zorg voor de waterhuishouding, die in handen was van rond de duizend organisaties, gaf eind achttiende eeuw aanleiding tot de oprichting van een organisatie die de zorg voor de nationale waterstaat op zich nam. Ondanks verzet van de provincies, die bevreesd waren voor verlies van hun autonomie, bleef de organisatie ook na de Bataafse tijd bestaan. Koning Willem I zag er namelijk een mooi instrument in om zijn positie te versterken en het land te ontwikkelen. Deze verbondenheid met de koning had als nadeel dat het waterstaatswerk stil kwam te liggen toen de koning verwikkeld raakte in een strijd met het parlement. Pas met de komst van de liberalen in 1848 konden weer nieuwe plannen als de aanleg van een uitgebreid spoor- en tramwegennet worden gerealiseerd. Via Rijkswaterstaat wordt duidelijk wat algemene, politieke ontwikkelingen in de praktijk voor gevolgen hadden.
In de twintigste eeuw nam de invloed van Rijkswaterstaat toe. In de jaren twintig werden veel plannen bedacht die in de crisisjaren als de Hollandse variant van de New Deal werden uitgevoerd. In wederopbouwend Nederland maakte de organisatie, die nogal gesloten en ondoorzichtig was, een succesvolle doorstart en na de watersnoodramp van 1953 werd een snelle realisatie van het Deltaplan afgedwongen. Vervolgens kwam de dienst echter in conflict met de politiek, die meer openheid eiste, en met maatschappelijke organisaties vanwege een gebrek aan aandacht voor het milieu. Sprekende voorbeelden zijn de discussies rondom de Oosterscheldedam en Amelisweerd.
Twee eeuwen Rijkswaterstaat heeft een veel breder perspectief dan die van een 'gewone bedrijfsgeschiedenis'. Aan de hand van de organisatie zien we bijvoorbeeld hoe we al 200 jaar lang worstelen met het rivierengebied. Een experiment met stoombemaling in de Molenpolder bij Tiel baande de weg voor een succesvolle afwatering van polders, welke voortaan weersonafhankelijk was. De drooglegging van de Haarlemmermeer kwam zo ook in zicht. Verder maken we kennis met de kustverdediging, de aanleg van spoorlijnen en kanalen, met de constructieproblemen van bruggen en met de onstuimige groei van de snelwegen. Behalve deze voor de hand liggende onderwerpen beschrijft het boek ook de ontwikkeling van het denken over de inrichting van het landschap, de introductie van nieuwe materialen zoals beton en de ontwikkeling van het technisch onderwijs. Ook de totstandkoming en rol van het Waterloopkundig Laboratorium en de geschiedenis van wegen en verkeer komen aan bod. We leren dat al in 1898 de eerste verkeersregels voor automobilisten werden uitgevaardigd en dat er sinds 1927 gelobbyd wordt vóór de aanleg van snelwegen.
Levendige cases in de hoofdstukken over techniek illustreren de praktijk van Rijkswaterstaat. De beschrijving van de aanleg van de Zuid-Willemsvaart maakt bijvoorbeeld duidelijk met wat voor enorme organisatorische problemen de waterstaatsingenieurs geconfronteerd werden. In korte verdiepingsteksten wordt onder meer ingegaan op de sociale problematiek van arbeiders, de relatie met de aannemers en enkele beroepen. De ingenieurs van Rijkswaterstaat vervulden regelmatig een voortrekkersrol bij het ontwikkelen en toepassen van nieuwe technieken. Zo construeerden zij voor de drooglegging van de Haarlemmermeer stoommachines van een tot dan toe unieke grootte. Zij hebben en hadden tevens flinke invloed op de vormgeving van het Nederlandse landschap. Door de focus op deze ene organisatie blijft echter onduidelijk wat de inbreng van andere organisaties als Staatsbosbeheer is geweest. Soms vraag je je dan ook af of de rol van Rijkswaterstaat in bepaalde opzichten niet wordt overschat. Ondanks dat een veelheid aan onderwerpen behandeld wordt, raak je als lezer geen moment de draad van het verhaal kwijt. De auteurs plaatsen namelijk elk hoofdstuk in een breder perspectief dat steeds het begin vormt van een overzichtelijk en duidelijk gestructureerd betoog. Zij zijn er in geslaagd om een toegankelijk verhaal te schrijven dat zeker ook voor leken interessant is. Dit is nergens ten koste gegaan van de wetenschappelijke waarde van dit overzichtswerk.

Christiaan Biezen

Oscar Schulz, *Im Strom der Gezeiten. Vom Windjammer-Moses zum Dampfer-Kapitän* (Hamburg / Bremerhaven: Kabel Verlag / Deutsches Schiffahrtsmuseum, 1998, 361 p., ill., ISBN 3-8225-0473-4; DM 39,80)

Im Strom der Gezeiten is een interessante toevoeging aan de lange reeks van zeemansherinneringen gewijd aan de jaren rond de eeuwwisseling, toen het laatste stadium van de commerciële strijd tussen zeil en stoom uitgevochten werd. Het is een eerlijk, niet geromantiseerd en kritisch verslag van de carrière van de schrijver op voornamelijk Duitse zeil- en stoomschepen. De oorsprong van de tekst is een manuscript, dat de auteur tien jaar nadat hij de zee vaarwel gezegd had schreef en nog eens twintig jaar later in getypte vorm aan zijn dochters gaf; bijgevoegd zijn ook enige verhalen, die hij rond dezelfde tijd als krantenartikelen publiceerde.
Schulz's herinneringen zijn in diverse opzichten van bijzondere waarde. Er is het persoonlijke element van een karaktersterke jongen, die in 1891 op 16-jarige leeftijd tegen de wil van zijn familie naar zee ging en zich door zijn leertijd op zeilschepen heensloeg (soms ook letterlijk) om zijn ambitie waar te maken als kapitein te kunnen varen. Opmerkelijk ook, dat Schulz afkomstig was uit Essen en tot zijn beroepskeus kwam doordat de zoon van een bekende mijndirecteur op dramatische wijze een scheepsramp overleefd had. Daar zijn eerste twee schepen aan dezelfde Hamburgse reder behoorden, kon Schulz op een indringende manier het verschil van de zeilkwaliteiten en manier van gezagshandhaving van zijn kapiteins beoordelen. Duidelijk wordt ook, waarom sommige schepen wèl en andere geen goede stemming en werkatmosfeer aan boord hadden. Interessant is ook, dat de weinige Duitsers op zijn tweede schip hun Deense collega's er zwaar op aankeken, dat zij in een tijd van financiële crisis en beperkte werkgelegenheid Duitse matrozen het brood uit de mond stootten.
Na zijn Hamburgse ervaringen voer Schulz enige malen op schepen uit Bremen, waar een geheel andere scheepsorde bestond. Ik ken geen bronnen, waarin zo indringend, vanuit het perspectief van de gewone matroos, de rivaliteit tussen de beide Hanzesteden beschreven wordt. Schulz had in Hamburg al de handicap gehad met een tongval uit het Ruhrgebied te spreken en nu kwam daar nog bij, dat hij in Bremen vanwege zijn nieuwverworven Hamburgs accent scheef werd aangekeken. Ook de wachtindeling op Hamburgse en Bremer schepen verschilde drastisch, waarvan het netto resultaat was, dat de werktijd op de voorgaande aanzienlijk langer was.
Na zes reizen op zeilschepen (waaronder een op een Amerikaanse barkentijn) stapte Schulz welbewust en zonder enige weemoed op stoom over. Na zijn stuurmansexamen maakte hij vijf reizen met de Kosmos Lijn van Hamburg naar de westkust van Zuid-Amerika. Deze maatschappij had een grote reputatie, maar ook bij grote stoomvaartmaatschappijen hing de stemming aan boord geheel van de aard en het optreden van de individuele gezagvoerder af. Schulz was als vierde officier voor de proviandering van de bemanning verantwoordelijk en kon zich daarbij een aanzienlijke bijverdienste opbouwen.

Nadat hij voor zijn kapiteinsexamen geslaagd was, bereikte Schulz eindelijk zijn doel om bij de Norddeutscher Lloyd (de grootste rederij in Bremen) aangesteld te worden, maar hier beleefde hij bittere teleurstellingen. Door de sterke groei van de maatschappij waren talloze officieren aangenomen, die slechts het stuurmanspatent bezaten, maar in anciënniteit boven Schulz stonden. Tegelijkertijd, na de verkoop van een in Oost-Azië werkzame dochtermaatschappij van de Lloyd, waren kapiteins van daar naar Bremen overgeplaatst, die als lagere officieren ook voor hem in de rij stonden. Bovendien gold ook bij de Lloyd, dat ieder schip een wereld op zich was; op zijn schip waren esprit de corps en beroepskameraadschap ver te zoeken. Schulz, die zich niet liet chicaneren, werd zo getergd, dat hij op de vuist ging met zijn eigen gezagvoerder. Hoewel hij na een onderzoek geheel werd vrijgesproken en hij ook enige hoge relaties in de maatschappij bezat, was er voor hem geen toekomst meer bij de Lloyd. Dit berouwde hem eigenlijk niet. Hij was 'lloyd-müde' en had te veel zelf en door anderen ervaren, dat bij de Lloyd veel schijn was en dat de zaken er achter de schermen vaak heel anders uitzagen dan aan de oppervlakte. Met name de lagere officieren werden zwaar onderbetaald, maar toch verwacht een ruime plunje aan piekfijne uniformen te bezitten, waardoor vrijwel iedereen zich diep in schulden moest storten. Pas de kapiteins verdienden herensalarissen en zo doorstroomde een kastegeest van slaafse onderdanigheid en valsheid de gehele dienst. Veel van de door Schulz aan de kaak gestelde toestanden zijn, voor zover mij bekend, nooit eerder geopenbaard.

Nadat hij de Lloyd verlaten had, voer Schulz nog slechts een korte tijd. Hij ontmoette en trouwde de dochter van de in Rotterdam werkzame Duitse ship's chandler Stein. In 1901 werd hij de compagnon van zijn schoonvader en verliet de zee. Het bedrijf bloeide, maar werd tijdens en na de Eerste Wereldoorlog door de verlamming van de zeehandel en een scherp anti-Duitse stemming getroffen. Schulz keerde naar Duitsland terug, maar in de inflatie-crisis verloor hij vrijwel alles en in zijn latere jaren leefde hij weinig beter dan met de bedelstaf. Een tragisch einde voor een bekwame en onkreukbare persoonlijkheid. Naast zijn eigen ervaringen tekende Schulz ook veel van waarde aan over de gang van zaken in de havens, die hij bezocht. Daarbij hield hij zich niet, zoals eerder in de negentiende eeuw vaak het geval was met dergelijke memoires, met de algemenere politieke en culturele toestanden overzee bezig, maar veel meer met het directe havengebeuren. In St. Petersburg, bijvoorbeeld, werden schepen gelost door soldaten, die daartoe door hun officieren 'uitgeleend' waren en hun dienst in uniform verrichtten. Hij maakt ook duidelijk, waarom alleen de bestgebouwde zeilschepen in de Australische wolvaart konden laden. De wol werd namelijk onder zulke druk in de ruimen geperst, dat de zijkanten van zwakkere vaartuigen die behandeling niet hadden kunnen weerstaan. Schulz' eigen ijzeren schip werd zodanig vervormd, dat alle stagen bijgesteld moesten worden. Voor officieren was de Kosmos Lijn bijzonder veeleisend, omdat met vier luiken niet minder dan zestien havens bediend moesten worden en dat niet alleen in de handel tussen Hamburg en Zuid-Amerika, maar ook nog in de lokale kustvaart. En zo zijn door het hele boek heen passages aan te wijzen, die nieuw licht werpen op het leven en werken onder zeil en stoom. Om het verslag compleet te maken, verzwijgt Schulz niet dat en wanneer hij met de bemanning de hort op ging of vrouwen aan boord kwamen, maar de bijzonderheden hiervan moet de lezer zichzelf voorstellen. Met name in Semarang was veel te zien en beleven, dat Schulz niet door zijn dochters kon laten lezen. De autenticiteit van Schulz' herinneringen kan niet aangevochten worden, maar soms heeft hem zijn geheugen toch wel parten gespeeld of is er sprake van enige overdrijving. De beschrijving van de haven van Sydney heeft weinig met de werkelijkheid gemeen (p. 108); er is ooit maar één zevenmast schoener in de Verenigde Staten gebouwd (p. 185) en de Kosmos Lijn concurreerde met de Pacific Steam Navigation Company, niet de P&O (p. 225). Enige hinderlijke mislezingen, die de redacteur had moeten corrigeren, zijn ook blijven staan, zoals Seemann voor Steuermann (p. 124), Hudson Bay voor Hudson River (p. 171) en Reichskanzler voor Ratskeller (p. 212); ook wordt het Lloyd schip *Bremen* bij de illustratie (p. 315) beschreven als een 'Schnelldampfer', terwijl Schulz zelf (p. 306) aangeeft, dat het schip tot de Barbarossa-klasse behoorde, die nu juist geen grote snelheid maakte.

Veel erger dan deze schoonheidsfoutjes, echter, is dat het boek, dat tenslotte ook onder het imprematur van het Deutsches Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven verschijnt, niet geannoteerd is. Weliswaar bevat het een korte inleiding, een nog kortere levensschets van Schulz, door één van zijn dochters geschreven, en een lijst van de schepen waarop hij voer en aan de hand waarvan zijn reders geïdentificeerd kunnen worden, maar verder niets. Er wordt geen verklarende en perspectief biedende historische context gegeven en al evenmin worden de talloze namen en initialen in de tekst geïdentificeerd. Dit is niet alleen kwalijk, omdat Schulz in zijn vaartijd inderdaad heel wat van de wereld zag en heel wat meemaakte, maar ook en meer nog, omdat hij niet zonder connecties was en dezen mede zijn loopbaan bepaalden. Hij was in de verte verwant aan de Krupps en had zowel in Bremen als Hamburg invloedrijke familierelaties. Nog afgezien daarvan, dat informatieve annotaties eenvoudig bij een goede publicatie horen, had alleen zo de volledige betekenis van Schulz' herinneringen bepaald kunnen worden. Nu zijn ze, hoewel interessant en ten dele

echt origineel, toch een beetje in de lucht blijven hangen. Een samenvattende conclusie was evenmin overbodig geweest, bijvoorbeeld ook om Schulz' houding, als zeeman, scheepsofficier en lid van de hogere middenstand tegenover de Britse concurrentie en het Britse rijk te analyseren en beoordelen.

Frank Broeze

Peter Dorleijn, *De bouwgeschiedenis van de botter, vierendertig voet in de kiel* (Publicatie van het Sociaal-Historisch Centrum Flevoland, deel 86; Franeker: Van Wijnen, 1998, 168 p. ill., ISBN 90-90-5194-172-2; *f* 169,50)

De *Bouwgeschiedenis van de botter* sluit het langst lopende onderzoeksproject van het Sociaal Historisch Centrum voor Flevoland af. Peter Dorleijn startte dit onderzoek over de zeilvisserij voor en na afsluiting van de Zuiderzee in 1980 en publiceerde het resultaat in de vijf delen *Van Gaand en Staand Want*. Tijdens dit onderzoek bleek al snel, dat de bouwgeschiedenis van het meest bekende en succesvolste vissersschip van de Zuiderzee eveneens vastgelegd moest worden. Door het royale oblongformaat – 34 cm 'in de kiel' – moet het boek eigenlijk aan een tafel gelezen worden. Voor de bottereigenaar beveel ik echter het vooronder van een botter aan. Dorleijn schrijft gedetailleerd, levendig, afwisselend en al snel waant de lezer zich op de werf van Janus Kok in Huizen anno 1900. Dertien uur bandopnamen met Kok vormen de belangrijkste bron voor het beschrijven van de bouw van een botter van vierendertig voet in de kiel. Voordat de bouw begint, stelt Dorleijn zijn informanten, scheepsbouwers en –timmerlieden voor. Daarna wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste werven rondom de Zuiderzee waar botters gebouwd werden, van Enkhuizen tot Vollenhove. Dit onderwerp zou een boekenserie op zich kunnen opleveren, maar is beperkt tot een nuttig overzicht. Het geeft een indruk van de werven die bij de visserij betrokken waren. Na vier hoofdstukjes over de gereedschappen, houtsoorten, metalen en overige materialen zoals pek en harpuis, begint in hoofdstuk VII het echte werk. Vanaf de kielbalk worden alle denkbare details van de bouw van een botter beschreven, tot en met het te water laten en tuigen van het schip. Zoals iedere scheepseigenaar weet, houdt het werk nooit op en tot slot gaat Dorleijn dan ook in op het onderhoud en reparatie.

De illustraties zijn minstens even belangrijk voor de kwaliteit van dit boek als de tekst. Van de werven zijn foto's afgebeeld en Dorleijns eigen tekeningen verduidelijken de soms wel zeer technische tekst. Zijn 'tekenschrift' oogt zo plezierig, dat *De bouwgeschiedenis van de botter* ook een prachtig 'kijkboek' is geworden.

Alles is zo verzorgd en de tekeningen zijn zo verfijnd dat je haast uit het oog verliest dat de scheepstimmerlieden een behoorlijk hard en rauw – en niet romantisch! – leven leiden. De bouwloodsen waren tochtig, koud en slecht verlicht. Het personeel moest zijn gereedschap zelf meebrengen en zelf betalen. Dat gereedschap week nauwelijks af van het gereedschap dat al in de 17de-eeuwse scheepsbouw werd gebruikt. De belangrijkste modernisering was de lintzaag die alleen door een aantal grotere en vooruitstrevende werven werd aangeschaft.

Dorleijns belangrijkste bronnen zijn de interviews met oud-vaklieden. Hij laat ze regelmatig letterlijk aan het woord. Het gevaar zou kunnen bestaan dat de lezer zich gaat storen aan dat 'halve Nederlands', maar de citaten zijn nauwkeurig gedoseerd en zorgen juist voor de nodige afwisseling. Het zou ongeloofwaardig zijn geweest de scheepsbouwers ineens ABN te laten spreken. Doordat Dorleijn met scheepsbouwers en vissers van de hele Zuiderzeekust gesproken heeft, kent hij verschillende woorden voor dezelfde dingen, zoals: 'Met drie schuin naar beneden wijzende roerstellen, ook wel roerpennen (Harderwijk) of roerhaken (Lemmer) genaamd, (...)' (p.111) Voor sommige lezers is dit misschien wat teveel van het goede. Aan de andere kant zou het jammer zijn deze kennis verloren te laten gaan en het benadrukt nog eens de lokale verschillen, die zich niet tot de bouwwijze beperkten.

Naast de interviews is onder andere geput uit historische handboeken over scheepsbouw – te beginnen bij Nicolaes Witsens' *Hedendaegsche Scheepsbouw en Bestier* en werfboeken.

Botters zijn altijd gebouwd op basis van een aantal mallen, vaste maten en 'het oog'. Originele bouwtekeningen zijn er dan ook nauwelijks. De bekende van Van der Hoog en De Haas zijn in het boek opgenomen. Daarnaast heeft Dorleijn veel metingen verricht zowel van de schepen zelf als van allerlei onderdelen. Op basis daarvan maakte hij zijn schitterende tekeningen. Achterin het boek is een complete set bouwtekeningen gevoegd van de RD 25, getekend door Gerrit Schutten.

Tot nu toe was *De botter, geschiedenis en bouwbeschrijving van een Nederlands visserschip* in 1985 geschreven door J. van Beylen hét standaardwerk over de botter. Deze rol wordt nu door dit nieuwe boek overgenomen, zonder Van Beylens boek overbodig te maken. Voor de geschiedenis van het scheepstype verwijst Dorleijn naar zijn illustere voorganger. 'Beperkte' Dorleijn zich tot het oergebied van de botter, Van Beylen beschrijft de bouw van een botter uit het Vlaamse Baesrode.

Dorleijn hoopt dat *De bouwgeschiedenis van de botter* "een brug zal slaan tussen de oude scheepsbouwers en de huidige en toekomstige botterzeilers en –restaurators". Dat lijkt mij een te bescheiden wens voor dit met hart en ziel geschreven en geïllustreerde boek.

Het is voor iedereen die geïnteresseerd is in de historische scheepsbouw, de Zuiderzeecultuur en hen die van mooie dingen houden.

Elisabeth K. Spits

A. Belder, *Het Stoomschip Smit. Varen naar de Oost* (Papendrecht: De Stroombaan, 1998, 189 p., ill., ISBN 90-76496-01-03)

De afgelopen jaren zijn in Nederland diverse 'scheepsbiografieën' verschenen van negentiende-eeuwse koopvaarders. De auteurs hebben zelf niet met het desbetreffende schip gevaren, maar zijn op de een of andere manier in de ban geraakt van het vaartuig. Bij A. Belder kwam de fascinatie voort uit een bij toeval in bezit gekregen mapje met wat krantenknipsels en documenten over het vergaan van het stoomschip *Smit* voor de Koreaanse kust in 1898. Belder verzamelde vervolgens zoveel materiaal dat hij niet alleen de laatste reis maar de totale levensloop kon reconstrueren. De *Smit* bleek voorafgaande aan de noodlottige tocht in totaal nog negentien andere reizen te hebben gemaakt. Tijdens één daarvan hield de meevarende Jan Ulrich Smit (1863-1928), zoon van de bouwer en reder van het schip, Jan Smit (1825-1908), een dagboek bij. Over dit en ander boeiend materiaal kon Belder beschikken dankzij twee achterkleinzonen van Jan Ulrich die het familiearchief Smit voor hem openstelden. Ook de achterkleinzoon van een voormalig gezagvoerder van het verongelukte schip was bereid Belder van informatie te voorzien.

Belders speurtocht resulteerde in een boek dat uit twee gedeelten bestaat. In het eerste deel worden allerlei aspecten van het schip zoals zijn bouw(er), uiterlijk, exploitatie, aandrijvingsmechanisme, gemaakte reizen en ondergang in korte hoofdstukken helder behandeld. Hierna volgen een achttal, deels zeer gedetailleerde bijlagen, waarvan ruim de helft bestaat uit integraal overgenomen scheepsverklaringen en reischarters. Daarnaast ook een uitleg over het rendement van de compoundmachine van de *Smit*, een chronologisch overzicht van alle havens die per reis werden aangedaan en een specificatie van de bouwkosten van het schip.

Het tweede deel van het verhaal over de *Smit* is getooid met de subtitel van het boek. In 'Varen naar de Oost' staan een in 1886 gemaakte reis van de *Smit* op en neer naar Indië en het verblijf aldaar centraal. Het eerder genoemde dagboek van de passagier Jan Ulrich Smit vormde daarvoor de basis. Hierin treft men overigens alleen een beschrijving van de heenreis aan. Het dagboek is vrijwel in zijn geheel overgenomen en aangevuld met correspondentie en ander uit het familiearchief Smit afkomstig materiaal. De inbreng van Belder bestaat hier hoofdzakelijk uit het aan elkaar breien van de geciteerde dagboekaantekeningen en brieven.

Uit de wijze waarop het boek daarna wordt afgesloten, met een notenapparaat, een index op scheeps-, persoons- en zaaknamen en een overzicht van de gebruikte bronnen en literatuur, blijkt dat de auteur de regels van het vak niet heeft genegeerd. Deze professionele aanpak komt zijn publicatie zeker ten goede. Het boek over het stoomschip de *Smit* heeft door zijn opbouw en inhoud wat weg van een dossier. Toch blijft het een overzichtelijk en prettig leesbaar geheel. De schipbreuk in 1898 – de aanleiding voor de auteur om zich in de *Smit* te gaan verdiepen en de reden om het boek in 1998 uit te geven – is in de publicatie wat op de achtergrond geraakt. Dat heeft te maken met de beschikbare bronnen. In tegenstelling tot de tweede reis werden van de laatste tocht van de *Smit* nu eenmaal geen dagboekaantekeningen of andere intrigerende ooggetuigenverslagen in de geraadpleegde archieven aangetroffen. Daar staat tegenover dat de auteur, door het schip in een wat bredere context te plaatsen en zich niet blind te staren op de scheepsramp, interessante informatie biedt over het reilen en zeilen van een negentiende-eeuws familiebedrijf (een werf annex rederij) in zijn woonplaats Alblasserdam.

Marc A. van Alphen

Jack Greene en Alessandro Massignani, *The Naval War in the Mediterranean 1940 – 1943* (Londen: Chatham Publishing, 1998, ill., ISBN 1-86176-057-4; £ 25,00)

De oorlog ter zee in de Middellandse zee in 1940-1943 is eerder beschreven, daarvan getuigt ook de literatuuropgave in dit boek. Het onderwerp is in enkele Engelstalige publicaties behandeld, maar maakt meestal deel uit van overzichtswerken van de Tweede Wereldoorlog ter zee als geheel. Het betreft dan vooral de geschiedschrijving van de Britse marine; in Zuid-Europa was de *Royal Navy* ter zee de voornaamste tegenstander van de Italianen en Duitsers. De bespreking van de zeeoorlog in de Middellandse zee vergt in bijvoorbeeld Correlli Barnett's *Engage the Enemy more closely* (1991) ongeveer een kwart van de inhoud van zijn boek. Dit gegeven illustreert de relatieve aandacht die in het totaal van de beschrijving van de door de Britten gevoerde oorlog ter zee in 1939-1945 aan de strijd in de Middellandse zee wordt gegeven.

Naast de meest Engelse overzichtswerken is voor het verkrijgen van een goed begrip van de oorlog in Zuid-Europa de autobiografie van admiraal Andrew B. Cunningham *A Sailor's Odyssey* (1951) onmisbaar. Cunningham maakte zelf geschiedenis als Commander-in-Chief Mediterranean Fleet en speelt in het hier te bespreken boek een belangrijke rol. Welke waarde voegt het boek van Greene en Massignani toe aan de reeds beschikbare maritiem-historische literatuur? Die waarde wordt voor een belangrijk deel bepaald door de gebruikte bronnen: de schrijvers raadpleegden niet alleen de Britse en Amerikaanse oorlogsarchieven, maar ook die van Italië en Duitsland. Hun gepubliceerde bronnen (ruim 200) bestaan – naast Engelstalige – voor 30% uit Italiaanse en 7% uit Duitse titels. De toegang tot met name Italiaanse gegevens heeft de auteurs in staat gesteld een evenwichtige beschrijving te geven van operaties en gebeurtenissen, maar ook kritisch commentaar te leveren op eerder gepubliceerde verslagen.

In de eerste vijf hoofdstukken worden de politieke en militaire ontwikkelingen beschreven die voorafgingen aan de Italiaanse oorlogsverklaring (op 10 juni 1940) aan Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk. De Italiaanse oorlogsvoorbereiding in de jaren dertig en de sterke en zwakke aspecten van de Italiaanse krijgsmacht, mede in vergelijking met andere Europese landen, krijgen uitvoerig aandacht. Na de uitschakeling van de Vichy-Franse vloot was de zeeoorlog in de Middellandse zee in 1940-1941 in hoofdzaak een strijd tussen de Britse marine (met eenheden onder de vlag van Australië, Nieuw- Zeeland, Polen en Nederland) enerzijds en de Italiaanse vloot en luchtmacht en – na december 1940 – de Duitse luchtmacht anderzijds. De zeegevechten zijn gedetailleerd en verduidelijkt met schetsen behandeld. In juli 1940 eindigde de zeeslag bij Calabria (Punta Stilo) min of meer onbeslist en was het gevecht bij Kaap Spada een Brits succes. De luchtaanval op Taranto (november 1940) vanaf een Brits vliegkampschip bracht behalve materiële verliezen ook schade toe aan het Italiaanse moreel. Vanaf december 1940 kwam de Duitse luchtmacht de Italianen te hulp en wijzigden de krachtsverhoudingen zich ten nadele van de Britten. Niettemin wist admiraal Cunningham in de slag bij Matapan (28 maart 1941) de Italiaanse vloot een beslissende slag toe te brengen. Correlli Barnett (1991) noemt deze slag met enige dramatiek de eerste grote Britse overwinning ter zee na Trafalgar en de laatste uit de Britse marinegeschiedenis. Dergelijke beschouwingen zijn de schrijvers van dit boek vreemd. In de strijd om Kreta en vooral bij de bevoorrading van Malta was de geallieerde koopvaardij onmisbaar. Greene en Massignani –zich richtend op de *naval war* – zijn daar, behalve in hun beschrijving van enkele cruciale konvooien naar Malta, niet zeer mededeelzaam over. In 1941-1943 zetten de Italianen met succes vooral onderzeeboten (waaronder hun befaamde mini-onderzeeboten en menselijke torpedo's) in. De Duitse luchtmacht was echter de grootste tegenstander van de geallieerden. In de laatste hoofdstukken bespreken de schrijvers de invasie van Sicilië (juli 1943) en de overgave van de Italiaanse vloot, door admiraal Cunningham met zijn historische bericht gerapporteerd aan de Admiraliteit in Londen: "Be pleased to inform Their Lordships that the Italian battle fleet now lies at anchor under the guns of the fortress of (en niet '*at* 'zoals het citaat in dit boek luidt) Malta." De auteurs besluiten hun boek met onder meer de conclusie dat het falen van de Italiaanse marine en luchtmacht in belangrijke mate te wijten is aan gebrek aan oefening en training. De technische onvolkomenheden van de krijgsmacht – die er ook waren – zouden door intensief oefenen aan het licht gekomen zijn en verholpen hebben kunnen worden. Conclusies en kritisch commentaar van de auteurs blijven overigens, zoals al eerder opgemerkt, niet tot het laatste hoofdstuk beperkt. Op plaatsen in de tekst waar dat van pas komt worden ontwikkelingen en gebeurtenissen die het verloop van de oorlog ter zee bepaalden geëvalueerd. Zo merken de auteurs bij herhaling op dat de rivaliteit en het gebrek aan samenwerking tussen de marine en de luchtmacht in Italië de doeltreffendheid van de Italiaanse operaties heeft belemmerd. Ook stellen zij vast dat het tekort aan brandstof, dat vaak gold als reden voor het uitblijven van Italiaanse acties, minder dramatisch was dan werd voorgesteld. Het oordeel van de auteurs over de Italiaanse luchtmacht is niet positief: de luchtmachtbombardementen boven zee waren niet effectief, luchtsteun bieden aan de marine had geen prioriteit en kwam door gebrekkige samenwerking moeizaam tot stand. Admiraal Cunningham is in zijn autobiografie overigens heel wat positiever in zijn waardering van de Italiaanse luchtmacht (p. 258-265).

De gedetailleerde en goed gedocumenteerde bespreking van de zeeoorlog in de Middellandse zee is een waardevolle aanvulling op de bestaande literatuur. Door het gebruik van Italiaanse bronnen is de historische betrouwbaarheid van deze studie groot en het verslag van het verloop van de gebeurtenissen belicht steeds meer dan één kant.

Nog twee opmerkingen tot slot. De inzet van schepen en onderzeeboten van de Koninklijke Nederlandse Marine is in dit boek niet onvermeld gebleven. Op sommige plaatsen is de Engelse tekst wat misvormd en grammaticaal onjuist. Of dit aan de uitgever of aan de Amerikaanse of de Italiaanse auteur is te wijten valt niet na te gaan, maar ontsierend is het wel.

G.M.W. Acda

Dava Sobel en William J.H. Andrewes, *The Illustrated Longitude. The True Story of a Lone Genius Who Solved the Greatest Scientific Problem of His Time* (Londen: 1998, 216 p., ISBN 1-85702-714-0; £ 25,00); Alan Gurney, *Below the Convergence. Voyages towards Antarctica, 1699-1839* (Londen: 1998, 315 p., ISBN 0-7126-7329-6, £ 10,00)

Het mooie van ontdekkingsreizen is dat zij met de atlas op schoot nog grotendeels na te speuren zijn.

Allerlei baaien, eilanden, bergtoppen en kuststroken die vanaf de vijftiende eeuw door Europeanen zijn ontdekt, heten nog precies zo als de dag waarop ze uit de vergetelheid werden gehaald en vernoemd naar koningen, ontdekkers en zeelieden. Her en der is dit resultaat alweer tenietgedaan onder invloed van politieke correctheid, revisionistische stromingen in de samenleving die uiting willen geven aan het bewustwordingsproces van de autochtone bevolking. Een gebied waar dit in elk geval niet voor opgaat is Antarctica, al was het maar omdat men er nooit mensen is tegengekomen. Er was een tijd dat hier heel anders over gedacht werd. De theorie van een continent op het zuidelijk halfrond van de aarde, Terra Australis Incognita, heeft menig geograaf, cartograaf en avonturier c.q. ontdekkingsreiziger tot de meest fantasievolle uitspraken verleid. Sinds de klassieke Oudheid heerste het idee dat als tegenbalans – letterlijk als tegengewicht – voor de toenmalige bekende (want bewoonde) wereld van het noordelijk halfrond met Europa, Rusland en Azië, zich ergens in het zuiden een reusachtige landmassa moest uitstrekken. De zoektocht ernaar kreeg zelfs iets van een 'beloofde land-karakter', met halverwege de achttiende als grote gangmaker de Schot William Dalrymple. Ook de Fransen hadden zich niet onbetuigd gelaten en diverse expedities erop uitgestuurd.

Met meer en meer ontdekkingen in de Pacific nam echter ook de verwarring toe; reizen waren niet op elkaar afgestemd, men was tenslotte rivalen. Hetzelfde eiland kon zo meerdere keren 'ontdekt' worden en een totaalbeeld ontbrak. Het onderscheid tussen feit (een nieuwe ontdekking) en fictie (de veronderstellingen aan de hand van oude theorieën) vervaagde bovendien nog wel eens in de handen van kaartenmakers. De leegte van de Pacific prikkelde hun fantasie: eiland werd land en land werd continent. De gegevens die hen werden aangeleverd waren echter niet zelden verwarrend en dat was niemand z'n schuld. De oorsprong hiervan was gelegen in het feit dat men op zee zelfs niet bij benadering in staat was de exacte lengtegraad aan te geven; zonder dat men het zelf in de gaten had – dit valt alleen achteraf vast te stellen door de logboeken op moderne kaarten te projecteren – zat men er vaak honderden kilometers naast.

Dit letterlijk uit de koers raken leidde in 1707 tot een van de grootste ongelukken uit de scheepvaartgeschiedenis, toen de Engelse vice-admiraal Sir Cloudesley Shovell met vier oorlogsschepen bij de Isles of Scilly met 2000 man en de spreekwoordelijke muis verging. Hoewel deze navigatieblunder er eerder een van breedte- dan lengtegraad was (men zat op de juiste hoogte maar veronderstelde in de buurt van het Kanaal te zijn), namen de Engelse autoriteiten het initiatief om tot een oplossing te komen. Hiertoe werd in 1714 de Board of Longitude opgericht, welke moest toezien op de beoordeling van de inzendingen die binnenstroomden naar aanleiding van een openbare prijsvraag. De meest wilde ideeën werden naar voren gebracht om de lengtegraad te bepalen; de wetenschappelijke wereld hield het vooralsnog op de maankalender: een reeks metingen en berekeningen aan de hand van een tabellenboek. Tegenover het establishment der astronomen stond de zoon van een eenvoudige timmerman, John Harrison, die zichzelf het vervaardigen van klokken had eigengemaakt. Hij zette zijn kaarten op het ontwikkelen en perfectioneren van een chronometer; tijdsverschil kon worden uitgedrukt in graden en minuten. Dit zou uiteindelijk een obsessie blijken, gedeeltelijk gevoed door een gebrek aan erkenning van de kant van de autoriteiten. Dava Sobel schreef hierover in 1996 een zeer vermakelijke roman. Dit boekje van nog geen tweehonderd bladzijden werd een internationale bestseller en nu ligt er dan een zeer fraai uitgevoerde, met illustraties verluchtigde editie. Het zijn uiteraard de klokken van Harrison die de meeste van de 178 foto's vullen; sinds 1993 zijn ze in de prachtige, serene Harrison gallery in de Old Royal Observatory (Londen, Greenwich) te bewonderen. De mooiste foto is wat mij betreft echter gereserveerd voor zijn grafsteen met uitgebreide inscriptie, die in 1879 (Harrison stierf in 1776) na in staat van verval te zijn geraakt, op kosten van de 'The Worshipful Company of Clockmakers' werd gerestaureerd.

Een van zijn klokken, H-4 (of beter gezegd K-1, een kopie daarvan), vergezelde James Cook op diens tweede grote wereldreis van 1772-5, waarin de zoektocht naar het veronderstelde zuidelijk continent centraal stond. De klok kostte de Board of Longitude vijfhonderd pond, een klein vermogen – circa vijfduizend gulden. Een van Cook's opdrachten bestond eruit diverse klokken met elkaar te vergelijken, maar K-1 toonde zich superieur. De tocht van de *Resolution* (vergezeld door de *Adventure*) verwees het zuidland ondertussen naar het rijk der fabelen – daar waar het altijd had thuisgehoord. Zuidelijker dan Cook was de mens nog niet geweest in haar speurtocht: 71°10'. Een Nederlander speelt nog een minuscuul bijrolletje in dit geheel; vlak voordat men het meest zuidelijke stukje land, het eiland Southern Thule (iets boven de zestigste breedtegraad), ontdekte, dook er uit de mist een rotspunt van meer dan driehonderd meter op, de Freezland Peak, die vernoemd werd naar degeen die hem het eerst had gezien: Samuel Freezland alias Samuel Friesland. De koude, de (tafel)ijsbergen en het pakijs overtuigden Cook er evenwel van dat de mens hier niets te zoeken had, alhoewel hij er heimelijk vanuit ging dat er toch land moest zijn (als ervaren zeeman had hij hier voldoende aanwijzingen voor). Cook's wereldreis krijgt het langste hoofdstuk toebedeeld in het boek van Gurney, zelf ontwerper van zeiljachten, dat begint met de reis van Edmund Halley in 1699. De titel van het boek slaat op de demarcatielijn welke de maximale grenzen van het pakijs in de winter aangeeft. Zodra men deze denkbeeldige lijn voorbij voer daalde de luchttemperatuur onmiddellijk met een aantal graden. Zijn boek is in de eerste plaats een vlotte vertelling over de mythe van Terra Australis aan de hand van diverse episoden uit haar ontdekkingsgeschiedenis; het biedt geen wetenschappelijke opsomming van alle reizen. Ook het taalgebruik van Gurney is niet gespeend van de nodige popularisering. Helaas zijn de kaartjes in deze editie – het boek werd eerder ook in paperback uitgegeven door Penguin – slecht afgedrukt zodat de tochten zelf maar matig na te trekken vallen.

De mythe van Terra Australis mocht dan wel ontkracht zijn door Cook, de zuidelijke oceaan had echter tegelijk een ander geheim opgegeven: de talrijke aanwezigheid van robben en in mindere mate zeehonden en walvissen. Zodra entrepreneurs hier lucht van kregen besloten enkele waaghalzen er hun geluk te beproeven. De zeilcondities in deze contreien waren overigens niet bepaald uitnodigend; eerst moest men de 'Roaring Forties' met hun stormachtige passages doorstaan alvorens men verrast kon worden door de enorme golfslag die in dit bassin heerst. Ook de levensomstandigheden waren bar en boos en het leven van de mannen was ongenadig hard; bevoorrading werd wel eens een jaar overgeslagen zodat men maar moest zien te overleven. De Industriële Revolutie had echter het vet nodig om de machines te smeren en de olie voor straatverlichting. Wat volgde was een paar decennia van zeer intense en bloedige jacht waarin een handjevol ondernemers een fortuin verdiende – tot dat de meeste populaties waren uitgeroeid. Omdat men zich al werkenderwijs een weg door de regio baande, vonden als neveneffect wel nieuwe ontdekkingen plaats, bijvoorbeeld de South Shetlands-eilanden. Het was op haar beurt dit soort hoopvol nieuws, welke de aanzet gaf tot nieuwe expedities. In 1820 werd uiteindelijk voor het eerst de landmassa van Antarctica gesignaleerd. Hoezeer de commercie had toegeslagen in deze uithoek van de wereld, blijkt uit het feit dat er maar liefst drie kampen zijn die op de ontdekking aanspraak maken: een Amerikaanse (zij zetten als eerste voet aan wal), een Engelse (het vroegst gedocumenteerd maar het logboek is verdwenen – gestolen volgens de aanhangers) en een Russische, de grootse expeditie van Bellingshausen van 1818-21. Ondertussen kwam men ook steeds dichter bij de zuidpool; in 1823 bereikte James Weddell met zijn schip *Jane* 71° 35'. Zijn tocht kenmerkte zich nu eens door opmerkelijk gunstige klimatologische omstandigheden en weinig hinder van drijfijs.

De meest opmerkelijke expeditie – hoewel het eigenlijk meer een commercieel avontuur was – werd geleid door John Biscoe van 1830-2. De firma Enderby Brothers, walvisvaarders, besloot op zoek te gaan naar nieuwe jachtgronden. Dat juist zij hiertoe hadden besloten kan verklaard worden uit het feit dat twee van de drie kleinzonen datzelfde jaar mede-oprichters van de Royal Geographical Society waren. In te kleine scheepjes met slechte zeileigenschappen, onvoldoende uitgerust, onderweg getroffen door scheurbuik en erbarmelijke omstandigheden, slaagde hij er desalniettemin in na Cook en Bellingshausen als derde persoon Antarctica te ronden. Het belangrijkste resultaat (in commercieel opzicht bleek het een flop) was de ontdekking van Enderby Land. Het continent begon langzamerhand wat van haar geografische contouren prijs te geven maar het was nu de zoektocht naar de aardmagnetische zuidpool die vrijwel tegelijkertijd tot een Franse, een Amerikaanse en een Engelse expeditie leiden. Kortstondig verlegde de officiële interesse van de autoriteiten zich van de zoektocht naar een Noordwest-of Noordoostpassage in het noorden, naar Antarctica in het zuiden. Alle drie deden ze nieuwe ontdekkingen. De Fransman d'Urville ontdekte Adélieland; de Amerikanen volgden een groot stuk van de kustlijn – vernoemd naar hun leider Wilkes Land; en de Engelsen doorbraken het pakijs en ontdekten onder andere de op een na grootste ijsbarrière (het Ross-ijsplateau). In de tweede helft van de negentiende eeuw was het opnieuw de commercie die het voortouw nam, de walvisvaarders voorop.

C.O. van der Meij

Bram Oosterwijk, *Zes maal Rotterdam. De geschiedenis van een reeks fameuze HAL-schepen* (Rotterdam: Van Soeren & Co, 1998, 464 p., ill., ISBN 90-6881-080-4; *f* 95,00)

De nostalgie blijft verbonden met de passagiersvaart en hierdoor blijven er ook steeds nieuwe overzichtswerken uitkomen. Dit boek van Bram Oosterwijk beschrijft de zes schepen van de Holland Amerika Lijn met de naam *Rotterdam*. De aanleiding om het boek te schrijven vormde het uit de vaart halen van de vijfde *Rotterdam*. Dit schip was meer dan dertig jaar het vlaggenschip van de maatschappij. Daarvoor kende de rederij nog vier andere schepen met de naam *Rotterdam*; de eerste kwam in 1872 in de vaart en de meest recente *Rotterdam* (nummer zes) werd in 1997 te water gelaten. Tussen deze twee jaartallen ligt zo'n 125 jaar geschiedenis van de HAL, welke aan de hand van de zes schepen automatisch aan bod komt. Het is een uitgebreid boek geworden, aan de uitgave is zeer veel zorg besteed en vooral de illustraties zijn bijzonder mooi. Het werk is chronologisch van opzet, met de logische indeling naar schip. Van elk schip wordt uitgebreid de ontwikkelingsfase, de aankoop- of bouwfase en de werkzame periode beschreven. Bouwtekeningen en vooral foto's ontbreken niet en ook het interieur wordt uitgebreid omschreven. Natuurlijk is het zo, dat van de latere schepen meer materiaal voorhanden is, maar zelfs van de allereerste *Rotterdam* ontbreekt een bouwtekening niet.

In 1872 is de *Rotterdam* het eerste schip voor de rederij C.V. Plate, Reuchlin & Co. dat wordt ingezet voor de geregelde afvaart van Rotterdam naar New York. Na een lange aanloopperiode en verschillende eerdere pogingen was het eindelijk gelukt ook in Nederland een transatlantische lijnvaart op te zetten. De nieuwe rederij ging een dienst tussen Rotterdam en New York onderhouden, waarbij het landverhuizersvervoer van groot belang was. Gestaag groeide het aantal schepen en afvaarten, daarbij veranderde de rederij ook van naam: Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij (NASM). Het einde voor de eerste *Rotterdam* kwam in 1883, toen ze na 65 rondreizen op een zandbank liep en verging.

In 1886 kreeg de rederij wederom een *Rotterdam*, dit keer geen nieuw gebouwd schip. De NASM kocht een passagiersschip van een Amerikaanse rederij. In deze periode werden nieuwe wegen ingeslagen om de concurrentie het hoofd te bieden. Zo werd er voor het eerst een cruise georganiseerd en werd de naam van de rederij wederom veranderd, dit keer in Holland-Amerika Lijn (HAL). Uiteindelijk moest de tweede *Rotterdam* in 1895 plaatsmaken voor haar opvolger. De derde *Rotterdam* kwam in 1897 in de vaart. Doordat het passagiersvervoer steeds beter verliep, kon ze doorvaren tot 1906. Daarna werd ze opgevolgd door een nieuwe *Rotterdam*. Dit schip kwam in 1908 in de vaart, een echt 'zeekasteel' met veel luxe en comfort. Dit was belangrijk, want hoewel in de laatste jaren voor de Eerste Wereldoorlog alle passagerecords gebroken werden, was het noodzakelijk de concurrentie bij te houden. Het passagiersvervoer moest aan steeds hogere eisen van luxe en comfort voldoen.

Na de oorlog werden er langzamerhand steeds meer schepen ingezet voor de cruisevaart. Hiervoor was belangrijk dat de kwaliteit van de vloot op hoog niveau bleef. De vierde *Rotterdam* kon nog lang in de vaart gehouden worden, maar de komst van de *Nieuw Amsterdam* betekende de start van een nieuwe generatie schepen. Eind 1939 werd de *Rotterdam* verkocht voor de sloop.

Het duurde tot 1959 voor er weer een *Rotterdam* in de vaart kwam. Na de Tweede Wereldoorlog moest de vloot weer helemaal opgebouwd worden. Pas eind jaren veertig kon met vijf schepen weer een redelijk normale passagiersdienst uitgevoerd worden. Daarna ging men denken aan een groot nieuw schip, dat kon concurreren met de beroemde grote schepen van de buitenlandse transatlantische rederijen. Het werd de vijfde *Rotterdam*, een zeer stijlvol schip van Nederlandse makelij. Hoewel de HAL nu een goede concurrentiepositie had en een goede naam op het gebied van verzorging en comfort, wat haar in de cruisewereld veel krediet gaf, was de teruggang in het transatlantische passagiersvervoer onomkeerbaar. Vanaf 1961 werd deze teruggang nog versneld door de opmars van de luchtvaart. De cruisevaart werd steeds belangrijker en vanaf 1966 werden de schepen van de HAL meer dagen ingezet voor cruises dan voor transatlantische oversteken. Twee jaar later was het helemaal afgelopen met de transatlantische passagiersvaart. De HAL veranderde langzamerhand in een cruiserederij. In 1974 werd de vrachtsector verkocht en het bedrijf verplaatste zich naar Noord-Amerika om in 1988 uiteindelijk geheel in Amerikaanse handen over te gaan. De ruim dertig jarige *Rotterdam* bleef een populair schip onder de cruisegangers. Het schip werd echter verkocht vanwege de hoge investeringen die de verscherpte veiligheidseisen met zich meebrachten. In 1997 verdween de *Rotterdam* als HAL-schip, om onder de naam *Rembrandt* door de rederij Premier Cruises weer ingezet te worden. De zesde *Rotterdam* moest evenals haar voorganger uniek worden en van een ongekende luxe. Het is een snel schip met exclusieve accommodatie en voor het interieur is inspiratie gehaald van de oude *Rotterdam*. Met deze zesde *Rotterdam* kon de HAL haar 125-jarig bestaan vieren.

Dat Bram Oosterwijk een maritiem journalist is, is goed te merken aan het veelvuldig gebruik van krantenartikelen als bron. Hoewel het archief van de HAL de basis vormt, vormen de Rotterdamse kranten *NRC* en *Rotterdams Dagblad* een uitstekende aanvulling en soms zelfs controle op de archiefbronnen. Hierdoor komen veel gegevens uit de archieven in een ander licht te staan en wordt de lezer vaak door kleine wetenswaardigheden aangenaam verrast. Hierbij zouden ook persoonlijke verhalen van bemanningsleden en passagiers niet hebben misstaan, deze zouden het geheel namelijk verlevendigen. Nu blijft het bij uitvoerige beschrijvingen van routes, interieurs en contracten, wat bij de vijfde *Rotterdam* soms wat eentonig wordt. De foto's vergoeden echter veel, zodat het toch een aangenaam boek blijft om te lezen.

Helma van Rijn-Bloom

Boekaankondigingen

Betty Nelson Curryer, *Anchors. An Illustrated History.* (Londen: Chatham Publishing, 1999, 160 p., ill., ISBN 1-86176-080-9; £ 14,95)

Een anker is vaak het enige voorwerp van omvang dat van een houten scheepswrak wordt teruggevonden. Het is een belangrijk onderdeel van een schip en als symbool voor 'hoop' vervult het ook aan de wal een niet onbelangrijke rol. In dit boekje wordt, na een introducerend hoofdstuk waarin de werking van het anker wordt uitgelegd, de geschiedenis en ontwikkeling van dat scheepsonderdeel beschreven. Van de Griekse, Romeinse en Middeleeuwse ankers van hout met steen, lood of ijzer volgt de auteur de ontwikkelingen naar de zeventiende en achttiende eeuw. Er was toen qua uitvoering onderscheid te maken tussen Nederlandse, Franse, Spaanse en Engelse ankers. De Nederlandse krijgen ruim aandacht omdat daarover, dankzij auteurs zoals Witsen en Van Eyck, vrij veel bekend is. Door de komst van stoom en staal maakte het anker in de negentiende eeuw belangrijke ontwikkelingen door. Vooral de vele soorten patentankers, na 1813 hoofdzakelijk van Groot-Brittannië, krijgen aandacht. Enkele bijzondere en minder vaak voorkomende soorten zoals het paraplui-anker en het katanker worden in een apart hoofdstuk besproken. Het hier als anker aangemerkte voorwerp dat op het eiland Raratonga is gevonden (p.143) is m.i. echter een haak zoals die door Amerikaanse walvisvaarders werd gebruikt om grote stukken walvisblubber aan boord te hijsen. Met haar bronnen springt de auteur wat nonchalant om. De Nederlander J.W. van Nouhuys en de Britse archeologe Honor Frost worden geciteerd (pp.17 & 18) maar waaruit wordt niet vermeld. Ook het register vertoont enkele hiaten.

Het aantrekkelijk ogende boekje biedt een goed overzicht van een onderwerp waarover, met uitzondering van Romeinse ankers, weinig door historici is gepubliceerd. Het is ruim geïllustreerd en de afbeeldingen sluiten goed aan bij de tekst.

W.F.J. Mörzer Bruyns

K.D. Paranavitana (ed.), *Journal of Spilbergen. The first Dutch envoy to Ceylon, 1602* (Dehiwala, Sri Lanka: Sridevi Printers, 1997, 80 p., ill., ISBN 955-96201-0-X)

Er is in Sri Lanka een uit het begin van deze eeuw stammende traditie om Nederlandstalige bronnen in het Engels uit te geven en zo toegankelijk te maken voor een grotere kring van lezers in eigen land. De Nederlandse of VOC periode van Ceylon heeft uiteraard veel sporen nagelaten en gelukkig zijn er nog steeds historici in Sri Lanka die in staat zijn om de archiefbronnen en gedrukte teksten uit deze periode te lezen, te interpreteren en uit te geven. De historicus en archivaris K.D. Paranavitana zet de traditie nu voort met een uitgave in het Engels van dat deel van het journaal van de reis die Joris van Spilbergen in 1602 maakte, dat betrekking heeft op Ceylon. De uitgave is bedoeld als eerste deeltje in een nieuwe serie vertalingen van historische Nederlandse teksten over Ceylon.

Deze vertaling is gebaseerd op de uitgave van Van Spilbergens journaal in de serie van de Linschoten-Vereeniging (deel 38, verschenen in 1933). Paranavitana heeft de Engelse editie voorzien van een korte inleiding, van een uitgebreide annotatie (waarin o.a. de vele Ceylonese plaatsnamen in een huidige spelling worden gegeven), een aantal afbeeldingen (die ook in het Linschoten deel zijn opgenomen) en van een index. Het is een aantrekkelijke uitgave geworden, waarvoor de auteur derhalve alle lof verdient.

F.S. Gaastra

Cornelis van der Aa, *Atlas van de zeehavens der Bataafsche Republiek en die van Batavia en Onrust, mitsgaders de afbeeldingen van de haringvisscherij en de walvischvangst* (Franeker: Uitgeverij Van Wijnen, 1998, 141 p., ill., *f* 295,00)

Deze goed verzorgde facsimile van de *Atlas van de zeehavens der Bataafsche Republiek en die van Batavia en Onrust* van de Amsterdamse uitgever E. Maaskamp (Amsterdam 1805) bevat 27 afbeeldingen van havens in Holland, Zeeland en Friesland. Het betreft die van Amsterdam, Brielle, Brouwershaven, Den Helder, Dordrecht, Edam, Enkhuizen, Goedereede, Harlingen, Hellevoetsluis, Hoorn, Maassluis, Medemblik, Middelburg, Rammekens, Rotterdam, Schiedam, Staveren, Texel, Veere, Vlaardingen, Vlissingen en Zierikzee. Daarnaast staan er platen in van de haringvisserij, de walvisvangst, de rede van Batavia en het eiland Onrust bij Batavia. De 31 gravures zijn gemaakt door Matheus de Sallieth (1749-1791). De Sallieth was een reproductie-graveur. Als voorbeelden gebruikte hij het werk van J.C. Kobell en Dirk de Jong.

De afbeeldingen van de bovengenoemde havens worden vergezeld van een korte, informatieve plaatsomschrijving. Hieraan vooraf gaat een uitvoerige inleiding (43 p.) over het maritieme gebeuren rond de Nederlandse zeehavens. Aan de orde komen de haring- en walvisvangst, de kleine visserij, de Levantse handel, de handel met het Iberische schiereiland, Groot-Brittannië en het Oostzeegebied, de VOC en de WIC. De inleiding wordt afgesloten met de (ontstaans-) geschiedenis van de vijf admiraliteitscolleges. De begeleidende tekst werd geschreven door boekhandelaar, uitgever en schrijver Cornelis van der Aa (1749-1815). Hij was een fervente Orangist die

vanwege zijn prinsgezindheid geregeld met de bestuurders van de Bataafse Republiek in conflict kwam. Zijn politieke opvattingen komen ook in zijn teksten tot uitdrukking. Tijdens de Bataafse Republiek raakten de Nederlandse zeehavens door de oorlog met Engeland in verval. Van der Aa betreurde dit. Hij was juist uit op herstel van Neêrlands trots. Het grootse verleden van de Gouden Eeuw vergeleek hij met het verval van handel, scheepvaart en visserij in zijn tijd. Van der Aa hoopte met 'zijn' presentatie van het glorieuze, maritieme verleden zijn tijdgenoten aan te sporen handel en zeevaart opnieuw tot bloei te brengen. Aan de facsimile editie is een inleiding toegevoegd van Peter Sigmond en Harm Stevens, waar zij onder andere dieper ingaan op de politieke boodschap van Van der Aa. Opnieuw is uitgeverij Van Wijnen erin geslaagd een fraai – zij het zeer prijzig – maritiem product op de markt te brengen.

Adri P. van Vliet

Dudley Pope, *England Expects. Nelson and the Trafalgar Campaign* (Londen: Chatham Publishing, 1998, 368 p., ISBN 1-86176-074-4; £ 9.95)

Een klassieker uit 1959, opnieuw uitgegeven door Chatham Publishing. Dudley Pope geniet in Engeland een grote reputatie op het gebied van romans, fictie en non-fictie, waarin het maritieme verleden van zijn land centraal staat. Zelf diende hij in de Tweede Wereldoorlog bij de koopvaardij en was daarna vele jaren correspondent met als specialisatie 'naval affairs'. In 1959 nam hij zijn ontslag en werd schrijver. Al zijn boeken zijn van hoogwaardige kwaliteit met dezelfde kennis van zaken als grondslag. Dit blijft eigenlijk onopgemerkt want zijn boeken zijn in de eerste plaats verhalen waarin vorm en opbouw minstens even belangrijk zijn als de inhoud. Ditmaal staat de campagne van Trafalgar in 1805 centraal, welke van alle kanten wordt belicht; zowel de voorbereidingen te land als te water, het leven aan boord, de Engelse, Franse en Spaanse zijde plus de zeeslag zelf. Voor hen die de zeeromans van Arthur van Schendel en Patrick O'Brian tot hun favoriete lectuur rekenen mag Dudley Pope niet in de boekenkast ontbreken.

C.O. van der Meij

Jaarboek Centraal Bureau voor Genealogie 1998, deel 52 (Den Haag: 1998, 298 p., ill., ISBN 90-5802-003-7; gratis voor de Vrienden van het Centraal Bureau voor Genealogie, voor niet-leden *f* 59,50)

Sinds enkele jaren is het Jaarboek van het C.B.G. overgestapt op een thematische aanpak, met deze keer 'varende voorouders' als leidraad. Dit heeft geresulteerd in een mooie uitgave met een aantal treffende, unieke illustraties. Bekende en minder bekende auteurs hebben zich gebogen over de volgende onderwerpen: Scheepvaart en varenden door de eeuwen heen, Het schip van doop tot sloop, Koopvaardij en walvisvaart, Vissers gezocht, Aanvullende bronnen voor onderzoek naar het varend marinepersoneel (circa 1600-1850), Het bevolkingsregister voor de scheepsbewoners, Van scheepsjongen tot admiraal van de retourvloot, De scheepsbouwersfamilie Jonker in Sappemeer 1751-1842 en Beurtvaart in Nederland (plus enkele aanhangsels omtrent het C.B.G. zelf waaronder het jaarverslag). De meeste bijdragen zijn er vooral op gericht de genealogisch onderzoeker een aantal nieuwe wegen te doen inslaan; behalve inlichtingen over personen in allerlei rangen en standen via bijvoorbeeld protocollen van notarissen of tolboeken, wordt zo ook het verleden van schepen voor het voetlicht gebracht in bijvoorbeeld patentregisters – een uiterst nuttige handreiking. Mocht u uw eerste schreden reeds hebben gezet op het genealogische pad en gestuit zijn op maritieme connecties binnen uw familie, dan zal dit boek u ongetwijfeld verder helpen in uw speurtocht.

C.O. van der Meij

Gerard Speld, Bert Kruidhof en Freek Post, *Dwars in het Winschoterdiep. Scheepswerf Pattje Waterhuizen, 1778-1998* (Bedum: Profiel, 1998, 222 p., ill., ISBN 90-5294-166-1, *f* 64,50)

Scheepswerf Pattje in Waterhuizen, nabij Hoogezand, is een van de Nederlandse scheepswerven die de eeuwen heeft getrotseerd. Pattje is hierin wel niet helemaal uniek; van veel Nederlandse 20ste-eeuwse werven is bekend dat zij al in de 17de of 18de eeuw werden opgericht, maar wel bijzonder is dat Scheepswerf Pattje ook in de moderne tijd wist te overleven, terwijl veel andere gerenommeerde oude werven de poorten moesten sluiten.
Het boek is aanvankelijk vooral chronologisch van opzet. Pattje ontwikkelde zich eerst van een werf voor houten en ijzeren binnenvaartschepen tot een typische Groninger coasterwerf. Deze periode, tot in de jaren 1950, wordt in ongeveer 50 pagina's behandeld. Daarna zijn de hoofdstukken meer thematisch en wordt aandacht besteed aan sectoren waarvoor Pattje veel orders uitvoerde (bijv. de binnenvaart, off-shore en speciale vaartuigen) en aan opdrachtgevers waarmee de werf een speciale relatie had. Doordat de eerstgenoemde auteur vanaf 1971 tot 1996 directeur was van Scheepswerf Pattje, krijgt de lezer een helder inzicht in hoe de werf wist in te spelen op nieuwe markten en hoe het als gezond bedrijf kon voortbestaan, om uiteindelijk opgenomen te worden in de Holding Bodewes-Volharding Scheepswerven in Hoogezand. Het boek is zeer rijk geïllustreerd met foto's in zwart-wit en kleur. Achterin het boek wordt een lijst van geraadpleegde bronnen gegeven, noten ontbreken echter. Dit komt de leesbaarheid van het boek ongetwijfeld ten goede, maar omdat de gepresenteerde gegevens niet direct te herleiden zijn, zal het voor historici moeilijk zijn om de gegevens te controleren en om eventueel uit het boek te citeren. Omdat de hoofdauteur zelf rechtstreeks betrokken was bij de laatste 25 jaar, is een subjectieve weergave van de feiten natuurlijk niet te vermijden, duidelijk herkenbaar is dit bijvoorbeeld bij de verslaggeving van onderhandelingen met opdrachtgevers, zoals op pagina 120-124 aan de orde komt. Deze hoofdstukken hebben sterk het karakter van memoires en blijven sterk gericht op de activiteiten van Pattje zelf en op biografische gegevens. De relatie tot de overige Nederlandse en buitenlandse scheepsbouw krijgt weinig aandacht. Achterin het boek zijn in een bijlage bouwlijsten opgenomen, summier voor de periode 1778-1850, en veel uitgebreider voor na 1850. Deze lijsten vermelden zoveel mogelijk de namen van de door Pattje gebouwde schepen en per schip het type, de opdrachtgever, de datum van oplevering en het tonnage. Het boek is goed verzorgd, de teksten zijn duidelijk en prettig leesbaar. In combinatie met de vele prachtige historische en moderne foto's is het boek een aanrader voor iedereen die geïnteresseerd is in de geschiedenis van de Nederlandse scheepsbouw.

H.J.A. Dessens

H. Beukema, *Wagenborg 100 Jaar. Transport over water, wadden en wegen* (Alkmaar: De Alk, 1998, ill., 240 p., ISBN 90-6013-075-8; *f* 69,90) en G. De Boer, *Wagenborg 100 Jaar. De schepen van 1898 tot 1998* (Alkmaar: De Alk, 1998, ill., 264 p., ISBN 90-6013-076-6; *f* 69,90)

De viering van het honderdjarig bestaan van Wagenborg in Delfzijl is vergezeld gegaan van de publicatie van twee kloeke, fraai uitgegeven boeken, de een over het bedrijf en de ander over de schepen. Wagenborg is van begin af aan een veelzijdige onderneming geweest, die zich de eerste decennia vooral als scheepsbevrachter en als exploitant van eigen sleepboten en passagiersschepen ontplooide. Pas na de Tweede Wereldoorlog kwam het rederijbedrijf in de kleine handelsvaart tot grote ontwikkeling. Hieruit ontstond een vloot, die tegenwoordig over de hele wereld opereert. Door bedrijfsovernemingen heeft Wagenborg zich ook volop in het wegtransport begeven en is het in 1997 zelfs bij de oliewinning in Kazachstan betrokken geraakt.
De auteur Beukema schetst de geschiedenis van het bedrijf zelf, waarbij hij de cesuren telkens legt bij het aantreden van een nieuwe generatie directeuren uit de families Wagenborg en Vuursteen. Vooral de grondlegger Egbert Wagenborg was een kleurrijk figuur als theosoof, socialist, vegetariër, geheelonthouder en niet altijd verantwoord verschaffer van geld aan derden. Het bedrijf heeft zich altijd bezig gehouden met het passagierstransport naar Ameland en Schiermonnikoog en ook naar Borkum. Het beheerde voor Rijkswaterstaat de veerdiensten, die na privatisering in 1985 geheel aan Wagenborg zijn overgedragen. Het verhaal van Beukema is sterk op de families Wagenborg en Vuursteen gericht en bevat diverse anekdoten en kleine voorvallen in het bedrijf. Er is geen annotatie en een wijdere context ontbreekt. Wel komt de band met een aantal noordelijke scheepswerven goed in beeld, zoals die met Amels in Makkum.
Het boek over de vloot van Wagenborg is samengesteld door G. de Boer, die hierbij de hulp heeft gekregen van een team van negen leden van de afdeling Noord-Nederland van de World Shipping Society. Het boek bevat alle schepen die voor Wagenborg hebben gevaren en nog in dienst zijn. Juist de afgelopen jaren is de vloot enorm uitgebreid en omvat zij 120 schepen van 1.000 tot 10.350 ton draagvermogen. Van elk schip zijn technische details vermeld en er zijn niet minder dan 925 scheepsfoto's afgedrukt. Bij de ordening is een onderverdeling gemaakt in de schepen (de bekende -borgschepen), de sleepboten en veerboten van Wagenborg en de schepen 'aan kantoor'. Van oudsher voert Wagenborg voor menig kapitein/eigenaar de bevrachting uit en vaak ook het operationele beheer. Sinds 1911 zijn de eigen schepen aan de twee witte banden op de pijp herkenbaar. Veranderingen in de grenzen voor schepen in de kleine handelsvaart vinden natuurlijk hun weerslag in de vlootsamenstelling, zoals die in 1970, waarbij de tonnagegrens van 500 brt in een lengtegrens van 75 meter werd omgezet. In 1981 werd die lengtegrens weer opgegeven voor een tonnagegrens van 4000 brt, waardoor een draagvermogen van 9000 ton mogelijk werd. Met deze boeken is het Delfzijlse bedrijf ook in de geschiedschrijving nu geen onbekende meer.

J.R. Bruijn

Hanelore Engelken, *Zwischen Hamburg und Yokohama. Aus den Tagebuch einer Schiffsfunkerin* (Kabel Verlag: Hamburg 1998, 199 pp., ill., ISBN 3-8225-0450-5)

Hanelore Engelken, geboren Jasper, groeide op in Hamburg in een haven die haar van kind af aan fascineerde, waardoor ze al jong wist dat ze in de zeevaart haar beroep zou vinden. Door personeelstekorten werd in 1970 aan vrouwen de mogelijkheid geboden om zich op te laten leiden als *Funker*. Nog datzelfde jaar haalde Engelken met uitmuntende resultaten haar papieren, waarna ze vrijwel meteen voor haar eerste reis vertrok. *Zwischen Hamburg und Yokohama*

beschrijft de periode tussen 1970 en 1977. Zoals de ondertitel al aangeeft, leest het boek als een dagboek – helemaal in de ik-vorm geschreven – doch zonder van dag tot dag te verhalen. Het boek is echter niet gebaseerd op een dagboek, doch op door haar geschreven brieven. Het beschrijft haar dagelijkse werk, het contact met de andere bemanningsleden en het werk in de havens.
Engelken schrijft onderhoudend, zonder al te veel persoonlijke sores te vermelden, duidelijk gefascineerd door haar beroep en de zeevaart. In tegenstelling tot wat men zou kunnen denken, is dit boek geen typisch 'vrouwenverhaal'. Natuurlijk komt aan de orde dat ze als een van de eerste vrouwelijke *Funker* gaat werken en vaak het enige vrouwelijke bemanningslid aan boord is, maar het is geen 'feministisch' verhaal. Engelken is – en velen met haar – geboeid door de zee en dat wil ze vertellen. Het boek geeft de lezer een goed inzicht in het werk van een *Funker*, zowel in de kustvaart, grote vaart als trampvaart. Enkele van de schepen zijn: *Lissy C.*, *Frieslander*, *Hottenau*, *Schwarzwalder*, *Wide Ocean* en de *Cape Clear*. Zelfgemaakte foto's vullen het verhaal aan.
'Volgens de traditie' stopt Engelken haar carrière als ze zwanger wordt. Haar man, ook ervaren zeeman, verruilt zijn zeegaand leven voor een beroep als loods. Een van de laatste zinnen is treffend: "Ich war nun, was Ich eigentlich nie hatte sein wollen – eine Seemannsfrau. Wie alle meine Kolleginnen musste Ich mich zwischen Seefahrt und Familie entscheiden." Ze was liever op zee gebleven.

Irene Jacobs

Nieuwe boeken en artikelen

Piet Boon

Een overzicht van de geraadpleegde tijdschriften en de daarvoor gebruikte afkortingen is opgenomen in TvZ 15 (1996) 71-76. Aan deze lijst kan nog worden toegevoegd:

Bulletin du Centre d'Histoire des Espaces Atlantiques BCHEA

Naslagwerken

28150. ANTONOW, ALEXANDER, WALERIE MARININ, NIKOLAI WALUJEW, Sowjetisch-russische Atom-U-Boote: Gefahr aus der Tiefe. Berlijn, Brandenburgisches Verlagshaus, 1998, 144 p., ill. *(periode c. 1948-1998; met bibliografie en scheepslijsten)*

28151. BELLIN, JACQUES-NICOLAS, Atlas maritime des côtes de France 1764. Douarnenez, Le Chasse-Marée, 1999, 280 p., ill.

28152. DETLEFSEN, GERT UWE, STEFAN LIPSKY, HEINZ TROST, Veteranen- und Museumschiffe. Bad Segeberg, Verlag Gert Uwe Detlefsen, 1997, 208 p., ill. *(betreft selectie van 391 boten en schepen)*

28153. FALCONER, WILLIAM, A universal dictionary of the marine: or a copious explanation of the technical terms and phrases of a ship. Osnabrück, Biblio Verlag, 1998, 412 p., ill. *(herdruk van editie Londen, 1780)*

28154. JEANS, PETER D., Ship to shore: a dictionary of everyday words and phrases derived from the sea. Oxford, ABC Clio, 1998, 425 p.

28155. KONINCKX, C., Maritieme historiografie onder zeil: wegwijs in de maritiem-historische literatuur van de laatste kwarteeuw. NEHA: bulletin voor de economische geschiedenis 13, 1999, 1, 96-126

28156. KRUMMES, DANIEL C., Dining on inland seas: nautical china from the Great Lakes region of North America. Traverse City (MI), Nautical Works Press, 1997, 225 p., ill. *(overzicht van aardewerk met afbeeldingen en monogrammen van schepen en rederijen uit de periode ca. 1850-ca. 1950)*

28157. LENTON, H.T., British and Empire warships of the Second World War. Londen, Greenhill Books, 1998, 766 p., ill.

28158. LEWINSON, VICTOR A., The papers of Evers Burtner (1893-1984). AN 59, 1999, 1, 67-70

28159. MAAHZ, INGO e.a. (eds.), Enzyklopädie der maritimen Motive: Europa/Asien: Ergänzungslieferung 1998/II. Berlijn, Arbeitsgemeinschaft "Schiffe und Schiffahrt"/S.M.S. "Navicula", 1998, [112] p., ill. *(betreft Finland, Joego-Slavië, Zweden, Frans-Indië, Hongkong, India, Irak en Iran)*

28160. McCLUSKIE, TOM, Harland & Wolff: designs from the shipbuilding empire. Londen, Conway Maritime Press, 1998, 160 p., ill. *(beschrijving van in de periode 1858-1882 door de Ierse firma Harland & Wolff gebouwde schepen)*

28161. MILLOT, GILLES, Les grandes voiliers-école. LCM 1999, nr 126, 16-33 *(overzicht van opleidingsschepen uit diverse landen)*

28162. MOOR, JAAP DE (comp.), Current bibliography of Dutch expansion studies. Itinerario 20, 1996 (verschenen 1999), 4, 63 p.

28163. -, Current bibliography of Dutch expansion studies. Itinerario 21, 1997 (verschenen 1999), 4, 48 p.

28164. -, Annual review of Dutch expansion studies: new publications in 1998. Itinerario 22, 1998, 4, 97-127

28165. NICOLAS, NICHOLAS HARRIS (ed.), The dispatches and letters of Vice Admiral Lord Viscount Nelson, vols. IV-VII. Londen, Chatham Publishing, 1998, 4 delen (540 + 523 + 502 + 424 p.) *(vervolg van nr 27145)*

28166. POLMAR, NORMAN e.a., Chronology of the Cold War at sea 1945-1991. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1998, 241 p.

28167. SCHULZ, HEINZ G., Index zu den Publikationen der SMS "Navicula" e.V., 1959-1999. Berlijn, Arbeitsgemeinschaft "Schiffe und Schiffahrt", S.M.S. "Navicula" e.V., 1999, [91] p.

28168. STARKEY, DAVID J. with RICHARD GORSKI, SUE MILWARD AND TONY PAWLYN (eds.), Shipping movements in the ports of the United Kingdom, 1871-1913: a statistical profile. Exeter, University of Exeter Press, 1999.

28169. (CATALOGUS), Från Kina till Europa: Kinesiska konstföremtål från de ostindska kompaniernas tid. Jan Wirgin, ed. Stockholm, Östasiatiska Museet, 1998, 325 p., ill.

28170. -, The history of cultural exchange between East and West in the 16th and 17th century: the galleon trade & the V.O.C.: a special exhibition. Tokio, Tobacco and Salt Museum, 1998, 269 p., ill.

28171. (N.N.), Shipbuilding synopsis III: 1995 –

1996 – 1997. Dordrecht, Radius Publishing, ca 1998, 596 p., ill. *(schepenlijst van in de genoemde jaren bij Nederlandse werven gebouwde schepen)*

Algemene maritieme literatuur

28172. ANDERSEN, HÅKON WITH, Producing producers: shippers, shipyards and the cooperative infrastructure of the Norwegian maritime complex since 1850. In: *(C.F. Sabel, J. Zeitlin (eds.))* World of possibilities: flexibility and mass production in Western industrialization (Cambridge, 1997) 461-500

28173. BEDNARIK, ROBERT G., An experiment in Pleistocene seafaring. IJNA 27, 1998, 139-149

28174. BREHM, VICTORIA (ed.), "A fully accredited ocean": essays on the Great Lakes. Ann Arbor, University of Michigan Press, 1998, 249 p., ill.

28175. BROOKS, L. ANATHEA, VANDEVEER, STACY D. (eds.), Saving the seas: values, scientists, and international governance. College Park (MD), Maryland Sea Grant, 1997, 480 p., ill.

28176. BUTEL, PAUL, The Atlantic; transl. by Iain Hamilton Grant. Londen, Routledge, 1999, 330 p., ill.

28177. CASSARD, J.-CH., Les bretons et la mer au Moyen Age. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1998, 195 p., ill.

28178. CHAUSSADE, J., J. MARCANDON, L'espace littoral: approche de géographie humaine. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1999, 219 p., ill.

28179. COLLYER, PETER, Rain later, good: illustrating the shipping forecast. East Molesey, Surrey, Thomas Reed Publications, 1998, 196 p., ill.

28180. CUDAHY, BRIAN J., Around Manhattan Island and other maritime tales of New York. New York, Fordham University Press, 1997, 258 p., ill.

28181. DAALDER, REMMELT e.a. (eds.), Goud uit graan: Nederland en het Oostzeegebied 1600-1850. Zwolle, Waanders Uitgevers, 1998, 134 p., ill.

28182. DE LA CROIX, ROBERT, Vaisseaux fantômes. Saint-Malo, Éditions de l'Ancre de Marine, 1999, 256 p., ill.

28183. DUBREUIL, STEPHAN, Come quick, danger: a history of marine radio in Canada. Ottawa, Canadian Government Publishing, 1998, 136 p., ill.

28184. EIFRIG, JENNIFER, Coordinated collections information access: a new entrance to Mystic Seaport. LMS 50, 1999, 101-107

28185. ENCISO, M., L. RIBOT GARCIA (eds.), Las sociedades Ibéricas y el mar a finales del siglo XVI = As sociedades Ibéricas e o mar a finais do sécolo XVI, vol. V: El área Atlantico. Portugal y Flandes. Madrid/Lissabon, Exposición Mundial de Lisbon, Pavellón de España Expo, 1998, 406 p., ill.

28186. FIGEAC, MICHEL, La noblesse et l'Ocean au XVIIIe siècle: l'exemple Bordelais. BCHEA 1997, nr 8, 89-102

28187. FISCHER, ANDERS (ed.), Man & Sea in the Mesolithic. Oxford, Oxbow Books, 1997, 440 p., ill.

28188. FISCHERSTRÖM, STAFFAN, Statens Isbrytare Under 80 år. Falkenburg, CB Marin Litteratur, 1997, 320 p., ill. *(geschiedenis van 80 jaar werken met ijsbrekers door de Zweedse overheid)*

28189. FOULKE, ROBERT, The sea voyage narrative. New York, Twayne Publishers, 1997, 246 p., ill.

28190. GOSNEY, RON, ROSEMARY BOWYER, The sailing ships and mariners of Knottingley. Knottingley, West Yorkshire, eigen uitgave, 1998, 182 p., ill.

28191. GRASSMANN, ANTJEKATHRIN, Niedergang oder Übergang?: zur Spätzeit der Hanse im 16. und 17. Jahrhundert. Keulen, Böhlau, 1998, 179 p., ill.

28192. GRAVES, JOHN, Implacable resurfaces. The Maritime Yearbook 6, 1998/99, 20-21 *(de HMS Implacable werd in 1800 gebouwd en in 1949 in het Kanaal tot zinken gebracht; voorsteven en "figure-head" werden aan het National Maritime Museum geschonken)*

28193. GWYN, JULIAN, Excessive expectations: maritime commerce and the economic development of Nova Scotia, 1740-1870. Kingston, McGill-Queen's University Press, 1998, 291 p., ill.

28194. HAAS, KEES DE, Eerste Nederlandsche Tentoonstelling op Scheepvaartgebied (ENTOS): 85 jaar geleden. BW 50, 1998, 416-420

28195. HACQUEBORD, LOUWRENS, Jan Mayen: its early history. CP 13, 1998, 2, 44-69

28196. HEIDBRINK, INGO, Die Grossprojekte des Schiffahrtsmuseums der Hansestadt Rostock. In: Unter Wasser – Über Wasser: Beiträge zur maritimen Technik- und Kulturgeschichte Mecklenburgs und Vorpommerns (Rostock, 1996) 129-146

28197. HUGHES, PAUL, Did gubernator means pilot?: a reply. MM 85, 1999, 320-325 *(reactie op MM 84, 1998, 76-78)*

28198. JACQUIN, PHILIPPE, Les pieds-rouges du littoral: des villages face à la mer, un exemple d'écosystème océanique. *(Proceedings)* La pêche en Manche et en Mer du Nord (Rijssel, 1998) 129-134

28199. JANZEN, OLAF UWE (ed.), Merchant organization and maritime trade in the North Atlantic, 1660-1815. St. John's, Newfoundland, International Maritime Economic History Association, 1998, 267 p.

28200. JELLIE, JULIAN P., Just four flags?: the commercial code of signals for the use of all nations. MM 85, 1999, 288-298

28201. JONG, C. DE, Glorie van het verleden in Visby. BW 50, 1998, 384-387

28202. JUNG, E., Die Marine des brandenburgischen Kurfürsten Friedrich Wilhelm, die Gründung der Brandenburgisch-Afrikanischen Handelsgesellschaft in 1682 und die bekanntesten Schiffe seiner Flotte. Navicula 40, 1999, nr 217, 6411-6419

28203. KEULEN, ERNST VAN, RUUD POST (red.), 12 Hoogtepunten van het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam. Amsterdam, Nederlands Scheepvaartmuseum, 1999, 16 p., ill.

28204. LARGE, FRANK, Faster than the wind: the Liverpool to Holyhead telegraph. Birkenhead, Avid Publications, 1998, 140 p., ill.

28205. LELIEVRE, DOMINIQUE, Mer et révolution: le Portugal pionnier fin XIVe-début XVe siècles. Saint-Cyr dans le Loiret, DL Éditions, 1998, 364 p., ill.

28206. LOTTIN, ALAIN, STÉPHANE CURVEILLER, Histoire de Boulogne-sur-Mer. Condé sur Escaut, Éditions Le Téméraire, 1998, 514 p., ill.

28207. MEYNIER, GILBERT, MAURIZIO RUSSO, L'Europe et la Méditerranée: stratégies politiques et culturelles. Parijs, L'Harmattan, 1999, 338 p., ill.

28208. NAGTEGAAL, J.H., Amelander schippers Nagtegaal in de 18e eeuw. [Haarlem], eigen uitgave, [1998], 68 p., ill.

28209. PEDERSEN, LISBETH, ANDERS FISCHER, BENT AABY, The Danish Storebælt since the Ice Age: man, sea and forest. Kopenhagen, The Storebælt Publications, 1997, 339 p., ill.

28210. RIETH, ERIC, Méditerranée Antique: pêche, navigation et commerce. Parijs, Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, 1999, 209 p., ill.

28211. RUSSELL-WOOD, A.J.R., The Portuguese empire, 1415-1808: a world on the move. Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1998, 290 p., ill.

28212. SALEWSKI, MICHAEL, Die Deutschen und die See: Studien zur deutschen Marinegeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts. Stuttgart, Steiner, 1998, 359 p., ill.

28213. SCHONEWILLE, PETER, Nederlanders en de Oostzeecultuur. In: *(Remmelt Daalder e.a. (eds.))* Goud uit graan (Zwolle, 1998) 114-129

28214. SHEPHERD, JOHN (ed.), Sixty years of the Liverpool Nautical Research Society, 1938-1998: a nautical miscellany. Liverpool, Liverpool Nautical Research Society, 1998, 80 p., ill.

28215. SLUIS, W., Van platte schuit tot drijvende beschuitbus: 50 jaar "offshore"-geschiedenis. MN 87, 1998, 34-36

28216. STARKEY, DAVID J., GELINA HARLAFTIS (eds.), Global markets: the internationalization of the sea transport industries since 1850. St. John's, Newfoundland, International Maritime Economic History Association, 1998, 423 p., ill.

28217. TAILLEMITE, ETIENNE, La mer au XVIIIe siècle. BCHEA 1997, nr 5, 337-360

27218. VANDERSMISSEN, HANS, Historische zeilschepen: 13 eeuwen Nederlandse scheepvaart. Den Haag, ANWB, 1999, 95 p., ill. *(maritieme wandelingen en overzichten van aan de scheepvaart ontleende zegswijzen en betreffende maritiem-culturele instellingen in Nederland)*

28219. WILLIAMSON, DAVID, The mariners of ancient Wessex: a brief maritime history of Central Southern England up to the reign of Henry VIII. Lymington, eigen uitgave, 1998, 150 p., ill.

28220. WOOLF, STUART, Britain and Europe: offshore or on-board? HT 49, 1999, 1, 8-15

28221. (PROCEEDINGS), A North Sea region: West Jutland and the World, II: Proceedings of the Lemvig Conference. Ellen Damgaard, Mette Guldberg, Poul Holm, eds. Esbjerg, Fiskeri- og Søfartsmuseet, 1998, 255 p., ill.

28222. -, Atti del Convegno Nazionale di Archeologia Subacquea (Anzio, 1996). AIASub, ed. Bari-S. Spirito, Edipuglia, 1997, 358 p., ill.

28223. -, Proceedings International Willem Barentsz Symposium 1997, Maritime Institute Willem Barentsz Terschelling, The Netherlands, 21-23 May 1997. H.J. Doeksen, P. van Leunen, eds. Harlingen, Flevodruk, 1997, 127 p., ill.

Maritieme iconografie

28224. BEAUDOUIN, FRANÇOIS, Rivières et canaux de France: exposition. Arcueil,

Anthèse, 1997, 95 p., ill. *(naar aanleiding van een tentoonstelling van schilderijen van de auteur in het Musée de la Marine te Parijs)*

28225. BEER, GERLINDE DE, Ein Backhuysen-Gemälde im Deutschen Schiffahrtsmuseum: I. Der kunsthistorische Aspekt. DSA 20, 1997, 9-28 *(betreft het schilderij "De inscheping op de Eendracht")*

28226. BERCKENHAGEN, EKHART, Narrenschiffe, Barken des Heils, Gondeln der Lust, Todesnachen. DSA 20, 1997, 79-128

28227. BEST, RICHARD, François Bocion (1828-1890): peintre du Léman. LCM 1999, nr 123, 56-61

28228. BOOM, AUK, In gesprek met Dirk Smeenk: uit het fotoboek van een HWTK van de Rotterdam. KW Wij praaien u 49, 1998, 3, 4-6

28229. DELOYE, PIERRE, Quelques statues de marins militaires français sur la voie publique. CHM 1999, nr 39, 21-29

28230. GRAAFF, GRAD DE, BRAM OOSTERWIJK, Havenaquarellen van Herman Bosboom (1920-1993). Rotterdam, Phoenix & Den Oudsten, 1998, 151 p., ill.

28231. GUNN-GRAHAM, T. IAIN, The marine engravings of Peter Bruegel the Elder. AN 58, 1998, 329-341

28232. HINTZEN, JAN, Gesigneerd Naerebout. Den Spiegel [uitgave van de Vereniging Vrienden van het Stedelijk Museum en gemeentearchief Vlissingen] 16, 1998, 4, 14-19 *(G.J.F. Naerebout, 1915-1988, maritiem schilder en ontwerper van vele "fantasie"-zeilschepen)*

28233. JONG, D. DE, M. SALLIETH; beschreven door CORNELIS VAN DER AA, Atlas van de zeehavens der Bataafsche Republiek, die van Batavia en Onrust, mitsgaders de afbeeldingen van de haringvisscherij en de walvischvangst ... Franeker, Van Wijnen, 1998, 135 p., ill. *(facsimile-uitgave van editie Amsterdam, E. Maaskamp, 1805; met een nawoord van Peter Sigmond en Harm Stevens)*

28234. KIEDEL, KLAUS-PETER, Unter Dampf: der Hamburger Hafen in den dreissiger Jahren auf Photographien von Hans Hartz. Hamburg, Die Hanse, 1999, 112 p., ill.

28235. MILLOT, GILLES, Douarnenez: deux artistes marins pêcheurs. LCM 1999, nr 122, 52-61 *(betreft de hedendaagse kunstenaars René Urvois en André Berlivet)*

28236. RUSSETT, ALAN, The Navy neglected. The Maritime Yearbook 6, 1998/99, 34-35 *(schilderij ter herinnering aan het beleg en ontzet van Gibraltar, 1782)*

28237. SAUER, ALBRECHT, Een Backhuysen-Gemälde im Deutschen Schiffahrtsmuseum: II. Der schiffahrtshistorische Aspekt. DSA 20, 1997, 29-48

28238. SCHMIDT, H., Schiffsstempel von Frachtschiffen. Navicula 40, 1999, nr 214/215, 6305-6314

28239. SCHWARTZ, J.H.F., Van de "Phoenix", de "Cycloop" en de "Sambre": J.F. Schütz als documentalist. Den Spiegel [uitgave van de Vereniging Vrienden van het Stedelijk Museum en gemeentearchief Vlissingen] 16, 1998, 4, 19-23 *(Schütz maakte schilderijen van de genoemde schepen in opdracht van luitenant ter zee 1e klasse H.D. Slegt)*

28240. SHETTLEWORTH JR., EARLE G., W.H. BUNTING, An eye for the coast: the maritime and Monhegan Island photographs of Eric Hundson. Gardiner (ME), Tilbury House Publishers, 1998, 213 p., ill. *(foto's uit het eind van de 19de eeuw)*

28241. STETTNER, HEINRICH, Schiffe, in Holz geschnitten: maritime Buchillustrationen zu Maximilians "Weisskunig", seinem "Teuerdank" und zu Petrarcas "Trostspiegel" aus der ersten Hälfte des 16.Jahrhunderts. DSA 20, 1997, 49-78

28242. TANTILLO, LEN, The sloop experiment leads the Hudson out into the wider world. Sea History 1998/99, nr 87, 28-32 *(bouw van een replica van de Experience, het tweede schip dat onder Amerikaanse vlag naar Canton voer, onder andere op basis van schilderijen en onderzoek van de auteur)*

28243. (N.N.), Het spotschip: de maritieme beeldtaal van de politieke prent. Rotterdam, Maritiem Museum Prins Hendrik, 1999, 16 p., ill.

28244. -, The sea services. USNIP 124, 1998, 10, 10-27 *(beelden uit de geschiedenis van de Amerikaanse marine bij gelegenheid van het 125-jarig bestaan van het U.S. Naval Institute)*

Marine – algemeen

28245. ACERRA, MARTINE, JOSÉ MERINO, JEAN MEYER (eds.), Les marines de guerre européennes, XVIIe-XVIIIe siècles. Parijs, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1998, 444 p., ill. *(heruitgave van eerste druk, 1985)*

28246. CUTLER, THOMAS J., "It is only by a close study of the science and art of war that we can be prepared for war ..." USNIP 124, 1998, 10, 28-31

28247. 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.

28248. GENT, T. VAN, De 333-jarige geschiedenis van het Korps Mariniers in vogelvlucht. MB 108, 1998, 353-358

28249. HARDING, RICHARD, Seapower and naval warfare, 1650-1830. Londen, UCL Press, 1999, 356 p., ill.

28250. JENSSEN, LARS CHR. (ed.), Sjøkrig: perspektiver på historie og samtid. Oslo, Ministry of Defence, 1998, 104 p., ill.

28251. MILLER, NATHAN, The U.S. Navy: a history. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 324 p., ill. *(derde druk van boek dat voor het eerst in 1977 verscheen)*

28252. NYSSEN, LÉON, Vlaggen op Belgische marineschepen (1815 tot heden); vert. door Daan van Leeuwen. Vexilla Nostra 33, 1998, nr 217, 87-95

28253. REYNOLDS, CLARK G., Navies in history. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1998, 278 p., ill.

28254. SAMSON, JANE, Imperial benevolence: making British authority in the Pacific Islands. Honolulu, University of Hawaii Press, 1998, 290 p., ill.

28255. SEILER, OTTO J., Vom Einfluss der Seemacht auf die deutsche Geschichte 1890-1945: eine kritische Bilanz. S&Z 1999, nr 49, 2-19

28256. SIMMONS, EDWIN H. (ed.), The Marines. Southport (CT), Hugh Lauter Levin, 1998, 360 p., ill.

28257. SPRINGER, R., Het vaandel van het Korps Mariniers. Mars et Historia 33, 1999, 1, 21-24

Marine – tot 1700

28258. BARAZZUTTI, ROBERTO, Les officiers de la marine de guerre française au milieu du XVIIe siècle (1643-1669). CHM 1999, nr 39, 13-20

28259. DESPORTES, CATHERINE, Le Siège de Malte: la grande défaite de Soliman le Magnifique en 1565. Parijs, Édition Perrin, 1999, 267 p., ill.

28260. GROOT, S.J. DE, De landingen van een Nederlands expeditiekorps op de Franse Westkust in 1674 onder leiding van Meester-Generaal Graaf van Hornes. Mars et Historia 33, 1999, 1, 25-37

28261. JAMES, ALAN, The development of French naval policy in the seventeenth century: Richelieu's early aims and ambitions. FH 12, 1998, 384-402

28262. NICOLAS, C.B., "De wijven van de Compagnie". MB 109, 1998, 15-17 *(betreft een compagnie mariniers van Michiel de Ruyter)*

28263. PAPALAS, ANTHONY, Polycrates of Samos and the first Greek trireme fleet. MM 85, 1999, 3-19

28264. PETIET, CLAUDE, L'Ordre de Malte face aux Turcs: politique et stratégie en Méditerranée au XVIe siècle. Parijs, eigen uitgave, 1999, 512 p., ill.

28265. RANSOME, DAVID R., An instrument of Early-Stuart sea power: the armed merchantman "Abigail" c. 1615-39. MM 85, 1999, 259-271

28266. SANTI-MAZZINI, GIOVANNI, A sea fight 500 years ago. MM 85, 1999, 76-79 *(betreft de slag van Zonchio in 1499, waarbij enkele Venetiaanse en Turkse schepen slag leverden)*

28267. SICKING, LOUIS, Meesters van de zee: maritieme samenwerking tussen Karel V en Hendrik VIII. TvZ 18, 1999, 3-14

28268. SLUIS, W., Zeemacht zonder ambitie. MN 87, 1998, 8, 24-26 *(betreft de maritieme expansie van het Chinese Rijk in het begin van de 15de eeuw)*

28269. SPRINGER, R., Het ontstaan en de oprichting van het Korps Mariniers. Mars et Historia 33, 1999, 1, 17-20

28270. VLIET, A.P. VAN, Foundation, organization and effects of the Dutch navy (1568-1648). In: *(Marco van der Hoeven (ed.))* Exercise of arms: warfare in the Netherlands (1568-1648) (Leiden, 1998) 153-172

Marine – kaapvaart en zeeroverij

28271. AHERN, JOSEPH-JAMES, Prize rules: Civil War prize procedure in the Philadelphia Prize Court, 1861-1865. AN 58, 1998, 343-352

28272. BATTIS, EDWARD C., The brig Mexican of Salem, captured by pirates, and her escape. AN 58, 1998, 263-273 *(betreft een gebeurtenis uit 1832; eerder gepubliceerd in Essex Institute Historical Collections 34, 1898, 41-63)*

28273. DAMPIER, WILLIAM, A new voyage around the world: the journal of an English buccaneer. Londen, Hummingbird Press, 1998, 294 p., ill.

28274. LANE, KRIS E., Pillaging the Empire: piracy in the Americas, 1500-1750. Armonk (NY), M.E. Sharpe, 1998, 237 p., ill.

28275. LOO, I.J. VAN, For freedom and fortune: the rise of Dutch privateering in the first half of the Dutch Revolt, 1568-1609. In: *(Marco*

van der Hoeven (ed.)) Exercise of arms: warfare in the Netherlands (1568-1648) (Leiden, 1998) 173-196

28276. MASCARENHAS, JOAO, Esclave à Alger (1621-1626): récit de la captivité de Joao Mascarenhas; traduction et notes de Paul Teyssier. Parijs, Éditions Chandeigne, 1999, 224 p., ill. *(herziene uitgave van editie 1993)*

28277. PIÉDALUE, GILLES, Épisodes corsaires en Nouvelle-France: études préliminaire des aspects sociaux et politiques, 1688-1762. Bulletin d'histoire politique 7, 1998, 1, 66-84

28278. ROMERO, GIULIO, ANDRÉ ZYSBERG, Les croisières en Méditerranée d'Aurelio Scetti, musicien puis galérien du grand duc de Toscane autour des années 1570. In: *(Jean Kerhervé, Albert Rigaudière (eds.))* Finances, pouvoirs et mémoire: hommages à Jean Favier (Parijs, 1999) 760-794

28279. SICKING, L.H.J., Recht aan zee: de afhandeling van prijszaken na het bestand van Bomy en de vrede van Nice met Frankrijk (1537-1538). Verslagen en mededelingen van de Stichting tot uitgaaf der bronnen van het oud-vaderlandse recht: nieuwe reeks 10, 1999, 163-180

28280. WIJFFELS, A., I. VAN LOO, Zealand privateering and the Anglo-Spanish peace treaty of 1630. In: *(B.C.M. Jacobs, E.C. Coppens (eds.))* Een rijk gerecht: opstellen aangeboden aan prof. mr. P.L. Nève (Nijmegen, 1998) 635-672

Marine – 18e/19e eeuw

28281. ADAM, FRANK, Desaster am Strand: die britischen amphibischen Unternehmungen an der Kanalküste während des Ersten Koalitionskrieges 1793-1798. DSA 20, 1997, 241-260

28282. ADAMIAK, STANLEY J., American naval logistics during the Mexican War, 1846-1848. Military History of the West 28, 1998, 1-18

28283. ALLEN, MATTHEW, The British Mediterranean squadron during the Great Eastern crisis of 1876 to 1879. MM 85, 1999, 53-67

28284. ANDERS, CURT, Disaster in damp sand: the Red River expedition. Carmel (IN), Guild, 1997, 189 p., ill.

28285. ANGEVINE, ROBERT G., The rise and fall of the Office of Naval Intelligence, 1882-1892: a technological perspective. Journal of Military History 62, 1998, 291-312

28286. ARNOLD, LINDA, Too few ships, too few guns, and not enough money: the Mexican Navy, 1846-1848. NM 9, 1999, 2, 1-10

28287. ASHCROFT, NEIL, British trade with Confederacy and the effectiveness of Union maritime strategy during the Civil War. IJMH 10, 1998, 2, 155-176

28288. AVENEL, JEAN-DAVID, L'affaire de Rio de la Plata 1838-1852. Parijs, Éditions Economica, 1998, 154 p., ill. *(Frans-Engelse interventie contra Argentinië)*

28289. BATTESTI, MICHELE, La marine de Napoléon III. Vincennes, Service Historique de la Marine, 1997, 2 delen (1098 p.), ill.

28290. -, La Bataille d'Aboukir 1798: Nelson contrarie la stratégie de Bonaparte. Parijs, Éditions Economica, 1999, ill.

28291. BERBOUCHE, ALAIN, La Prévôté de la Marine française au XVIIIe siècle. RHA 1998, nr 213, 79-86

28292. BOJERUD, STELLAN, Carl Richson och tillkomsten av det svenska ubåtsvapnet. AMK 1998, 71-80

28293. BREWER, CHARLES C., African American sailors and the unvexing of the Mississippi River. Prologue 30, 1998, 279-286

28294. BRIDGLAND, TONY, Field gun Jack versus the Boers: the Royal Navy in South Africa 1899-1900. Barnsley, Leo Cooper, 1998, 243 p., ill.

28295. BUSETTO, RICCARDO, Captain Edward Chichester and HMS Immortalité in Manila Bay during the Spanish American War (April-September 1898). MM 85, 1999, 299-307

28296. CALLO, JOSEPH F., The Spanish-American war: the US changes course. Sea History 1998, nr 86, 16-19

28297. CANNEY, DONALD L., Lincoln's Navy: the ships, men and organization, 1861-65. Londen, Conway Maritime Press, 1998, ill.

28298. COTHAM JR., EDWARD T., Battle on the Bay: the Civil War struggle for Galveston. Austin (TX), University of Texas Press, 1998, 241 p., ill.

28299. COYLE, EUGENE A., JOHN I. DUFFY, Tales of the Olive Branch. AN 59, 1999, 1, 5-20 *(Amerikaanse schoener, eind 1796 aangehouden door HMS Audacious)*

28300. DARRIEUS, HENRI, La corvette l'Héroine (sa campagne dans l'océan Indien et l'océan Pacifique de 1841 à 1844). Saint-Malo, Éditions de l'Ancre de Marine, 1999, 188 p., ill.

28301. GENT, T. VAN, De slag bij Camperduin op 11 oktober 1797: het laatste bedrijf van de teloorgang van Nederland als maritieme grootmacht. MB 108, 1998, 288-293 en 310-319

28302. GOODWIN, PETER, Where Nelson died: an historical riddle resolved by archaeology. MM 85, 1999, 272-287

28303. HULL, ROBERT R., Guantanamo and the first Marine Battalion, 25 June 1898. Marine Corps Gazette 92, juni 1998, 68-71

28304. KELLY, DAVID E., Prelude to the Spanish-American war: the Cuban junta, the deLome letter, the sinking of the Maine. Marine Corps Gazette 82, februari 1998, 64-69

28305. -, The Marine Corps prepares for war with Spain: the formation of the first Marine Battalion. Marine Corps Gazette 82, maart 1998, 64-67

28306. -, The Marines fight in Cuba. Marine Corps Gazette 82, juni 1998, 62-70

28307. -, With the Atlantic squadron, the first marine medals of honor, and Puerto Rico. Marine Corps Gazette 82, mei 1998, 83-87

28308. KERT, FAYE M., The fortunes of war: commercial warfare and maritime risk in the War of 1812. NM 8, 1998, 4, 1-16

28309. KING, DEAN, JOHN B. HATTENDORF (eds.), Every man will do his duty. New York, Henry Holt, 1997, 406 p., ill. *(ooggetuigeverslagen van 17 auteurs van de strijd te water in de jaren 1793-1815)*

28310. LAVERY, BRIAN, Nelson and the Nile: the naval war against Bonaparte, 1798. Londen, Chatham Publishing, 1998, 318 p., ill.

28311. MONAQUE, RÉMI, Marine et Armée dans l'expédition de Saint-Domingue (1802-1803). RHA 1999, nr 214, 23-32

28312. NEDREBØ, YNGVE, Norsk angrepsubåt anno 1808. SAB 1997 (verschenen 1998), 32-44 *(door Mikkel Hallsteinsen Lofthus ontworpen onderzeeër; met Engelse samenvatting)*

28313. ORDE, DENNIS, Nelson's Mediterranean command: concerning pride, preferment and prize money. Bishop Auckland, Durham, Pentland Press, 1997, 228 p., ill.

28314. PITCH, ANTHONY S., The burning of Washington: the British invasion of 1814. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1998, 298 p., ill.

28315. ROCA, STEVEN LOUIS, Presence and precedents: the USS Red Rover during the American Civil War, 1861-1865. CWH 44, 1998, 91-110

28316. ROODHUYZEN-VAN BREDA VRIESMAN, D.J.A., Marinehervormingen 1779-1797. MB 108, 1998, 330-337

28317. SURDAM, DAVID G., The Union Navy's blockade reconsidered. NWCR 51, 1998, 4, 85-107

28318. SYRETT, DAVID, The Royal Navy in European waters during the American Revolutionary War. Columbia (SC), University of South Carolina Press, 1998, 224 p., ill.

28319. TAILLEMITE, E., Guerre et commerce maritime au XVIIIe siècle. BCHEA 1997, nr 7, 197-204

28320. VALE, BRIAN, Almirante William Brown and the Battle of Corales, 1826: winners and losers. MM 85, 1999, 162-171

28321. WALDECK, PIM, De Vlieter: dieptepunt in de geschiedenis van de Nederlandse zeemacht: relaas van een persoonlijke belevenis. TvZ 18, 1999, 29-46 *(betreft de overgave aan de Engelsen in 1799)*

28322. WELLS II, WILLIAM R., US Revenue Cutters captured in the War of 1812. AN 58, 1998, 225-241

28323. WIMMEL, KENNETH, Theodore Roosevelt and the Great White Fleet: American sea power comes of age. Londen, Brassey's, 1998, 271 p., ill.

28324. WOODMAN, RICHARD, The victory of seapower: winning the Napoleonic War 1806-1814. Londen, Chatham Publishing, 1998, 192 p., ill.

28325. ZANCO, JEAN-PHILIPPE, Une flotte de navires-écuries au XIXe siècle: le transport des chevaux par mer. RHA 1999, nr 214, 45-54

Marine – 20e eeuw

28326. BATTAGLIA, MATTEA-PAOLA, Français, Italiens et Anglo-Américains en Méditerranée Occidentale (1949-1954). RHA 1999, nr 215, 37-50

28327. BERNADAC, CHRISTIAN, La Kriegsmarine. Parijs, Édition France-Empire, 1999, 510 p., ill.

28328. BROWN, DAVID K., Designing the Grand Fleet: warship development 1905-1923. Londen, Chatham Publishing, 1999, 224 p., ill.

28329. BURIGANA, DAVID, Le rapprochement naval franco-soviétique: les missions Sivkov et Mouklévitch (1934). RHA 1999, nr 214, 91-107

28330. CARLISLE, RODNEY P., Navy RDT&E Planning in an age of transition: a survey guide to contemporary literature. Washington (DC), Naval Historical Center, 1997, 111 p., ill.

28331. CASERTA, LUDOVIC, PHILIPPE VAL, La Marine nationale, l'OTAN et la C.E.D. (1950-1954) ou l'impossible marine européenne. RHA 1999, nr 215, 79-94

28332. CUMMINGS, DENNIS J., The men behind

the Trident: SEAL team one in Vietnam. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 270 p., ill.

28333. DANLEY, MARK H., Colombian Navy in the Korean War, 1950-1953. AN 58, 1998, 243-261

28334. DINGMAN, ROGER, Ghost of war: the sinking of the Awa Maru and Japanese-American relations, 1945-1995. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 373 p., ill.

28335. EARLE, NEIL, Public opinion for peace: tactics of peace activists at the Washington Conference on naval armament (1921-1922). Journal of Church and State 40, 1998, 149-169

28336. EHLE, JÜRGEN, The German Navy after the Cold War and the reunification. NWCR 51, 1998, 4, 63-84

28337. EL-SHAZLY, NADIA EL-SAYED, The Gulf Tanker War: Iran and Iraq's maritime swordplay. New York, St. Martin's Press, 1998, 403 p., ill.

28338. ELFRATH, ULRICH e.a., Die deutsche Kriegsmarine 1935-1945. Wölfersheim-Berstadt, Podzun-Pallas-Verlag, 1998, 4 delen, ill.

28339. ELLIOT-MEISEL, ELIZABETH B., Arctic focus; the Royal Canadian Navy in arctic waters, 1946-1949. NM 9, 1999, 2, 23-39

28340. FOX, EUGENE, STANLEY ORMAN, The relevance of naval theater missile defense. Journal of Social, Political, and Economic Studies 23, 1998, 3-15

28341. GORMLY, ROBERT A., Combat swimmer: memoirs of a Navy Seal. New York (NY), E.P. Dutton, 1998, 272 p., ill. *(herinneringen aan de Vietnam-oorlog)*

28342. HAMER, DAVID, Bombers versus battleships. St. Leonard's, NSW, Allen & Unwin, 1998, 399 p., ill.

28343. HATTENDORF, JOHN B., Forget the Maine: navies in the modern world. Culturefront 7, 1998, 83-86

28344. HAYDON, PETER T., ANN L. GRIFFITHS (eds.), Canada's Pacific naval presence: purposeful of peripheral? Halifax (NS), Centre for Foreign Policy Studies Dalhousie University, 1998, ill.

28345. HILDEBRANDT, ERIK, Blue water ops: on the front line of U.S. Naval Aviation. Charlottesville (VA), Howell Press, 1998, 128 p., ill.

28346. HUAN, CLAUDE, Zwanzig Jahre deutsch-russischer Marine-Zusammenarbeit 1921-1941; übersetzt und bearbeitet von Harald Fock. S&Z 1999, nr 49, 35-43 *(verscheen in een Franse versie in Revue Maritime 6, 1996, 734-753)*

28347. KLAPER, ELISABETH, Lew Michailowitsch Galler: das tragische Schicksal eines baltendeutschen Admirals unter Stalin. S&Z 1999, nr 49, 44-46

28348. KNOTT, RICHARD A., A heritage of wings: an illustrated history of naval aviation. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 339 p., ill.

28349. LEVISON, JEFFREY L., RANDY L. EDWARDS, Missile inbound: the attack on the Stark in the Persian Gulf. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 160 p., ill.

28350. LIKHAREV, DMITRI V., Russian sources for British naval history 1900-1918. MM 85, 1999, 329-334

28351. LOUZEAU, BERNARD, Les Sous-Marins français: les bateaux noirs. Boulogne, Éditions Techniques pour l'Automobile et l'Industrie, 1998, 168 p., ill.

28352. LYONS III, JOHN T., Could a small crew have saved the Stark – or the Samuel B. Roberts? USNIP 124, 1998, 10, 86-88 *(betreft gebeurtenissen in de Golfoorlog)*

28353. MAIOLO, JOSEPH A., The Royal Navy and Nazi Germany, 1933-1939: a study in appeasement and the origins of the Second World War. Londen, Macmillan, 1998, 259 p., ill.

28354. MAUGER, ALAIN, Motifs symboliques "Marine" homologués en 1997. RHA 1999, nr 214, 134-135

28355. -, Motifs symboliques "Marine" homologués en 1998. RHA 1999, nr 215, 134-135

28356. McGOWAN, GORDON, The skipper & the Eagle. Peekskill (NY), National Maritime Historical Society, 1998, 220 p., ill. *(McOwan voer in 1946 naar Bremerhaven, bracht de "Horst Wessel" als oorlogsbuit naar New York; het schip voer verder als de "Eagle" bij de U.S. Coast Guard; herziene editie met een inleiding van Peter Stanford en een nawoord van Robert J. Papp, de huidige kapitein van de "Eagle")*

28357. MENON, RAJA, Maritime strategy and continental wars. Londen, Frank Cass, 1998, 215 p., ill.

28358. MÜNCHING, L.L. VON, Het einde van de konvooidienst in de Straat van Gibraltar (1938): een altijd vergeten hoofdstuk uit de Nederlandse koopvaardijgeschiedenis. BW 50, 1998, 362-364 *(op 10 maart 1937 begonnen na het uitbreken van de Spaanse burgeroorlog het jaar tevoren)*

28359. O'BRIEN, PHILLIPS PAYSON, British and American naval power: politics and policy, 1900-1936. Westport, Praeger, 1998, 274 p., ill.

28360. OLSON, CARL L., MARK J. SEIDENBERG, ROBERT W. SELLE, U.S.-Russian maritime boundary giveaway. Orbis 42, winter 1998, 75-90

28361. OVERLACK, PETER, German war plans in the Pacific, 1900-1914. Historian 60, 1998, 578-593

28362. PEET, A.J. VAN DER, Boxer-opstand: de Koninklijke marine in Chinese wateren, zomer 1900. MB 109, 1999, 60-66

28363. SCHECK, RAFFAEL, Alfred von Tirpitz and German right-wing politics, 1914-1930. Boston (MA), Humanities Press, 1998, 284 p., ill.

28364. SHARPE, PETER, U-Boat fact file: detailed service histories of the submarines operated by the Kriegsmarine 1935-1945. Earlton, Leics., Midland Publishing Group, 1998, 224 p., ill.

28365. SHULIMSON, JACK e.a., U.S. Marines in Vietnam: the defining year, 1968. Washington (DC), U.S. Marine Corps, 1997, 805 p., ill.

28366. TURPIN, FRÉDÉRIC, 1945, l'amiral d'Argenlieu et le général Leclerc, en Indochine, aux sources d'une rivalité célèbre. RHA 1998, nr 213, 87-96

28367. VAICBOURDT, NICOLAS, La difficile adaptation de l'U.S. Navy à la Guerre froide: "avons-nous encore besoin d'une marine?" (1947-1950). RHA 1999, nr 215, 3-16

28368. VIAL, PHILIPPE, De la nécessité de l'aide: des inconvénients de la dépendance: le réarmement de la Marine sous la IVe République. RHA 1999, nr 215, 17-36

28369. WILDENBERG, THOMAS, Admiral with wings. USNIP 124, 1998, 9, 70-73 *(betreft Admiraal J.M. Reeves en zijn verdiensten in de periode vóór WOII voor de marineluchtvaart)*

28370. WILLIAMS, MARION D., Submarines under ice: the U.S. Navy's polar operations. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1998, 223 p., ill.

28371. WRIGHT, ANTHONY, Australian carrier decisions: the acquisition of HMA ships Albatross, Sydney and Melbourne. Canberra, Defence Publishing and Visual Publications, 1998, 187 p., ill.

Marine – 20e eeuw/eerste wereldoorlog

28372. BIESEMAAT, TON, Jacht op het goud van de "Tubantia". MN 88, 1999, 1, 23-26 *(in maart 1916 in de Noordzee getorpedeerd en gezonken; volgens de geruchten had het schip het goud van keizer Wilhelm II aan boord)*

28373. CLARK, GEORGE B., Devil dogs: fighting marines of World War I. Novato (CA), Presidio Press, 1999, 512 p., ill.

28374. HANNEMANN, LUDWIG C.R., 1914: Handelskriegführung deutscher Schlachtkreuzer in entfernten Seegebieten?: eine Realisierbarkeitsstudie. S&Z 1999, nr 49, 31-34

28375. HUMPHREYS, ROY, The Dover patrol 1914-1918. Stroud, Gloucestershire, Sutton Publishing, 1998, 224 p., ill.

28376. JAMIESON, ALAN G., Martyr or pirate?: the case of Captain Fryatt in the Great War. MM 85, 1999, 196-202

28377. JONES, JERRY W., U.S. battleship operations in World War I. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1998, 170 p., ill.

28378. KOP, H.J.E. VAN DER, De kruiser Emden: een nachtmerrie voor de geallieerden. MB 109, 1999, 38-45

28379. McBRIDE, KEITH, Opal and Narborough, January 1918. MM 85, 1999, 212-215 *(twee torpedobootjagers van het 12th Flotilla)*

20e eeuw/tweede wereldoorlog

28380. ALEXANDER, JOSEPH H., What was Nimitz thinking? USNIP 124, 1998, 11, 42-46 *(betreft de invasie van Peleliu in 1944)*

28381. CAMP JR., ROBERT, Carrier Air Group 86 in World War II. Atglen (PA), Schiffer Military History, 1998, ill.

28382. CHRISTMAN, AL, Target Hiroshima: Deak Parsons and the creation of the atomic bomb. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1998, 305 p., ill.

28383. CONDON, JOHN POMEROY, Corsairs and flattops: marine carrier air warfare, 1944-1945. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1998, 138 p., ill.

28384. ELLSÉN, J., H. WESTERMARK, Främmande Ubåt på Svenskt vatten. Stockholm, Ehrenblad Editions, 1998, 193 p., ill.

28385. FORBES, GORDON, Goodbye to some. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 288 p. *(herdruk van editie 1961; autobiografisch verslag van activiteiten van een "Navy patrol bombing squadron")*

28386. FUREY, CHARLES, Going back: a navy airman in the Pacific War. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 230 p., ill.

28387. GAMBLE, BRUCE, The black sheep squadron: the definitive account of Marine

Fighter Squadron 214 in World War II. Novato (CA), Presidio Press, 1998, 466 p., ill.

28388. GELLERMANN, GÜNTHER W., Der andere Auftrag: Agenteneinsätze deutscher U-Boote im Zweiten Weltkrieg. Bonn, Bernard & Graefe, 1997, 237 p., ill.

28389. HANTZSCHE, E., Heizölverbrauch bei der Operation "Berlin" 1941. S&Z 1999, nr 49, 20-30

28390. HATCHER, PATRICK LLOYD, North Atlantic civilization at war: the World War II battles of sky, sand, snow, sea, and shore. Armonk (NY), M.E. Sharpe, 1998, 177 p., ill.

28391. HAY, IAN, Singapore repulsed: the battle cruiser Repulse. Bishop Auckland, Durham, Pentland Press, 1997, 230 p., ill.

28392. HOWCROFT, IVOR, From beachhead to bridgehead: the Royal Navy's role in the amphibious assault across the Rhine, Spring 1945. MM 85, 1999, 308-319

28393. KENNEDY, WALTER, Shipping in Dublin Port 1939-1945. Bishop Auckland, Durham, Pentland Press, 1998, 149 p., ill.

28394. LANGENBERG, WILLIAM H., USS Kearny and USS Reuben James: early casualties of an undeclared naval war. Sea History 1998/99, nr 87, 34-37 *(betreft konvooi dat eind 1941 onder begeleiding van vijf Amerikaanse oorlogsschepen op weg was naar Groot-Britannië)*

28395. LEWIS, ADRIAN R., The failure of allied planning and doctrine for Operation Overlord: the case of minefield and obstacle clearance. Journal of Military History 62, 1998, 4, 787-807

28396. LUND, CHRISTIAN, Danske skibe under det japanske solbanner. HSK 1998, 84-99 *(betreft enkele Deense schepen die in WOII door Japan werden geconfiskeerd en verder onder Japanse vlag voeren; met Engelse samenvatting)*

28397. MARKEN, JAN-VOS VAN, ANNIE HUISMAN-VAN BERGEN, Zeewaardig maken van de Epica-vouwkano door Engelandvaarders tijdens de Tweede Wereldoorlog. TvZ 18, 1999, 47-52

28398. McBRIDE, KEITH, "Operation Rake": Captain Barthes in the Skagerrak, April 1940. MM 85, 1999, 84-86

28399. McGEE, WILLIAM L., Bluejacket odyssey, 1942-1946: Guadalcanal to Bikini: naval armed guard in the Pacific. Palo Alto (CA), The Glencannon Press, 1997, 518 p., ill.

28400. McLEAN, DOUGLAS M., Confronting technological and tactical change: allied anti-submarine warfare in the last year of the Battle of the Atlantic. Canadian Military History 7, 1998, 3, 23-34

28401. MÜNCHING, L.L. VON, De ondergang van het motorschip "Marnix van Sint Aldegonde": een episode uit de strijd in de Middellandse Zee. BW 50, 1998, 412-413

28402. NIESTLÉ, AXEL, German U-boat losses during World War II: details of destruction. Londen, Greenhill Books, 1998, 305 p., ill.

28403. PADFIELD, PETER, War beneath the sea: submarine conflict during World War II. New York, Wiley, 1998, 560 p., ill.

28404. PRADOS, EDWARD (ed.), Neptunus Rex: Naval stories of the Normandy invasion, June 6, 1944. Novato, Presidio, 1998, 304 p., ill.

28405. REYNOLDS, LEONARD C., Dog boats at war: Royal Navy D Class MTBs and MGBs 1939-1945. Stroud, Gloucestershire, Sutton Publishing, 1998, 299 p., ill.

28406. ROHWER, JÖRGEN, Axis submarine successes of World War Two: German, Italian and Japanese submarine successes, 1939-1945. Londen, Greenhill Books, 1999, 366 p., ill.

28407. RUDEK, JOACHIM H., Wie man auch in neuerer Zeit noch zu einem anderen Namen kommen kann. Das Nordlicht 7, 1999, Heft 23, 6-13

28408. SARTY, ROGER, Canada and the Battle of the Atlantic. Quebec, Editions Art Global, 1998, 167 p., ill.

28409. SYRETT, DAVID (ed.), The Battle of the Atlantic and signals intelligence: U-boat situations and trends, 1941-1945. Aldershot, Ashgate, 1998, 628 p., ill.

28410. SYRETT, DAVID, Communications intelligence and the sinking of the U-860, April-June 1944. MM 85, 1999, 68-75

28411. -, Communications Intelligence and Murmansk Convoys JW 56A, JW 56B, and RA 56: 12 January-9 February 1944. AN 58, 1998, 369-381

28412. -, The Battle for Convoy HG-75, 22-29 October 1941. NM 9, 1999, 1, 41-51

28413. TABAK, WIEBREN, MLD'er in het vuur: postuum vliegerkruis voor springlevende oorlogsveteraan. Alle Hens 51, 1998, 12, 16-21

28414. WYNN, KENNETH, U-Boat operations of the Second World War, Volume 1: career histories, U1 – U510. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 362 p., ill.

28415. -, U-boat operations of the Second World War, Volume 2: career histories, U-511-U IT25. Londen, Chatham Publishing, 1998, 312 p., ill.

28416. YOUNG, DANIEL J., First twenty-four hours of war in the Pacific. Shippensburg (PA), Burd Street Press, 1998, 178 p., ill.

Koopvaardij – algemeen

28417. AGNARSDOTTIR, ANNA, The challenge of war on maritime trade in the North Atlantic: the case of the British trade to Iceland during the Napoleonic wars. In: *(Olaf Uwe Janzen (ed.))* Merchant organization and maritime trade (St. John's, NF, 1998) 221-258

28418. BULLEN, MARK, The Newport Customs House. MW 19, 1997-98, 56-69

28419. BUTLER, JOHN A., Sailing on Friday: the perilous voyage of America's merchant marine. Washington (DC), Brassey's, 1997, 288 p., ill.

28420. DIVITIIS, GIGLIOLA PAGANO DE, English merchants in seventeenth-century Italy; transl. by Stephen Parkin. Cambridge, Cambridge University Press, 1998, 219 p., ill.

28421. FELKNOR, BRUCE L. (ed.), The U.S. Merchant Marine: at war, 1775-1945. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1998, 362 p., ill.

28422. HOFSTEIN, CYRIL, Dans l'enfer des Chinchas: la route du guano est toujours ouvert! LCM 1999, nr 122, 30-43 *(betreft het vervoer van guano vanaf circa 1840)*

28423. LINDBLAD, J. THOMAS, Nederland en de Oostzee 1600-1850. In: *(Remmelt Daalder e.a. (eds.))* Goud uit graan (Zwolle, 1998), 8-27

28424. MARZAGALLI, SILVIA, A vital link in wartime: the organization of a trade and shipping network between the United States and Bordeaux, 1793-1815. In: *(Olaf Uwe Janzen, ed.))* Merchant organization and maritime trade (St. John's, NF, 1998) 199-219

28425. McDOUGALL, DAVID J., The Canadian Customs Preventive Service on the Lower St. Lawrence and the Baie des Chaleurs. Argonauta 16, 1999, 1, 7-16

28426. OICKLE, VERNON, Busted: Nova Scotia's war on drugs. Halifax, Nimbus Publishing, 1997, 213 p., ill. *(betreft activiteiten in de periode 1975-1997)*

28427. OLESEN, WILLIAM, Cargoes of San Francisco Bay scow schooners: recollections of William Oleson; with commentary by Randle McLean Biddle. NRJ 43, 1998, 219-224

28428. PEPELASIS MINOGLOU, IOANNA, The Greek merchant house of the Russian Black Sea: a nineteenth-century example of a traders' coalition. IJMH 10, 1998, 1, 61-104

28429. ROSEVEARE, HENRY G., Merchant organization and maritime trade in the North Atlantic, 1660-1815: some reflections. In: *(Olaf Uwe Janzen (ed.))* Merchant organization and maritime trade (St. John's, NF, 1998) 259-267

28430. STANFORD, PETER, The Cape Horn road, part XVI: Columbia, the gem of the ocean!: how the young American Republic, freed of British rule, soared ahead in the burgeoning ocean traffics of both the Atlantic and Pacific worlds. Sea History 1998, nr 86, 8-13 *(vervolg van nr 27366)*

28431. -, The Cape Horn road, part XVII: America begins to change the Atlantic world, led by a powerful "X" factor in New York's way of doing things. Sea History 1998/99, nr 87, 11-16

28432. THOWSEN, ATLE, Forsikringen følger flåten: fra Norwegian Underwriters' Agency, New York, til Scandinavian Marine Claims Office, Inc., Stamford, Connecticut (2. Del). SAB 1997 (verschenen 1998) 45-190 *(vervolg van nr 26617)*

28433. -, The underwriters follow the fleet: from Norwegian Underwriters' Agency to Scandinavian Marine Claims Office, Inc, 1897-1997. Bergen, SMCO and Bergen Maritime Museum, 1998, 280 p., ill.

28434. VASSALLO, CARMEL, The Malta Chamber of Commerce 1848-1979: an outline history of Maltese trade. Malta, Malta Chamber of Commerce, 1998, 254 p., ill.

Koopvaardij – rederij

28435. ARCHBOLD, MICHAEL, Red funnel: a pictorial history. Abingdon, Nuffield Press, 1997, 57 p., ill. *(geschiedenis van The Southampton, Isle of Wight and South of England Royal Mail Steam Packet Public Limited Company van 1861 tot heden)*

28436. BIJL, JAAP, Compagnie Generale Transatlantique. Lekko 1998, nr 257, 314-316 *(overzicht van de door deze rederij in de periode 1882-1982 geëxploiteerde sleepboten)*

28437. BOER, G.J. DE, 150 Jaar "Van Uden". Alkmaar, De Alk, 1998, 176 p., ill. *(van oorsprong Brabantse rederij)*

28438. CAGE, R.A., A tramp shipping dynasty: Burrell & Son of Glasgow, 1850-1939: a history of ownership, finance, and profit. Westport (CT), Greenwood Press, 1997, 213 p., ill.

28439. CLARK, JOHN J., MARGARET CLARK, The evolution and demise of the United Sta-

tes Lines, Inc. AN 58, 1998, 353-367

28440. GREENHILL, ROBERT G., Competition or co-operation in the global shipping industry: the origins and impact of the Conference System for British shipowners before 1914. In: *(David J. Starkey, Gelina Harlaftis (eds.))* Global markets (St. John's, NF, 1998) 53-80

28441. HANISCH, TORE JØRGEN e.a., Roundtable on Morten Hahn-Pedersen, AP Møller og den Danske Olie; with a response by Morten Hahn-Pedersen. IJMH 10, 1998, 1, 183-209

28442. HOORWEG, ARIE, Fred Olsen – 1848/1998: opgericht door drie broers: Fredrik Christian, Petter en Andreas, allen kapiteins. BW 54, 1999, 64-70

28443. JONG, MENSO DE, Het best bewaarde geheim: waarom de SMN nooit koninklijk wilde zijn. BW 50, 1998, 449-452 *(reactie op nr 27484)*

28444. KARDASIS, VASSILIS, International trends and Greek shipping: the business strategy of Demetrios Moraitis, 1893-1908. In: *(David J. Starkey, Gelina Harlaftis (eds.))* Global markets (St. John's, NF, 1998) 285-301

28445. KAUKIAINEN, YRJÖ, International freight markets in the 1830s and 1840s: the experience of a major Finnish shipowner. In: *(David J. Starkey, Gelina Harlaftis (eds.))* Global markets (St. John's, NF, 1998) 1-27

28446. MILES, PATRICIA, Treasures of an island trader. Signals 1998, nr 44, 22-24 *(betreft een veiling van maritieme gedenkstukken van de in financiële problemen geraakte firma Burns Philp & Company, gespecialiseerd in de scheepvaart op Australië, Azië en de Pacific)*

28447. THEOTOKAS, JOHN, Organizational and managerial patterns of Greek-owned shipping enterprises and the internationalization process from the Interwar Period to 1990. In: *(David J. Starkey, Gelina Harlaftis (eds.))* Global markets (St. John's, NF, 1998) 303-318

Koopvaardij – tot 1800

28448. AURELL, JAUME, ALFONS PUIGARNAU, La cultura del mercader en la Barcelona del siglo XV. Barcelona, Omega, 1998, 363 p., ill.

28449. AZCONA-GUERRA, A.-M., Contribution à l'étude des réseaux commerciaux dans un espace interrégional: Navarre-Aquitaine au XVIIIe siècle. BCHEA 1997, nr 7, 59-84

28450. BEEK, B.L. VAN, W.H. METZ, O.R. ORTIZ TRONCOSO, Zonder zout kunnen zij niet leven: zoutvaart op Venezuela in de Gouden Eeuw. SH 34, 1999, 208-213

28451. BLÄSING, JOCHEN, TON LANGENHUYZEN, Dutch sea transport in transition: the German hinterland as catalyst, 1850-1914. In: *(David J. Starkey, Gelina Harlaftis (eds.))* Global markets (St. John's, NF, 1998) 103-126

28452. BOISSON, D., Les relations commerciales entre les marchands protestants de Bordeaux, le Portugal et Madère au début des années 1680. BCHEA 1997, nr 3, 137-144

28453. BOSHER, J.F., The Gaigneur clan in the seventeenth-century Canada trade. In: *(Olaf Uwe Janzen (ed.))* Merchant organization and maritime trade (St. John's, NF, 1998) 15-51

28454. BOTTIN, JACQUES, Négoce et crises frumentaires: Rouen et ses marchands dans le commerce internationale du blé (milieu XVIe siècle – début du XVIIe siècle). RHMC 45, 1998, 558-588

28455. BROEZE, FRANK, Containerization and the globalization of liner shipping. In: *(David J. Starkey, Gelina Harlaftis (eds.))* Global markets (St. John's, NF, 1998) 385-423

28456. BRUIJN, JAAP R., The maritime industries of the Dutch Republic, in particular the timber trade, in the 17th and 18th centuries. In: Timber and trade (Aksdal, 1999) 58-70

28457. BUTEL, PAUL, Les navires dans les ports français au lendemain de la guerre de Sept Ans. BCHEA 1997, nr 4, 45-72

28458. CHILDS, W.R., Medieval English trade in the North Sea: Denmark and Jutland, c1300-1500. *(Proceedings)* A North Sea Region: West Jutland and the World, II (Esbjerg, 1998) 47-74

28459. FLAYHART III, WILLIAM HENRY, The expansion of American interests in Transatlantic commerce and trade, 1865-1893. In: *(David J. Starkey, Gelina Harlaftis (eds.))* Global markets (St. John's, NF, 1998) 127-147

28460. FRASER, DOUG, Postwar casualty: Canada's merchant navy. Lawrencetown Beach (NS), Pottersfield Press, 1997, 154 p., ill.

28461. GAUSSENT, J-R, R. RICHARD, Un aspect du commerce sétois au XVIIIe siècle: l'exportation des vins et eaux de vie par des bâtiments du nord. BCHEA 1997, nr 3, 85-136

28462. GAUTIER, BERTRAND, Commerce et marchands dans la première moitié du XVIIe siècle, 1630-1660. BCHEA 1997, nr 6, 13-60

28463. -, Les marchands étrangers à Bordeaux et Rouen dans la première moitié du XVIIe siècle. BCHEA 1997, nr 7, 9-33

28464. GOTO, SHIN, Globalization and international competitiveness: the experience of the Japanese shipping industry since the 1960s. In: *(David J. Starkey, Gelina Harlaftis (eds.))* Global markets (St. John's, 1998) 355-383

28465. HENNINGER, W., Les renouvellements du négoce bordelais sous la restoration: l'exemple des maisons Bethmann et de Luze. BCHEA 1997, nr 5, 77-128

28466. JARVIS, ADRIAN, The nineteenth-century roots of globalization: some technological considerations. In: *(David J. Starkey, Gelina Harlaftis (eds.))* Global markets (St. John's, NF, 1998) 217-237

28467. JEANNIN, PHILIPPE, Le commerce international des vins en Europe, XVII-XVIIIe siècles. BCHEA 1997, nr 5, 281-286

28468. JOHANSEN, HANS CHR., Sejlads og handel mellem Norge og Danmark i 1700-tallet. In: I det lange løp: essays i økonomisk historie tilegent Fritz Hodne (Bergen, 1997) 293-304

28469. KUNIO, KATAYAMA, The expansion of Japan's shipping interests before the Sino-Japanese war. In: *(David J. Starkey, Gelina Harlaftis (eds.))* Global markets (St. John's, NF, 1998) 149-161

28470. LANGHELLE, SVEIN IVAR, The timber export from the Tysvær-area in the 16th and 17th century. In: Timber and trade (Aksdal, 1999) 24-36

28471. LILLEHAMMER, ARNVID, The timber trade and the Ryfylke farmers, c. 1500-1700. In: Timber and trade (Aksdal, 1999) 6-23

28472. LORENZEN-SCHMIDT, KLAUS-J., Some remarks to tables on shipping from West Jutland ports to Hamburg 1786-1801. *(Proceedings)* A North Sea Region: West Jutland and the World, II (Esbjerg, 1998) 179-206

28473. MADSEN, PER KRISTIAN, Ribe – a medieval Hanse town?: a survey of the "long lines" of the trade of Ribe and its Baltic connections. *(Proceedings)* A North Sea Region: West Jutland and the World, II (Esbjerg, 1998) 75-100

28474. MARZAGALLI, S., Commerce maritime et blocus continental dans l'Europe napoléonienne: une reconsidération. BCHEA 1997, nr 7, 85-110

28475. -, Les voyages des négociants bordelais à l'époque du blocus continental. BCHEA 1997, nr 6, 151-170

28476. MORTENSEN, PER HAUGE, Shipping to and from Ringkøbing 1679-1798: studies of customs and excise returns. *(Proceedings)* A North Sea Region: West Jutland and the World, II (Esbjerg, 1998) 151-178

28477. MORTENSØN, OLE, Bergens Vaag: en gammel kortskitse. SAB 1997 (verschenen 1998), 8-17 *(beschrijft de inbreng van de Hanse en de Nederlanden in de scheepvaart met Bergen naar aanleiding van een schets van een Nederlandse kaart van Bergen, aangetroffen in het Rijksarchief te Kopenhagen; met Engelse samenvatting)*

28478. NEGRE, PIERRE, Le vin sur l'eau: tonneaux et gabares en Aquitaine. CHM 1998, nr 38, 55-60 *(over het vervoer van wijn met behulp van tonnen en lichters)*

28479. OSLER, ADRIAN G., Newcastle's West Jutland trade: the formative years, 1870-1914. *(Proceedings)* A North Sea Region: West Jutland and the World, II (Esbjerg, 1998) 207-227

28480. PEDRAJA, RENÉ DE LA, Oil and coffee: Latin American merchant shipping from the Imperial Era to the 1950s. Westport (CT), Greenwood Press, 1998, 193 p., ill.

28481. POULSEN, BJØRN, West to East: transit across Jutland c1450-1600. *(Proceedings)* A North Sea Region: West Jutland and the World, II (Esbjerg, 1998) 101-119

28482. PRIOTTI, JEAN-PHILIPPE, Un marché international inattendu: Bilbao dans les années 1560. BCHEA 1997, nr 8, 11-36

28483. RABUZZI, DANIEL A., Cutting out the middleman?: American trade in Northern Europe, 1783-1815. In: *(Olaf Uwe Janzen (ed.))* Merchant organization and maritime trade (St. John's, NF, 1998) 175-198

28484. SCHOLL, LARS U., The global communications industry and its impact on international shipping before 1914. In: *(David J. Starkey, Gelina Harlaftis (eds.))* Global markets (St. John's, NF, 1998) 195-215

28485. SMOUT, CHRISTOPHER, The Norwegian timber trade before 1707, from the Scottish perspective. In: Timber and trade (Aksdal, 1999) 37-57

28486. TATSUKI, MARIKO, Cooperation and reorganization on the North-South routes from Japan in the Interwar period. In: *(David J. Starkey, Gelina Harlaftis (eds.))* Global markets (St. John's, NF, 1998) 163-194

28487. TIELHOF, MILJA VAN, Directie der Oostersche Handel en Reederijen: galjootsgeld werd subsidiekapitaal. OA 51, 1999, 78-82

28488. -, Behouden vaart! In: *(Remmelt Daalder e.a. (eds.))* Goud uit graan (Zwolle, 1998) 28-41

28489. VASSALLO, CARMEL, Corsairing to commerce: Maltese merchants in XVIII century

Spain. Msida, University of Malta, 1998, 378 p., ill.

28490. VELUWENKAMP, JAN WILLEM, Lading voor de Oostzee. In: *(Remmelt Daalder e.a. (eds.))* Goud uit graan (Zwolle, 1998) 42-55

28491. VOSS, PETER, L'exemple d'un bourgeois marchand de Bordeaux au milieu du XVIIe siècle. BCHEA 1997, nr 4, 73-110

28492. -, Une communauté sur le déclin?: les marchands hollandais à Bordeaux, 1650-1715. BCHEA 1997, nr 7, 33-58

28493. WEGENER, SLEESWIJK, A., Les vins de Guyenne sur le marché hollandais à la fin du XVIIe et au XVIIIe siècle. CHM 1998, nr 38, 31-41

28494. WRAY, WILLIAM D., National alliances and global webs: the internationalization of Japanese shipping. In: *(David J. Starkey, Gelina Harlaftis (eds.))* Global markets (St. John's, NF, 1998) 81-101

28495. ZAHEDIEH, NUALA, Credit, risk and reputation in late seventeenth-century colonial trade. In: *(Olaf Uwe Janzen (ed.))* Merchant organization and maritime trade (St. John's, NF, 1998) 53-74

28496. (N.N.), Timber and trade: articles on the timber export from the Ryfylke-area to Scotland and Holland in the 16th and 17th century. Aksdal, Lokalhistorisk Stiftelse, 1999, 70 p.

Koopvaardij – om de oost

28497. BOUCHON, GENEVIEVE, Du vin et des épices: quelques mots sur le commerce du vin dans l'océan Indien, du début de l'ère chrétienne à l'époque médiévale. CHM 1998, nr 38, 6-9

28498. BULBECK, DAVID e.a., Southeast Asia exports since the 14th centry: cloves, pepper, coffee, and sugar. Leiden, KILTV, 1998, 195 p.

28499. CAMPO, J.N.F.M. A, Business not as usual: Dutch shipping in independent Indonesia, 1945-1958. IJMH 10, 1998, 2, 1-39

28500. CHALLE, R., Journal du voyage des Indes Orientales. Genève, Droz, 1998, 472 p., ill.

28501. CHAUDHURY, SUSHIL, MICHEL MORINEAU (eds.), Merchants, companies and trade: Europe and Asia in the early modern era. Cambridge, Cambridge University Press, 1999, 332 p., ill.

28502. CHEONG, W.E., Hong merchants of Canton: Chinese merchants in sino-western trade, 1684-1798. Richmond, Curzon, 1997, 376 p., ill.

28503. DEGRYSE, K., The origins of the growth of West-European tea trade in the 18th century. BCHEA 1997, nr 6, 129-136

28504. FLORES, JORGE MANUEL, Os Portugueses e o Mar de Ceildo: trato, diplomacia e guerra (1498-1543). Lissabon, Edições Cosmos, 1998, 368 p., ill.

28505. FRANGAKIS-SYRETT, ELENA, Commerce in the Eastern Mediterranean from the eighteenth to the early twentieth centuries: the city-port of Izmir and its hinterland. IJMH 10, 1998, 2, 125-154

28506. HUNDLEY, PAUL, The China trade returns to Sydney. Signals 1998, nr 43, 4-7

28507. JONG, J.J.P. DE, De waaier van het fortuin: van handelscompagnie tot koloniaal imperium: de Nederlanders in Azië en de Indonesische archipel 1595-1950. Den Haag, Sdu Uitgevers, 1998, 715 p., ill.

28508. LE PICHON, ALAIN, Aux origines de Hong-Kong: aspects de la civilisation commerciale à Canton. Parijs, L'Harmattan, 1999, 602 p., ill.

28509. LEEUWRIK, J.H.J., Zilver uit de tijd van de VOC. Tableau 21, 1998, 2, 77-80

28510. MUKHERJEE, RUDRANGSHU, LAKSHMI SUBRAMANIAN (eds.), Politics and trade in the Indian Ocean world: essays in honour of Ashin Das Gupta. New Delhi, OUP, 1998, 281 p., ill.

28511. PICOT-BERMOND, E., Mirage ou réalité économique: les armements pour les Indes à Bordeaux dans la seconde moitié du XVIe siècle. BCHEA 1997, nr 5, 127-136

28512. PRAKASH, OM (ed.), European commercial expansion in early modern Asia. Brookfield (VT), Variorum Press, 1997, 330 p., ill.

28513. SPALLANZANI, M., Mercanti fiorentini nell'Asia portoghese. Florence, Studio per edizioni scelte, 1997, 297 p., ill.

28514. STRUM, HARVEY, "By God's grace bound for Canton". MM 85, 1999, 325-329

28515. VELHO, ALVARO, Vasco da Gama: la relation du premier voyage aux Indes 1497-1499; traduction de Paul Teyssier. Parijs, Éditions Chandeigne, 1998, 124 p., ill.

28516. (N.N.), La Route des Indes: Les Indes et l'Europe: échanges artistiques et héritages communs 1650-1850. Parijs, Somogy, 1999, 177 p., ill.

28517. -, Voyage de Pyrard de Laval aux Indes Orientales (1601-1611); transcription de Xavier de Castro. Parijs, Éditions Chandeigne, 1998, 1024 p., ill.

Koopvaardij – om de west

28518. CHASE, J., War on trade and trade in war: Stephen Jumel and New Yorck maritime commerce 1793-1815. BCHEA 1997, nr 4, 111-162

28519. FELDBÆK, OLE, Danish North Atlantic shipping, 1720-1814. IJMH 10, 1998, 1, 105-120

28520. GUICHANAUD-TOLLIS, MICHELLE, Le sucre dans l'espace caraïbe hispanophone XIX-XXe siècles. Parijs, L'Harmattan, 1999, 398 p., ill.

28521. KONOW, TOR VON, Ur loggboken: utdrag ur Minnen från en långfärd till Västindien med korvetten Freja 1902-03, upptecknade ur dagboken. AMK 1998, 157-164

28522. MATSON, CATHY, Merchants and empire: trading in colonial New York. Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1998, 458 p., ill.

28523. McCUSKER, J., Bulletins de trafic et listes de navires: sources pour l'histoire économique du monde Atlantique. BCHEA 1997, nr 1, 21-27

28524. POSTMA, JOHANNES, Breaching the mercantile barriers of the Dutch colonial empire: North American trade with Surinam during the eighteenth century. In: *(Olaf Uwe Janzen (ed.))* Merchant organization and maritime trade (St. John's, NF, 1998) 107-131

28525. ROSSIGNOL, PH. et B., De Saint-Affrique à Bordeaux en passant par la Guadeloupe: le famille Poyen. BCHEA 1997, nr 5, 137-156

28526. (N.N.), Les marchands basques espagnols et l'espace Atlantique au XVIe siècle. BCHEA 1997, nr 7, 204-214

Koopvaardij – slavenvaart

28527. CAMUS, MICHEL, Armements négriers inédits de la compagnie des Indes Occidentales entre 1665 et 1672. BCHEA 1997, nr 8, 37-46

28528. DEVEAU, JEAN-MICHEL, Les archives de la traite des Noirs à La Rochelle. BCHEA 1997, nr 3, 189-194

28529. DRAKE, KELLY S., Colonization or deportation?: Black American emigration to Liberia and the American Colonization Society. LMS 51, 1999, 1, 2-11

28530. KLEIN, HERBERT S., A history of the Atlantic slave trade. Cambridge, Cambridge University Press, 1999, 256 p., ill.

28531. LANE, CALVIN, The African squadron: the U.S. Navy and the slave trade, 1820-1862. LMS 50, 1999, 86-98

28532. MIERS, SUZANNE, Slavery, and the slave trade as international issues, 1890-1939. SA 19, 1998, 2, 16-37

28533. MILLER, JOSEPH C., JOHN R. HOLLORAN, Slavery: annual bibliographical supplement (1997). SA 19, 1998, 3, 169-236

28534. PAGE, WILLIAM F., The Dutch triangle: the Netherlands and the Atlantic slave trade, 1621-1664. New York, Garland Publishing, 1997, 262 p., ill.

28535. RONNICK, MICHELE VALERIE, Virgil's Aeneid and John Quincy Adams's speech on behalf of the Amistad Africans. NEQ 71, 1998, 473-477

Koopvaardij – zeilvaart 19e & 20e eeuw

28536. DESSENS, HENK, Zeilen naar de Oostzee. In: *(Remmelt Daalder e.a. (eds.))* Goud uit graan (Zwolle, 1998) 56-69

28537. ENNALS, PETER, "Business for ships in miserable dull": a New Brunswick mariner confronts the waning days of sail. NM 9, 1999, 1, 23-39

28538. FLETCHER, DAINA, The last windjammers: grain races round Cape Horn. Signals 1998-1999, nr 45, 4-7 en 31

28539. KOZIAN, WALTER A., Katastrophenwinter vor Kap Hoorn im Jahre 1905. DSA 20, 1997, 129-168

Koopvaardij – stoom- & motorvaart

28540. ARTICUS, RÜDIGER, Anfangstage der Dampfschiffahrt zwischen Harburg und Hamburg. Die Heimat 1997, 7/8, 166-169

28541. CROCKETT, DAVID, EDWIN L. DUNBAUGH, Eastern steamship. Providence (RI), Steamship Historical Society of America, 1997, 106 p., ill. *(geschiedenis van de kustvaart van New England vanaf 1901)*

28542. KUNZ BOLT, CHARLOTTE, Erhaltung der Dampfschiffahrt in der Schweiz, Teil 6: 1970-1995. Dampferzeitung 1998, 4, 12-20

28543. ROBINSON, ROBB, The diffusion of steam in the fishing industries of Northwest Europe. IJMH 10, 1998, 2, 179-200

28544. SLOAN, EDWARD W., The first (and very secret) International Steamship Cartel, 1850-1856. In: *(David J. Starkey, Gelina Harlaftis (eds.))* Global markets (St. John's, NF, 1998) 29-52

Walvisvaart

28545. BARROW, TONY, The decline of British whaling in Arctic Canada, 1820-1850: a case study of Newcastle upon Tyne. NM 8, 1998, 4, 35-54

28546. BARTHELMESS, KLAUS, Die Fauth'sche Versuchsanlage auf der norwegischen Walfangstation Hestnes 1938/39: ein Beitrag zu den Autarkiebestrebungen im "neuen deut-

schen Walfang". DSA 20, 1997, 359-372

28547. -, SVEND TOUGAARD, Rekonstruktion af tranudvinding. Sjæk'len 1998 (verschenen 1999) 102-115 *(met Engelse samenvatting)*

28548. BASBERG, BJØRN L., Convergence or national styles?: the Japanese challenge to the British-Norwegian hegemony in the twentieth-century whaling industry. In: *(David J. Starkey, Gelina Harlaftis (eds.))* Global markets (St. John's, NF, 1998) 259-283

28549. CHATWIN, DALE, "If the government think proper to support it": issues of relevance to Australian whaling in the demise of the British Southern whale fishery. In: *(Susan Lawrence, Mark Staniforth (eds.))* The Archaeology of whaling in Southern Australia and New Zealand (Gundaroo, 1998) 87-92

28550. DAVIS, LANCE E., ROBERT E. GALLMAN, KAREN GLEITER, In pursuit of Leviathan: technology, institutions, productivity, and profits in American whaling, 1815-1906. Chicago, University of Chicago Press, 1997, 584 p., ill.

28551. GIBBS, MARTIN, Colonial boats and foreign ships: the history and archaeology of nineteenth century whaling in Western Australia. In: *(Susan Lawrence, Mark Staniforth (eds.))* The Archaeology of whaling in Southern Australia and New Zealand (Gundaroo, 1998) 36-47

28552. GOJAK, DENIS, An historical and archaeological overview of the whaling industry in New South Wales and Norfolk Island. In: *(Susan Lawrence, Mark Staniforth (eds.))* The Archaeology of whaling in Southern Australia and New Zealand (Gundaroo, 1998) 11-20

28553. HACQUEBORD, LOUWRENS, Report of an archaeologist on Jan Mayen. CP 13, 1998, 2, 82-92

28554. JONG, C. DE, Walvisvaarders van Föhr in Spaans Amerika in 1796. BW 50, 1998, 481-483

28555. KOSTOGLOU, PARRY, "When whaling was a war": an examination of conflict in Tasmanian Bay whaling. In: *(Susan Lawrence, Mark Staniforth (eds.))* The Archaeology of whaling in Southern Australia and New Zealand (Gundaroo, 1998) 103-110

28556. LAWRENCE, SUSAN, MARK STANIFORTH (eds.), The archaeology of whaling in Southern Australia and New Zealand. Gundaroo (NSW), The Australian Institute for Maritime Archaeology, 1998, 120 p., ill.

28557. MILES, PATRICIA, Whales and whaling at the Australian National Maritime Museum. In: *(Susan Lawrence, Mark Staniforth (eds.))* The Archaeology of whaling in Southern Australia and New Zealand (Gundaroo, 1998) 79-86

28558. NASH, MIKE, A survey of the Tasmanian shore-based whaling industry. In: *(Susan Lawrence, Mark Staniforth (eds.))* The archaeology of whaling in Southern Australia and New Zealand (Gundaroo, 1998) 21-28

28559. PETURSDOTTIR, GUDRUN (ed.), Whaling in the North Atlantic: economic and political perspectives. Reykjavik, Fisheries Research Institute, University of Iceland, 1997, 158 p., ill.

28560. PRICKETT, NIGEL, The New Zealand shore whaling industry. In: *(Susan Lawrence, Mark Staniforth (eds.))* The Archaeology of whaling in Southern Australia and New Zealand (Gundaroo, 1998) 48-56

28561. STANIFORTH, MARK, Three whaling station sites on the West Coast of South Australia: Fowlers Bay, Sleaford Bay and Streaky Bay. In: *(Susan Lawrence, Mark Staniforth (eds.))* The Archaeology of whaling in Southern Australia and New Zealand (Gundaroo, 1998) 57-63

28562. STUART, IAIN, Sealing and whaling seascapes. In: *(Susan Lawrence, Mark Staniforth (eds.))* The Archaeology of whaling in Southern Australia and New Zealand (Gundaroo, 1998) 98-102

28563. TARTWIJK, BEN VAN, Het journaal van Commandeur Raven. Oud Hoorn 21, 1999, 29-31

Zee- en binnenvisserij

28564. BAGER, MAIBRITT, Fiskeri ved de danske kyster 1771. Sjæk'len 1998 (verschenen 1999) 43-50 *(met Engelse samenvatting)*

28565. BATSTONE, C.J., B.M.H. SHARP, New Zealand's quota management system: the first ten years. Marine Policy 23, 1999, 2, 177-190

28566. CAPILLIER, THIERRY, La pêche boulonnaise et la crise des années Trente. *(Proceedings)* La pêche en Manche et en Mer du Nord (Rijssel, 1998) 201-214

28567. CARRE, FRANÇOIS, L'essor de la pêche écossaise au XIXe siècle. *(Proceedings)* La pêche en Manche et en Mer du Nord (Rijssel, 1998) 257-268

28568. CONFOLENT, DOMINIQUE, Histoire de la pêche de Granville de 1900 à 1945, de la pêche morutière à la pêche artisanale. *(Proceedings)* La pêche en Manche et en Mer du Nord (Rijssel, 1998) 195-200

28569. COULL, JAMES R., National, regional and local divergences within the Scottish fishing industry since 1800. IJMH 10, 1998, 2, 201-218

28570. -, The development of marine superintendence in Scotland under the Fishery Boards. IJMH 10, 1998, 1, 41-59

28571. CREDLAND, ARTHUR e.a. (eds.), Harvest from a common sea: the North Sea fishery 1870-1940. Esbjerg, Association of North Sea Societies, 1997, 75 p., ill.

28572. -, Hull and the North Sea fishery 1870-1940. In: *(Arthur Credland e.a. (eds.))* Harvest from a common sea (Esbjerg, 1997) 40-57

28573. DÉSURY, PIERRE-ROMAIN, A bord d'un terre-neuvier de Saint-Brieuc vers 1840. LCM 1999, nr 123, 18-29 *(recent ontdekte notitie geeft een beeld van het leven aan boord van een kabeljauwvisser)*

28574. FOSS, JOHAN G., Frøya fiskeindustri gjennom 50 år. Dyrvik, Frøya fiskeindustri, 1997, 141 p., ill.

28575. FOSTER, HARRY, Don e want ony srimps?: the story of the fishermen of Southport and North Meols. Birkdale, Birkdale and Ainsdale Research Society, 1998, 156 p., ill.

28576. GIBSON, CHARLES DANA, The broadbill swordfishery of the Northwest Atlantic: an economic and natural history. Camden (ME), Ensign Press, 1998, 139 p., ill.

28577. GRAFTON, R. QUENTIN, DANIEL E. LANE, Canadian fisheries policy: challenges and choices. Canadian Public Policy/Analyse de Politique 24, 1998, 2, 133-147

28578. HAHN-PEDERSEN, MORTEN, The Danish North Sea fishery 1870-1940. In: *(Arthur Credland e.a. (eds.))* Harvest from a common sea (Esbjerg, 1997) 22-39

28579. HAMRE, HARALD, The Norwegian North Sea fisheries 1870-1940. In: *(Arthur Credland e.a. (eds.))* Harvest from a common sea (Esbjerg, 1997) 58-75

28580. HARRIS, BOB, Patriotic commerce and national revival: the Free British Fishery Society and British politics, c. 1749-58. EHR 114, 1998, nr 456, 285-313

28581. HARRIS, KEITH, GILLES MILLOT, JENNY BENNETT, "There's nothing like pilchards": a pressing plant becomes a working museum. Maritime life and traditions 1999, nr 2, 2-11

28582. HARRIS, MICHAEL, Lament for the ocean: the collapse of the Atlantic cod fishery: a true crime story. Toronto, McClelland & Stewart, 1998, 342 p., ill.

28583. HOLM, POUL, Fiskeriets økonomiske betydning i Danmark, 1350-1650. Sjæk'len 1998 (verschenen 1999) 8-42 *(met Engelse samenvatting)*

28584. -, The global fish market: internationalization and globalization, 1880-1997. In: *(David J. Starkey, Gelina Harlaftis (eds.))* Global markets (St. John's, NF, 1998) 239-258

28585. JAKOBSEN, STIG-ERIK, Development of local capitalism in Norwegian fish farming. Marine Policy 23, 1999, 2, 117-130

28586. JANZEN, OLAF UWE, A Scottish venture in the Newfoundland fish trade, 1726-1727. In: *(Olaf Uwe Janzen (ed.))* Merchant organization and maritime trade (St. John's, NF, 1998) 133-153

28587. KLINGLE, MATTHEW W., Plying atomic waters: Lauren Donaldson and the "Fern Lake concept" of fisheries management. Journal of the History of Biology 31, 1998, 1-32

28588. LE SANN, ALAIN, A livelihood from fishing: globalization and sustainable fisheries policy. Londen, Intermediate Technology Publications, 1998, 123 p., ill.

28589. LLOYD, L.J., Southport and North Meols fishermen and boat builders. Liverpool, Merseyside Maritime Museum, 1998, 70 p., ill.

28590. LOOMEIJER, FRITS, The Dutch North Sea fishery 1870-1940. In: *(Arthur Credland e.a. (eds.))* Harvest from a common sea (Esbjerg, 1997) 4-21

28591. MANNEVILLE, PHILIPPE, Les chalutiers fécampois au XXe siècle. *(Proceedings)* La pêche en Manche et en Mer du Nord (Rijssel, 1998) 185-194

28592. MATRAS-GUIN, JACQUELINE, La pêche artisanale à Granville de 1944 à 1994 de l'essor à la diversification. *(Proceedings)* La pêche en Manche et en Mer du Nord (Rijssel, 1998) 222-244

28593. MAYHER, BILL, Les homardiers du Maine: histoire et avenir d'une pêche traditionelle aux États-Unis. LCM 1999, nr 125, 2-15

28594. McCAY, BONNIE J., Oyster wars and the Public Trust: property, law, and ecology in New Jersey history. Tucson, University of Arizona Press, 1998, 246 p., ill.

28595. MÉVEL, XAVIER, L'anchois de Collioure. LCM 1999, nr 124, 2-7 *(havenplaatsje aan de Middellandse Zee, waar nog ansjovis wordt verwerkt)*

28596. MINET, JEAN-PIERRE, JEAN-PAUL DELPECH, Un siècle de recherche halieutique française en Manche et Mer du Nord à partir de Boulogne sur Mer. *(Proceedings)* La pêche en Manche et en Mer du Nord (Rijssel, 1998) 285-308

28597. NOREL, W. VAN, Historie van de Elburger vissersvloot. Elburg, Oudheidkundige Vereniging Arent thoe Boecop, 1999, 416 p., ill. *(beschrijving van alle vissersschepen van EB1 t/m EB 72)*

28598. PARMENTIER, JAN, La compagnie Van Vish-Vaert à Nieuport (1727-1737): une tentative ambitieuse de développement sur une grande échelle de la pêche à la morue et au hareng en Flandres. *(Proceedings)* La pêche en Manche et en Mer du Nord (Rijssel, 1998) 23-32

28599. -, To the Dogger Bank, the Faroes and Iceland: a joint stock fishing company in Nieuport, 1727-1737. Association for the History of the Northern Seas: yearbook 1997 (Esbjerg, 1998) 39-56

28600. REID, CHRIS, "Capitalism and the Scots fishermen": new technology, investment and risk in the Scottish herring industry before World War I. IJMH 10, 1998, 2, 65-90

28601. RICHARD, ROBERT, Apogée et déclin de la pêche morutière au Havre aux XVIIe et XVIIIe siècles: réflexions et problèmes. *(Proceedings)* La pêche en Manche et en Mer du Nord (Rijssel, 1998) 15-22

28602. ROBINSON, ROBB, JAMES R. COULL, CHRIS REID, Responses to the papers in the forum: Fishing History. IJMH 10, 1998, 2, 241-250

28603. SEILLIER, CHRISTIAN, Le tourisme et la pêche sur le littoral de la Manche, le point de vue du géographe. *(Proceedings)* La pêche en Manche et en Mer du Nord (Rijssel, 1998) 269-284

28604. SIERKSMA, KLAAS, Oost-Pruisische visserijvlag voerde oranje, wit en blauw. Vexilla Nostra 33, 1998, nr 218, 98-100

28605. TAYLOR, JOSEPH E., Making salmon: the political economy of fisheries science and the road not taken. Journal of the History of Biology 31, 1998, 33-59

28606. VILLIERS, PATRICK, La flotte de pêche dans l'activité de Boulogne à la veille de la Révolution. *(Proceedings)* La pêche en Manche et en Mer du Nord (Rijssel, 1998) 57-78

28607. WRIGHT, MIRIAM, Fishing in the Cold War: Canada, Newfoundland, and the international politics of the twelve-mile fishing limit, 1958-1969. Journal of the Canadian Historical Association 8, 1997, 239-258

28608. (PROCEEDINGS), La pêche en Manche et en Mer du Nord 18e-20e siècles: actes du Colloque tenu à Boulogne sur Mer les 18-21 Mai 1995. Christian Pfister-Langanay, Patrick Villiers, eds. Rijssel, Presses de l'Université Charles de Gaulle, 1998, 329 p., ill.

Kust- en binnenvaart

28609. ARMSTRONG, JOHN, JOHN CUTLER, GORDON MUSTOE, An estimate of the importance of the British coastal liner trade in the early twentieth century. IJMH 10, 1998, 2, 41-63

28610. BOOT, W.J.J., Schepen, schelpen, schuitengat: de scheepvaart om Terschelling en Vlieland van "Adsistent" tot "Koegelwieck". Franeker, Van Wijnen, 1998, 327 p., ill. *(betreft bergings- en passagiersvaart; met schepenlijst)*

28611. COUWENHOVEN, RON, Per vlot van Dresden naar Hamburg: het journael van Cornelis Jacobsz Cardinael. Met Stoom 1999, nr 32, 4-7

28612. DAMIEN, MARIE-MADELEINE, Les transports fluviaux. Parijs, PUF/Que Sais Je, 1997, 494 p., ill.

28613. ELLMERS, DETLEV, Binnenschiffahrt. In: *(Uta Lindgren (ed.))* Europäischen Technik im Mittelalter 800 bis 1400: Tradition und Innovation (Berlijn, 1996) 337-344

28614. GAVAZZI, MARIO, Zwischen Blütezeit und Bankrott: Bilanz aus 150 Jahren Schiffahrt auf dem Lago di Lugano. Dampferzeitung 1998, 3, 46-57

28615. HEIDBRINK, INGO, Der Traum einer durchgehenden Schiffahrt. In: *(Carl Ingwer Johannsen, Eckardt Opitz (eds.))* Das grosse Schleswig-Holstein-Buch (Hamburg, 1996) 483-491

28616. OVERDUIN, DICK, 25 Jaar sneldienst Harlingen-Terschelling-Vlieland. BW 51, 1999, 34-35

28617. VERCAUTEREN, FRANS, Verkeer en vervoer in de Midden-Langstraat vóór 1880: een balans. De Klopkei 21, 1997, 3-13

28618. (N.N.), 50 jaar rivier-cruisevaart. Rotterdam, Vereniging De Binnenvaart, 1998, 32 p., ill.

Ontdekkings- en wetenschappelijke reizen

28619. ALLAIRE, BERNARD, La France et les voyages de Martin Frobisher 1576-1578. RH 1997, nr 603, 3-22

28620. ALLEN, JOHN LOGAN (ed.), North American exploration, vol. 2: a continent defined. Lincoln, University of Nebraska Press, 1997, 472 p., ill.

28621. ARMOND, ROBERT N. DE, The USS Saginaw in Alaska waters 1867-1868. Fairbanks (AK), University of Alaska Press, 1997, ill.

28622. ARNOLD, KARL-HEINZ, REINHARD A. KRAUSE, Soziale Psychiatrie im Treibeis: das Schicksal der Mannschaft der "Hansa". DSA 20, 1997, 421-436 *(tweede Duitse Noordpoolexpeditie, 1869-1870)*

28623. BEAGLEHOLE, J.C., The Journals of Captain James Cook. Woodbridge, Boydell & Brewer, 1999, 5 delen (696 + 1028 + 718 + 928 + 68 p.), ill. *(herdruk van de originele editie van de Hakluyt Society)*

28624. BOUCHON, G., L'océan Indien à l'époque des grandes découvertes. BCHEA 1997, nr 7, 183-196

28625. BULATOV, VLADIMIR, Historical and current uses of the Northern Sea Route, part IV: The administration of the Northern Sea Route 1917-1991. Lysaker, The Fridtjof Nansen Institute, 1997, 100 p., ill.

28626. CALLAGHAN, RICHARD T., Computer simulations of ancient voyaging. NM 9, 1999, 2, 11-22

28627. COCK, RANDOLPH, Precursors of Cook: the voyages of the Dolphin, 1764-8. MM 85, 1999, 30-52

28628. CRAWFORD, JANET, That first Antarctic winter: the story of the Southern Cross Expedition of 1898-1900, as told in the diaries of Louis Charles Bernacchi. Christchurch, New Zealand, South Latitude Research, 1998, 270 p., ill.

28629. 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.

28630. DUHAUT-CILLY, AUGUSTE, A voyage to California, the Sandwich Islands, & around the world in the years 1826-1829; transl. and ed. by August Frugé and Neal Harlow. San Francisco (CA), The Book Club of California, 1997, 252 p., ill.

28631. DUNLAVEY, J.L., Shipping out: crossing the North Pacific in winter. AN 58, 1998, 275-278

28632. DUYKER, EDWARD, Nature's argonaut: Daniel Solander 1733-1782: naturalist and voyager with Cook and Banks. Melbourne, Miegunyah Press, 1998, 380 p., ill.

28633. ELLIOT-MEISEL, ELISABETH B., Arctic diplomacy: Canada and the United States in the Northwest passage. New York, Peter Lang, 1998, 225 p., ill.

28634. FLEMING, FERGUS, Barrow's boys. Londen, Granta Books, 1998, 489 p., ill. *(beschrijft de expedities onder leiding van de tweede secretaris van de Britse Admiraliteit, John Barrow, ter ontdekking van onontgonnen gebieden)*

28635. FROST, ALAN, Voyage of the Endeavour: Captain Cook and the discovery of the Pacific. St. Leonards (NSW), Allen & Unwin, 1998, 140 p., ill.

28636. HACQUEBORD, LOUWRENS, The first wintering on Jan Mayen. CP 13, 1998, 2, 70-81

28637. JIMENEZ, M.G. (ed.), La peninsula ibérica en la era de los descubriementos 1391-1492: Actas III Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval. Sevilla, Universidad de Sevilla, 1997, 2 delen, ill.

28638. KENCHINGTON, TREVOR, On John Cabot: an hypothesis. Argonauta 16, 1999, 1, 17-32

28639. KRAUSE, REINHARD A., Sir John Franklin: ein Rückblick zu seinem 150.Todestag. DSA 20, 1997, 395-420

28640. MAAT, G.J.R., J.J. VERLAAN, The search for Willem Barentsz: report on the international Nova Zembla Expedition 1998. Leiden, Barge's Anthropologica, 1998, 18 p., ill.

28641. NORTHRUP, DAVID, Vasco da Gama and Africa: an era of mutual discovery, 1497-1800. JWH 9, 1998, 189-211

28642. OKHUIZEN, EDWIN, Historical and current uses of the Northern Sea Route, part II: The period 1745-1855. Lysaker, International Northern Sea Route Programm. 1998, 150 p., ill.

28643. PAVIOT, JACQUES, L'année Vasco de Gama. RFH 85, 1998, nr 320, 129-131 *(literatuuroverzicht)*

28644. RALEGH, WALTER, The discoverie of the large, rich and bewtiful empyre of Guiana; transcription, annotation & introd., Neil L. Whitehead. Norman, University of Oklahoma Press, 1997, 232 p., ill.

28645. SPIES, MARIJKE, Humanist conceptions of the Far North in the works of Mercator and Ortelius. In: *(M. van der Broecke, P. van der Krogt, P. Meurer (eds.))* Abraham Ortelius and the first atlas (Houten, 1998) 303-317

28646. TOVELL, FREEMAN M., Ending the search for the mythical passage of Admiral Fonte: the 1792 voyage of Jacinto Caamaño. BC Studies 117, 1998, 5-26

28647. WEGNER, GERD, "Ursache der Entlassung war: Verlust des Schiffes": Gedanken auf

einer Reise im Ostgrönlandstrom. DSA 20, 1997, 437-444 *(vergelijking van reizen in dezelfde wateren van de Noordelijke IJszee in 1870 en 1997)*

28648. YAQOUTI, HAMID, Christophe Colomb: une historiographie vivante (1492-1992). RH 1998, nr 608, 765-793

28649. (N.N.), La découverte du Brésil: les premiers témoignages 1500-1515. Parijs, Éditions Chandeigne, 1999, 124 p., ill.

28650. -, Voyage autour du monde de Francesco Carletti (1594-1606); notes et commentaires de Paolo Carile; traduction de Frédérique Verrier. Parijs, Éditions Chandeigne, 1999, 384 p., ill.

Loods-, bergings- en reddingswezen

28651. ANDERSON, FLO, Lighthouse chronicles: twenty years on the B.C. lights. Madeira Park (BC), Harbour Publishing, 1998, 222 p., ill.

28652. BARKER, RALPH, 12 Men at the mercy of the sea. Compass 68, 1998, 3, 20-23 *(trawler uit Grimsby raakte in februari 1923 in de Barentszee zonder brandstof, maar werd uiteindelijk door een Duitse trawler gered)*

28653. BEKS, GEERT, De Rotterdamse Waterweg, scheepswrakken en de opruiming daarvan. RJ 6, 1998, 401-419

28654. BOSMAN, PETER, Nederlandse vuurtoren gids. Sneek, Bosman & Bosman nautische uitgevers, 1998, 47 p., ill. *(overzicht van werkende en niet-werkende vuurtorens langs de Nederlandse kusten)*

28655. BUTLER, DANIEL ALLEN, Unsinkable:?: the full story of the RMS Titanic. Mechanicsburg, Stackpole, 1998, 292 p., ill.

28656. CARNEY, J.C., One hell of a storm. USNIP 124, 1998, 12, 40-43 *(reddingsoperatie door de "Escanaba II" van de U.S. Coast Guard begin 1966)*

28657. DIEREN, HILLE VAN e.a., 200 jaar Lutine. Terschelling, Cultuurhistorische Vereniging "Schylge myn lântse", 1999, 64 p., ill. *(themanummer van "Schylge myn lântse")*

28658. -, De "Midsland" op de Vlaamse kust. Schylge myn lântse 19, 1998, 4, 203-204 *(dit in 1915 gebouwde steenkolenschip liep in 1921 bij Heist aan de grond en kwam een half jaar later vlot)*

28659. DUBOIS, NICO, Detail van een ramp. BW 54, 1999, 48-51 *(begin 1989 kwamen bij een ramp voor de Algerijnse kust 27 opvarenden van de "Maassluis" om het leven)*

28660. KELDER, A.R., Augustus 1944: Shelltanker "Sunetta" redt bemanning van de "John Barry". BW 50, 1998, 408-411

28661. KELLER, KEITH, Dangerous waters: wrecks and rescues off the BC Coast. Madeira Park (BC), Harbour Publishing, 1997, 303 p., ill.

28662. LEUNEN, P. VAN, De "Estonia": vier jaar na de ramp. Cornelis Douwes 1999, nr 137, 3522-3525

28663. MAXWELL, PAUL, The great Halifax harbor explosion. Compass 68, 1998, 3, 6-9 *(1917; zie ook nrs 27659 en 27674)*

28664. NIEUWENHUIJZEN, J.K. VAN, Titan Marine Industries Inc. Lekko 1998, nr 256, 279-282 *(Amerikaans bergingsbedrijf, opgericht in 1980)*

28665. OSTERSEHLTE, CHRISTIAN, Die Bergung des Hamburger Motorfrachters Isis (1928). Logbuch 35, 1999, 64-71

28666. OVERDUIN, DICK, De laatste grote redding van Klaas Tot. BW 50, 1998, 452-454 *(kapitein op de "Brandaris"; haalde eind 1951 22 opvarenden van de Duitse trawler "Steinbutt")*

28667. ROBERTS, OWAIN, That the Mary Yacht is certainly shipwrecked. MW 19, 1997-98, 50-55

28668. ROOS, D.D. (ed.), Lustrum 1988-1998. Rotterdam, Nederlandse Loodsencorporatie, 1998, 27 p., ill.

28669. STEPHENS, DAVE, SUSAN RANDLES, Discover Nova Scotia lighthouses. Halifax, Nimbus Publishing, 1998, 95 p., ill.

28670. THOMAS, CLIVE S., Bristol Channel pilot cutters. MS 1998, nr 105, 22-28

28671. VRIES, HARMEN DE, De ondergang van de UK 47. Tagrijn 1999, nr 2, 17-20 *(botter werd in 1917 overvaren door het s.s. Zijldijk van de H.A.L.; artikel verscheen eerder in Urker Volksleven, juni/juli 1978)*

28672. WEZEL, J. VAN, De Jager, een familie van redders in Stellendam. Gens Nostra 54, 1999, 400-407

28673. ZAND, L.C.E. VAN 'T, Het fonds der blauwe zeeridders: de geschiedenis van het helden-der-zee-fonds "Dorus Rijkers": 1923-1998. Zoetermeer, Stichting Beheersraad van het Dorus Rijkers-Fonds, 1998, 107 p., ill.

28674. ZEEMAN, SIEP, De eerste reddingboten: "Booten tot salveering van zee-drenkelingen". SZ 23, 1999, 3, 9-12

28675. -, De tweede generatie roeireddingboten. SZ 23, 1999, 4, 17-20

28676. (N.N.), Histoires tragico-maritimes: trois récits de naufrage portugais du XVIe siècle; traduction de Georges Le Gentil. Parijs, Éditions Chandeigne, 1999, 224 p., ill. *(herziene editie van uitgave 1992)*

28677. -, Le naufrage du Terschelling sur les côtes du Bengale (1662); traduction et notes de Xavier de Castro. Parijs, Éditions Chandeigne, 1999, 224 p., ill.

28678. -, Trois naufrages pour Trois îles; par L'Association Amicale des Missions Australes et Polaires Françaises. Aix en Provence, Éditions de La Dyle, 1998, 304 p., ill.

Sleepvaart

28679. BIJL, JAAP, L.H. Visser & Zn. Towage & Marine Services. Sleep- en duwvaart 2, 1998, 349-351 *(in 1981 opgericht; met vlootlijst)*

28680. -, Louis Thomas & Cie. Lekko 1998, nr 257, 325-329 *(in 1922 te Rouen opgericht sleepbedrijf; met vlootlijst)*

28681. COOMER, JAMES, Life on the Ohio. Lexington, University Press of Kentucky, 1998, 169 p., ill *(autobiografische herinneringen van de kapitein van een 3000 pk-sleepboot op de Ohio in de periode na WOII)*

Baggerbedrijf

28682. OUWEHAND, N.J., L. VAN VEELEN, Tinbaggermolens naar de tropen. Lekko 1998, nr 255, 259-266 *(in de decennia kort voor en na WOII werden groot aantal tinbaggermolens vanuit Nederland naar Nederlands Indië gesleept)*

28683. VUGTS, SJEF, De oude haven van Waalwijk: de baggertechniek in de 20ste eeuw. De Klopkei 21, 1997, 53-59

Pleziervaart – watersport

28684. CADORET, BERNARD e.a., Les sinagos du Morbihan: un siècle de régates dans le Golfe. LCM 1999, nr 124, 22-41 *(betreft de sinago, een scheepstype van het schiereiland Séné)*

28685. COLEMAN, ROBBY, THOMAS G. SKAHILL, "The grand old man of Pacific yachting": the enduring West Coast legacy of Hugh Angelman. WB 1999, nr 147, 78-87

28686. CUDAHY, BRIAN J., Twilight on the Bay: the excursion boat empire of B.B. Wills. Centreville (MD), Tidewater Publishers, 1998, 242 p., ill.

28687. GRIBBINS, JOSEPH, At century's end: a bounty of big yachts. LMS 50, 1999, 108-109

28688. JAFFRY, GWENDAL, Bassin d'Arcachon: les pinasses en régate. LCM 1999, nr 126, 49-61

28689. POELS, JOS, Verenigingsvlag doet dienst als Nederlandse vlag: de vlag van de Koninklijke Nederlandsche Zeil- en Roeivereniging. Vexilla Nostra 33, 1998, nr 216, 54-68

28690. SHAW, DAVID W., Daring the sea: the true story of the first men to row across the Atlantic Ocean. Secaucus (NJ), Birch Lane Press, 1998, 224 p., ill.

28691. THOMSON, PETER, Beer luggers: a tradition continued. MM 85, 1999, 215-220 *(in 1985 werd een traditie van voor WOII om regatta's met vissersboten te houden, nieuw leven ingeblazen)*

28692. VANDERSMISSEN, HANS, Zeilen voor zeemanschap: 100 jaar Koninklijke Marine Jacht-Club. Witmarsum, Uitgeverij Walrus, 1999, ill.

28693. (N.N.), De eerste tien jaren Kaagnieuws. Kaagnieuws 1998, nr 500, 17-23

De mens op zee en in de haven

28694. ARMSTRONG, JOHN G., Letters from Halifax: reliving the Halifax explosion through the eyes of my grandfather, a sailor in the Royal Canadian Navy. NM 8, 1998, 4, 55-74

28695. BAGSHAW, H.A.S., Coasting sailorman: a first-hand account of life and trade aboard Thames sailing barges between the years 1915 and 1945. Puckeridge, Society for Sailing Barge Research, 1998, 192 p., ill.

28696. BARZMAN, JOHN, Dockers, métallos, ménagères: mouvements sociaux et culture militante au Havre, 1912-1923. Rouen/Le Havre, Universités de Rouen et du Havre, 1997, 423 p., ill.

28697. BERTONECHE, PATRICK, Les saurraïres: lesteurs de Méditerranée. LCM 1999, nr 127, 32-41 *(zanddragers die schepen van de nodige ballast voorzagen)*

28698. BETHOUART, BRUNO, Les syndicats breton et la pêche de Fécamp à Dunkerque de 1914 aux années 1970. *(Proceedings)* La pêche en Manche et en Mer du Nord (Rijssel, 1998) 159-184

28699. BEUZEKOM, BAS VAN, Twee jeugdige, talentvolle Gorkumse marineofficieren stierven in hetzelfde jaar. Oud-Gorcum Varia 14, 218-226 en 15, 86-92 *(aflevering 1: Johan Claris Krayenhoff; aflevering 2: Johan Hendrik Pompe)*

28700. BEVAN, A. BECKFORD, H.B. WOLRYCHE-WHITMORE (eds.), A sailor of King George: the journals of Captain Frederick Hoffman, RN, 1793-1814. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1998, 275 p., ill.

28701. BICKLEY, GILLIAN, The Golden Needle:

the biography of Fredericks Stewart. Hong Kong, Lam East-West Institute, 1997, 308 p., ill.

28702. BONIFACE, XAVIER, Un parti politique français face au problème de la pêche: le parti communiste français à Boulogne dans les années 1960-1970. *(Proceedings)* La pêche en Manche et en Mer du Nord (Rijssel, 1998) 245-256

28703. BOOKER, MARGARET MOORE, The Admiral's academy. Nantucket (MA), Mill Hill Press, 1998, 80 p., ill. *(biografie van Admiraal Sir Isaac Coffin die tijdens de Amerikaanse Revolutie aan Britse kant vocht, maar later de Coffin School te Nantucket stichtte)*

28704. BOON, C.W., Ruim veertig jaar geleden. Sleep- en duwvaart 2, 1998, 402-405 *(in 1955 werd in de Waalhaven de sleepboot Volharding 14 omgetrokken, waarbij de machinist verdronk; het ongeval leidde tot een onderzoek van de Raad voor de Scheepvaart)*

29705. BOYER, GRÉGORY, La population des marins de Berck au XVIIIe siècle d'après l'inscription maritime. *(Proceedings)* La pêche en Manche et en Mer du Nord (Rijssel, 1998) 33-56

28706. BROOKS, RICHARD, Fred T. Jane: an eccentric visionary. Coulsdon, Surrey, Jane's Information Group, 1997, 260 p., ill.

28707. BROUWER, DERK, "Mijn zeemansleven 1878-1900: eenige herinneringen uit het leven van D. Brouwer welke hij zal trachten zoo goed mogelijk weer te geven". Hoorn, Stichting Nederlandse Kaap-Hoornvaarders, 1999, 47 p., ill.

28708. BRUSTAT-NAVAL, FRITZ, TEDDY SUHREN, Nasses Eichenlaub: als Kommandant und Fdu im U-Boot-Krieg. Hamburg, Koehler, 1999, 156 p., ill.

28709. BURLEY, EDITH I., Servants of the honourable company: work, discipline, and conflict in the Hudson's Bay Company, 1770-1879. Toronto, Oxford University Press, 1997, 319 p., ill.

28710. BYSKOW, SØREN, POUL HOLM, Nyt liv på Esbjerg Fiskerihavn. Esbjerg, Fiskeri- og Søfartsmuseet, 1998, 90 p., ill.

28711. CAMPBELL, ROBERT, The killing of Shabet: a narrative of extraterritorial rights, Zanzibar, 1846-1851. AN 58, 1998, 195-222 *(betreft de moord door een opvarende van de walvisvaarder Ann Parry uit Portsmouth, New Hampshire)*

28712. CHARBONNEAU, ANDRÉ, DORIS DROLET-DUBÉ, Répertoire des décès de 1847 à Grosse-Ile et en mer. Québec/Ottawa, Ministère des Travaux publics, 1997, 108 p. *(betreft ook overleden zeelieden en personen die aan boord zijn overleden)*

28713. -, ANDRÉ SÉVIGNY, 1847 Grosse Ile: a record of daily events. Ottawa, Canadian Heritage, 1997, 276 p., ill. *(Grosse Ile, 60 mijl ten noorden van Québec, fungeerde als opvangcentrum voor duizenden immigranten; het boek bevat de kroniek van één jaar)*

28714. CLAVERIE, JEAN-FRANÇOIS, La fourniture des vivres à la marine dans les ports. BCHEA 1997, nr 8, 71-88

28715. CONLEY, MARY A., "You don't make a torpedo gunner out of a drunkard": Agnes Weston, temperance, and the British Navy. NM 9, 1999, 1, 1-22

28716. COSTA, TOM e.a., Roundtable on W. Jeffrey Bolster, Black Jacks: African American seamen in the age of sail; with a response by W. Jeffrey Bolster. IJMH 10, 1998, 2, 251-286

28717. DAMME, DESIREE VAN, De aalmoezeniers van de Oostendse Compagnie. TvZ 18, 1999, 15-27

28718. DAVIDS, KAREL, Zekerheidsregelingen in de scheepvaart en het landtransport, 1500-1800. In: *(Jacques van Gerwen, Marco H.D. van Leeuwen (samenst.))* Studies over zekerheidsarrangementen (Amsterdam/Den Haag, 1998) 183-202

28719. DEEBLE, ALFRED E., Three tiffies and a sweeper. Bishop Auckland, Durham, Pentland Press, 1997, 145 p., ill. *(herinneringen aan de Royal Navy na WOII)*

28720. DELDREVE, VALÉRIE, Marins de pêche artisanale à Grand-Fort-Philippe/Gravelines, Etaples/Boulogne et Saint-Vaast La Hougue/Barfleur depuis la seconde guerre mondiale: évolution contrastée de trois communautés professionnelles. *(Proceedings)* La pêche en Manche et en Mer du Nord (Rijssel, 1998) 215-222

28721. DELÉPINE, GRACIE, L'amiral Kerguelen et les mythes de son temps. Parijs, Éditions l'Harmattan, 1998, 215 p., ill.

29722. DICKINSON, H.W., The origins and foundation of the Royal Naval College, Greenwich. HR 72, 1999, nr 177, 92-111

28723. DIERMEN, KLAAS VAN, Herinneringen van een Spakenburger visserman; verteld aan Kees Visser. Tagrijn 1999, nr 2, 14-16 *(deel IV: "Die kwakken, die hen zulke lappen zeil"; vervolg van nr 27821)*

28724. DRASCHBA, ERICH, Das Tor zur Welt war wieder offen: Erinnerungen an die Seefahrt in den 50er Jahren. Hamburg, Die Hanse, 1999, 420 p., ill.

28725. DUFFIN, JACALYN, To sea with a better eye: the life of R.T.H. Laennec. Princeton (NJ), Princeton University Press, 1998, 453 p., ill.

29726. DULOST, JEAN FRANÇOIS, PETER SAHLINS, Et si on faisait payer les étrangers?: Louis XIV, les immigrés et quelques autres. Parijs, Édition Flammarion, 1999, 475 p., ill. *(schenkt ook aandacht aan zee- en kooplieden)*

28727. EMMANUELLI, FRANÇOIS-XAVIER, Vivre à Marseille sous l'Ancien Régime. Parijs, Édition Perrin, 1999, 235 p., ill.

28728. EUSER, ADRIAAN P., Een laatste vaarwel aan Morse en Marconi. BW 54, 1999, 52-53

28729. FELDKAMP, URSULA, Die ersten Schiffskrankenschwestern. DSA 20, 1997, 219-240

28730. FRIBOULET, EMILE-JEAN, Le Dernier Amiral: souvenirs d'un Capitaine de Grande Pêche. Fécamp, Association Fécamp Terre-Neuve, Musée des Terre-Neuvas, 1998, 350 p., ill. *(autobiografische herinneringen van een in 1925 geboren kapitein op Newfoundland)*

28731. FURY, CHERYL A., Training and education in the Elizabethan maritime community, 1585-1603. MM 85, 1999, 147-161

28732. -, Elizabethan seamen: their lives ashore. IJMH 10, 1998, 1, 1-40

28733. GESLIN, CLAUDE, Le syndicalisme breton et la pêche en Manche au début du XXe siècle. *(Proceedings)* La pêche en Manche et en Mer du Nord (Rijssel, 1998) 147-158

28734. GILBERT, JOAN, Life on the Lehigh Canal: an interview with Richard Arner. Pennsylvania Heritage 24, 1998, 12-19

28735. GILL, JULIE KATHLEENE, DANIEL BOZUNG, Male midshipmen's attitudes toward women: 1976-1978. Minerva: quarterly report on women and the military 15, 1997, 117-126

28736. GOOR-DOORN, COMMERINA J. VAN, Arij Borstlap Lzn. (1807-1891): het verhaal van een schipper en zijn voorouders. Boyl, eigen uitgave, 1998, 298 p., ill.

28737. GRÖNQUIST, LOTTA, Dålig luft och osunda vätskor: Admiralitetsmedicus Faxes syn på sjukdomar och hygien på flottans fartyg i slutet av 1700-talet. AMK 1998, 126-146

28738. GRUFFYDD, K. LLOYD, Royal impressment and maritime Wales during the Later Middle Ages. MW 19, 1997-98, 30-49

28739. HAHN-PEDERSEN, MORTEN, En ordentlig opsang: kort oversigt over sømandsshantiens oprindelse og brug. Sjæk'len 1998 (verschenen 1999) 93-101 *(over zeemansliederen; met Engelse samenvatting)*

28740. HAUDRERE, PHILIPPE, Ravitaillement et ration alimentaire à bord des vaisseaux de la Compagnie Française des Indes en Asie au XVIIIe siècle. BCHEA 1997, nr 2, 55-68

28741. HEARN, CHESTER G., Admiral David Glasgow Farragut. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1998, 382 p., ill. *(1801-1870, de eerste admiraal van de U.S. Navy)*

28742. HEIDBRINK, INGO, Berufsentwicklung in der deutschen Hochseefischerei, Teil 1: Deckspersonal. DSA 20, 1997, 373-394

28743. HILLE, JEAN-MARC VAN, Balthasar ou les aventures d'un capitaine de vaisseau sous le règne de Louis XVI. Quimper, Éditions le Phare de Misaine, 1998, 236 p., ill.

28744. HJELTNES, GURI, Krigsseiler: krig, hjemkomst, oppgjør: handelsflåten i krig 1939-1945. Oslo, Grøndahl/Dreyer, 1997, 624 p., ill. *(zeelieden van de Noorse koopvaardijvloot tijdens WO II)*

28745. HOWARTH, DAVID, STEPHEN HOWARTH, Nelson: the immortal memory. Londen, Conway Maritime Press, 1997, 390 p., ill. *(herdruk van editie 1988)*

28746. HRODEJ, PHILIPPE, L'Amiral Du Casse: l'élévation d'un Gascon sous Louis XIV. Parijs, Librairie de l'Inde, 1999, 700 p., ill.

28747. JAMIESON, A.G., Tyranny of the lash?: punishment in the Royal Navy during the American War, 1776-1783. NM 9, 1999, 1, 53-66

28748. JEANS, ROGER B., KATIE LETCHER LYLE (eds.), Good-Bye to Old Peking: the wartime letters of U.S. Marine Captain John Seymour Letcher, 1937-1939. Athens, Ohio University Press, 1998, 242 p., ill.

28749. JENSEN, BRUNO, Gnisten der forsvandt; appendiks "Fakta om radioen" v. S. Bøje Larsen. HSK 1998, 7-36 *(herinneringan aan een loopbaan van 26 jaar als radiotelegrafist; met Engelse samenvatting)*

28750. JISKOOT, WIM, Een reisje als supercargo. V.N.S.-T.N.T. 4, 1998, nr 14, 11-14 *(reis in 1957 naar India-Pakistan op het Griekse ss. Helene Kulukundis)*

28751. JONES, TRISTAN, Heart of oak. Dobbs Ferry (NY), Sheridan Press, 1997, 283 p., ill. *(herdruk van eerder in 1984 verschenen autobiografische herinneringen aan WOII door een man van de Royal Navy)*

28752. KELDER, A.R., De enige (?) zoutwaterliefde uit WOII begon op de "Bodegraven" en houdt al 56 jaar stand. BW 54, 1999, 56-58

28753. KENDRICK, JOHN, Alejandro Malaspina: portrait of a visionary. Montreal (QC), McGill-Queen's University Press, 1999, 208 p., ill.
28754. KIEDEL, KLAUS-PETER, Feeder im Sommerloch: Eindrücke vom sommerlichen Alltag auf einem Containerschiff in der Skandinavienfahrt. DSA 20, 1997, 169-182
28755. KIIL, N.O., Dækselev i 1930'erne. HSK 1998, 65-83 *(de auteur voer in 1935/36 als dekjongen aan boord van de S.S. Johanne)*
28756. KITSON, FRANK, Prince Rupert: admiral and general-at-sea. Londen, Constable, 1998, 336 p., ill. *(beschrijft het leven van Prince Rupert gedurende de periode 1646-1682; het eerste deel over het tijdvak tot 1646 verscheen in 1994)*
28757. KNOTTER, AD, Gezinsarmoede – gezinsarbeid: de invloed van de gezinscyclus op de inkomsten van losse (haven)arbeiders in Amsterdam in de eerste helft van de negentiende eeuw. TSG 24, 1998, 371-401
28758. KOCH-BAUMGARTEN, SIGRID, Trade union regime formation under the conditions of globalization in the transport sector: attempts at transnational trade union regulation of flag-of-convenience shipping. IRSH 43, 1998, 369-402
28759. KOP, H.J.E. VAN DER, Adelborst op het KIM in Soerabaja 1941-1942. Mars et Historia 33, 1999, 2, 35-42
28760. LANGE, BAREND VAN e.a., "Mijn schipper gaat dood!". Deventer, Schuttevaer maritiem, 1998, 127 p., ill. *(verhalen uit het dagelijkse leven van een Duisburgse scheepsdominee, een haringvisser, een Groningse kustvaarder, enz.)*
28761. LASSUS, ALFRED, PIERRE DARRIGRAND, Biarritz: ses marins et ses corsaires. Biarritz, J & D Éditions, 1997, 311 p., ill.
28762. LEGROW, CHRIS, Bound down for Newfoundland: the log of a young seaman on board the "Matthew". St. John's, Newfoundland, Breakwater Press, 1998, 96 p., ill.
28763. LEVINSON, JOHN M. (ed.), Safe passages questioned: medical care and safety for the polar tourist. Centreville (MD), Cornell Maritime Press, 1998, 178 p., ill.
28764. MAHER, ROBERT A., JAMES E. WISE JR., Sailors' journey into war. Kent, Kent State University Press, 1998, 207 p., ill.
28765. MALCOMSON, ROBERT (ed.), Sailors of 1812: memoirs and letters of naval officers on Lake Ontario. Youngstown (NY), Old Fort Niagara Association, 1997, 96 p., ill.
28766. MALCOMSON, TOM, Muster table for the Royal Navy's establishment on Lake Ontario during the War of 1812. NM 9, 1999, 2, 41-67
28767. MAUGER, A., La Gendarmerie maritime [traditions et symbolique militaires]. RHA 1998, nr 213, 126-127
28768. MAUK, DAVID C., The colony that rose from the sea: Norwegian maritime migration and community in Brooklyn, 1850-1910. Northfield (MN), The Norwegian-American Historical Association, 1997, 272 p., ill.
28769. McLAUGHLIN, FRANCIS M., The replacement of the Knights of Labor by the International Longshoremen's Association in the port of Boston. Historical Journal of Massachusetts 26, winter 1998, 27-45
28770. MELTON, GEORGE E., Darlan: admiral and statesman of France, 1881-1942. Westport (CT), Praeger, 1998, 280 p., ill.
28771. MILLER, ZELL, Corps values: everything you need to know I learned in the Marines. New York (NY), Bantam Books, 1998, 100 p.
28772. MILLOT, GILLES, Gens de la rivière d'Etel. LCM 1999, nr 126, 2-15 *(betreft vissers, scheepsbouwers, reddingswerkers)*
28773. MØLLER, ANDERS MONRAD, Oprettelsen af Slavekommissionen. HSK 1998, 100-115 *(de "Slavencommissie" coördineerde de vooral in Deense en Noorse kerken gehouden collecten voor het losgeld van in Noord-Afrika gevangen zittende zeelieden; met Engelse samenvatting)*
28774. MORRIS, RICHARD KNOWLES, John P. Holland, 1841-1914: inventor of the modern submarine. Columbia (SC), University of South Carolina Press, 1998, 221 p., ill. *(herziene en uitgebreide versie van eerste uitgave uit 1966 die in 1980 werd herdrukt)*
28775. MOUTON, PATRICK, 1720: la Grande peste de Marseille: la malédiction du Grand Saint-Antoine. LCM 1999, nr 125, 28-41
28776. NIAUSSAT, PIERRE-MARIE, Boissons à bord des navires au XIXe siècle et "coliques sèches". CHM 1998, nr 38, 47-54
28777. NICOL, JOHN, Life and adventures, 1776-1801; Tim Flannery (ed. & introd.). Melbourne, Text Publishing, 1997, 198 p., ill. *(autobiografisch; herinneringen van een zeeman uit het laatste kwart van de 18de eeuw)*
28778. NIEHAUS, H. e.a. (red.), Het blauwe boekje: jubileum uitgave 1979-1999. De Kroonvaarders 15, 1999, 1, 1-52 *(uitgave ter gelegenheid van het 20-jarig bestaan van de Vereniging van oud-KNSM-ers)*

28779. OKIHIRO, NORMAN R., Mounties, moose, and moonshine: the patterns and context of outport crime. Toronto, University of Toronto Press, 1997, 188 p., ill.
28780. OLIJHOEK, ANTON, Zwarte schepen: de kapitein vertelt. Nieuwerkerk aan de IJssel, ServicePost, 1998, 312 p., ill. *(verslag van smokkelavonturen van de auteur)*
28781. PEER, HARRY, Daar komen de Jantjes: uit de geschiedenis van de Matrozenbond (1897-1933). Amsterdam, Vakhistorische Vereniging, 1997, 87 p., ill.
28782. PENNINGTON, L.E. (ed.) The Purchas handbook: studies of the life, times and writings of Samuel Purchas 1577-1626. Londen, The Hakluyt Society, 1997, 811 p., ill.
28783. PFISTER-LANGANAY, CHRISTIAN, Les dunkerquois au large de l'Islande: la vision des marins militaires au milieu du XIXe siècle. *(Proceedings)* La pêche en Manche et en Mer du Nord (Rijssel, 1998) 91-112
28784. POPE, DUDLEY, The Black Ship. New York, Henry Holt and Company, 1998, 376 p., ill. *(beschrijft de muiterij op HMS Hermione in 1797 in het Caribisch gebied)*
28785. QUINLAN, MICHAEL, Regulating labour in a colonial context: maritime labour legislation in the Australian colonies, 1788-1850. AHS 29, 1998, 303-324
28786. RAWLING, BILL, Taking care of Tar: Royal Canadian Navy medical practitioners of the Second World War. War & Society 16, 1998, 2, 59-70
28787. RETUREAU, HERVÉ, Moi, Philippe Tesson, matelot sur l'Astrolabe: voyage au Pôle Sud et dans l'Océanie (1837-1840). Beauvoir-sur-Mer, Éditions de l'Etrave, 1998, 112 p., ill.
28788. RODENBURG, COR, Een tehuis voor bejaarde zeelieden in Enkhuizen. Steevast 1999, 48-50
28789. RODGER, N.A.M., The victualling of the British Navy in the Seven Years Wars. BCHEA 1997, nr 2, 37-56
28790. ROSS, W. GILLIES, This distant and unsurveyed country: a woman's winter at Baffin Island, 1857-58. Montreal, McGill-Queen's University Press, 1997, 258 p., ill. *(journaal van de kapiteinsvrouw Margaret Penny van een overwintering op de walvisvaarder Lady Franklin)*
28791. ROYEN. PAUL C. VAN, Varend volk. In: *(Remmelt Daalder e.a. (eds.))* Goud uit graan (Zwolle, 1998) 82-97
28792. SCHRAMM, SUSANNE, Kapitänsfrauen auf grosser Fahrt: die Bordtagebücher von Eugenie Rosenberger und Mimi Leverkus. DSA 29, 1997, 183-218
28793. SCHRANK, WILLIAM E., Benefiting fishermen: origins of fishermen's unemployment insurance in Canada, 1935-1947. Journal of Canadian Studies 35, 1998, 1, 61-87
28794. SEYROLLE, ALBERT, Journal de mer, d'Albert Seyrolle, matelot à bord de la Curieuse (1912-1914). Orléans, A.M.A.P.O.F., 1998, 110 p., ill. *(betreft de tweede expeditie van Raymond Rallier du Baty van Boulogne-sur-Mer naar Sydney)*
28795. SHLOMOWITZ, RALPH, The market for seamen in the age of sail: a comment on Fischer. IJMH 10, 1998, 1, 151-154
28796. SJÖBLOM, INGVAR, Aristokrater eller långvägare?: befäl på 1500-talets örlogsskepp. AMK 1998, 81-103
28797. SMID, C. VAN DE, Praten op de valreep. Alkmaar, Alkmaar Nautiek, 1999, 91 p. *(het leven aan boord van verschillende scheepstypen, verteld door oud-bemanningsleden)*
28798. SMITH, DAVID A., From the Mississippi to the Mediterranean: the 1891 New Orleans lynching and its effects on United States diplomacy and the American Navy. Southern Historian 19, 1998, 60-85
28799. SOUTHBY-TAILYOUR, EWEN, Blondie: a biography of Lieutenant-Colonel H.G. Haslar DSO, OBE, Croix de Guerre. Londen, Leo Cooper, 1998, 432 p., ill. *(betreft een carrière bij de Royal Navy in de jaren 1932-1948)*
28800. STANLEY, JO, The Company of Women. NM 9, 1999, 2, 69-86 *(betreft voornamelijk vrouwen die werken op passagiersschepen)*
28801. STEVENS, GERALD, Bottom bunk: two top drawers. Bishop Auckland, Durham, Pentland Press, 1998, 157 p., ill. *(autobiografisch; de auteur voer in de jaren vijftig als scheepsjongen op de wilde vaart)*
28802. SVENSSON, SIXTEN, Örlogsflottans manskap och dess beklädnad de förste 250 åren. AMK 1998, 104-125 *(kleding van zeelieden)*
28803. TALBOT, JOHN E., The pen and ink sailor: Charles Middleton and the King's Navy 1778-1813. Londen, Frank Cass, 1998, 172 p., ill.
28804. TANTER, FRÉDÉRIC, ANDRÉ LINARD, "Au service des marins depuis 1899": L'Almanach du marin breton: la première œuvre de Jacques de Thézac. LCM 1999, nr 127, 2-17
28805. -, Jacques de Thézac (1862-1936): un yachtsman-philantrope. LCM 1999, nr 125, 16-27

(oprichter van l'OEuvre des Abris du Marin in Bretagne)

28806. TOMLINSON, RODNEY G. (ed.), A Rocky Mountains sailor in Teddy Roosevelt's Navy: the letters of petty officer Charles Fowler from the Asiatic Station, 1905-1910. Boulder, Westview, 1998, 430 p., ill.

28807. TOUCAS-TRUYEN, PATRICIA, La mutualité au sein des populations littorales en Charente-Inférieure 1850-1945. Parijs, Librairie de l'Inde, 1999, 409 p., ill.

28808. TOY, ERNEST W., A farmer's son goes to sea: the naval career of Alan Everett Hudson. MM 85, 1999, 182-195

28809. VELDEN, M. VAN DER, Een privatisering in 1867: de corporatie van beëdigde meters en wegers in Rotterdam. RJ 6, 1998, 340-358

28810. VICKERS, DANIEL, VINCE WALSH, Young men and the sea: the sociology of seafaring in eighteenth-century Salem, Massachusetts. SoH 24, 1999, 1, 17-38

28811. WAHLDE, FRANZ VON, Ausgebüxt: Bordtagebuch eines Schiffsjungen 1884-1886; Uwe Schnall, ed. Hamburg, Die Hanse, 1999, 292 p., ill.

28812. WELKE, ULRICH, Der Kapitän: die Erfindung einer Herrschaftsform. Münster, Verlag Westfälisches Dampfboot, 1997, 315 p., ill.

28813. WHITE, HOWARD (ed.), Raincoast chronicles eighteen: stories and history of the British Columbia Coast. Madeira Park (BC), Harbour Publishing, 1998, 80 p., ill.

28814. WINTON, JOHN, Cunningham: the greatest admiral since Nelson. Londen, John Murray, 1998, 432 p., ill.

28815. WOODS, FRED E., Stories of America and the Sea: "On board the "International": all joyful and lighthearted". LMS 51, 1999, 1, 23-25 *(betreft een lied dat in 1853 aan boord van de "International" werd gezongen door immigranten die behoorden tot de Heiligen der Laatste Dagen)*

28816. WRIGHT, MIRIAM, Young men and technology: government attempts to create a "modern" fisheries workforce in Newfoundland, 1949-1970. Labour/Le Travail 42, 1998, 143-159

28817. ZBORAY, RONALD J., MARY SARACINO ZBORAY, Romance of fisherwomen in Antebellum New England. American Studies 39, 1998, 1, 5-30

Schip en scheepsbouw – algemeen

28818. ALPHEN, M.A. VAN, Tweehonderd jaar zeilende opleidingsschepen voor adelborsten: de voorgangers van Hr.Ms. Urania. MB 109, 1999, 4-9

28819. BARJESTEH VAN WAALWIJK VAN DOORN, L.A.F. (ed.), Haven en achterland: Rotterdam en de Krimpenerwaard eeuwen lang verstrengeld in touw. Rotterdam, Streekmuseum Crimpenerhof, 1998, 96 p., ill. *(betreft vooral de touwfabricage ten behoeve van de scheepsbouw)*

28820. BARLOW, ALEC, The fastenings used in the construction and subsequent restoration of HMS Victory. MM 85, 1999, 79-82

28821. BORDE, CHRISTIAN, La francisation des bateaux de pêche au XIXe siècle: source de l'histoire maritime. *(Proceedings)* La pêche en Manche et en Mer du Nord (Rijsel, 1998) 79-90

28822. BORGSCHULZE, SIEGFRIED, REINHARD BRUHNS, Fischerboote von Ditzum. Logbuch 35, 1999, 16-20

28823. BRICKER, RICHARD W., Wooden ships from Texas. College Station (TX), Texas A & M University Press, 1998, 216 p., ill. *(geschiedenis van 17 houten schepen, gebouwd tijdens WOI)*

28824. BROEKE, RUTGER TEN, A voyage into the past: a new Medieval ship exactly follows evidence uncovered by archaeologists. WB 1998, nr 145, 66-73 *(betreft de kogge van Kampen)*

28825. BROLSMA, J.U., Oude Maas, Maze & Nieuwe Maze: de directievaartuigen van de gemeente Rotterdam. MN 87, 1998, 8, 10-13

28826. BURG, GER VAN DER, "Mur": de lotgevallen van tien schepen van de Norddeutscher Lloyd. BW 50, 1998, 380-381 *(betreft kort voor en tijdens WOII gebouwde schepen van de zogenaamde Flusse-klasse)*

28827. CHAPUT, CHERYL B., Collecting for America and the Sea: it' an Odd Duck: Rod Stephens and the development of the DUKW. LMS 51, 1999, 1, 17-22

28828. CLARKE, J.F., Building ships on the North East Coast: a labour of love, risk and pain. Whitley Bay, Bewick Press, 1997, 2 delen (383 + 516 p.), ill. *(deel 1: c. 1640-1914; deel 2: c. 1914-c. 1980)*

28829. COLE, N. ROGER, Despite all odds: Flower-class corvettes and Temptress-class gunboats, part Three. NRJ 43, 1998, 225-230 *(vervolg van nr 27852)*

28830. CONLIN, DAVID L., Ship evolution, ship "ecology", and the "Masked Value Hypothesis". IJNA 27, 1998, 3-15

28831. CUNLIFFE, TOM, The Thames sailing barge. Maritime life and traditions 1999, nr 2, 42-57 *(verscheen ook in een Franse editie; zie nr 27853)*

28832. DEMAREST, PETER E., History hidden in each ship model. AN 59, 1999, 1, 61-65

28833. DOE, JAN VAN DER, De "Glen"-sleepboten. Lekko 1998, nr 256, 284-287 *(in jaren 1944-1946 in Canada gebouwde serie sleepboten)*

28834. ELLMERS, DETLEV, UWE SCHNALL, Schiffbau und Schiffstypen im mittelalterlichen Europa. In: *(Uta Lindgren (ed.))* Europäischen Technik im Mittelalter 800 bis 1400: Tradition und Innovation (Berlijn, 1996) 353-370

28835. FOOTNER, GEOFFREY M., Tidewater triumph: the development and worldwide success of the Chesapeake Bay pilot schooner. Mystic (CT), Mystic Seaport Museum, 1998, 306 p., ill.

28836. FOURQUIN, N.M.H., A medieval shipbuilding estimate (c. 1273). MM 85, 1999, 20-29

28837. FULLER, BENJAMIN A.G., Native legacy: America's favorite small boats. LMS 51, 1999, 1, 12-16

28838. GILBERT, ERIK, The Mtepe: regional trade and the late survival of sewn ships in East African waters. IJNA 27, 1998, 43-50

28839. GREENE, JACK, ALESSANDRO MASSIGNANI, Ironclads at war: the origin and development of the armored warship, 1854-1891. Conshohocken (PA), Combined Publishing, 1998, 423 p., ill.

28840. GRIESSMER, AXEL, Linienschiffe der Kaiserlichen Marine 1906-1918: Konstruktionen zwischen Rüstungskonkurrenz und Flottengesetz. Bonn, Bernard & Graefe Verlag, 1999, 183 p., ill.

28841. HENRY, TOM, Westcoasters: boats that built B.C. Madeira Park (BC), Harbour Publishing, 1998, 160 p., ill. *(beschrijving van 14 schepen van de westkust van Canada)*

28842. HOVING, A.J., The Fluit. MS 1998, nr 105, 5-15

28843. HUDDLESTON, DUANE, SAMMIE CANTRELL ROSE, PAT TAYLOR WOOD, Steamboats and ferries on the White River. Fayetteville (AR), University of Arkansas Press, 1998, 192 p., ill.

28844. HUNT, JAMES W., The four-masted schooners of Boothbay Harbor, part One. NRJ 43, 1998, 210-218

28845. JAFFRY, GWENDAL, JENNY BENNETT, Un Beetle cat à l'île de Ré. LCM 1999, nr 124, 52-61 *(betreft een in 1921 door Charles D. Beetle aan de Amerikaanse oostkust geconstrueerd boottype)*

28846. JOHNMAN, LEWIS, HUGH MURPHY, The Norwegian market for British shipbuilding, 1945-1967. SEHR 46, 1998, 2, 55-78

28847. -, Internationalization and the collapse of British shipbuilding, 1945-1973. In: *(David J. Starkey, Gelina Harlaftis (eds.))* Global markets (St. John's, NF, 1998) 319-353

28848. JONG, MENSO DE, Smeerolie voor de scheepsbouw: NESEC: van Scheepsbouw Export Centrale naar Scheepsfinancieringen. Rijswijk, NESEC, 1998, 116 p., ill. *(uitgegeven t.g.v. het 50-jarig bestaan in 1996)*

28849. KEWELOH, HANS-WALTER, Traditionelle Boote in Deutschland, 6: Der Trog – ein Bootstyp vom Niederrhein. DSA 20, 1997, 487-502 *(vervolg van nr 25058)*

28850. KNUTSEN, SVERRE, Staten og skipsfinansieringen 1955-1975. In: I det lange løp: essays i økonomisk historie tilegnet Fritz Hodne (Bergen, 1997) 333-358

28851. LANGE, MARIUS A.P. DE, De ijzeren scheepsbouw vroeger en nu. MN 87, 1998, 9, 13-19

28852. LOEWEN, BRAD, The Red Bay vessel: an example of a 16th-century Biscayan ship. Itsas Memoria: Revista de Estudios Maritimos del Païs Vasco 2, 1998, 193-198

28853. MARZARI, MARTO (ed.), Navi di Legno: evoluzione tecnica e svilupo della cantieristica nel Mediterraneo dal XVI secolo a oggi. Triest, Edizioni Lint, 1998, 364 p., ill.

28854. MENZEL, HORST, Das Haringboot (Heringsboot). Logbuch 35, 1999, 7

28855. MILLOT, GILLES, Les Cat-boats de la baie de Morlaix. LCM 1999, nr 127, 18-31

28856. MUELLER, EDWARD A., Ocklawaha River steamboats. De Leon Springs (FL), E.O. Painter Printing Co., 1997, 156 p., ill. *(herziene en uitgebreide druk van editie 1977)*

28857. MÜNCHING, L.L. VON, De Merchant Aircraft Carriers of MAC-ships. BW 54, 1999, 24-25 *(bulkcarriers, tijdens WOII als vliegdekschepen gebruikt)*

28858. NICKEL, HANS-JOCHEN, Was macht ein Schiff zur Kogge? Logbuch 35, 1999, 72-76

28859. NIXON, MALCOLM, The Severn trow: sources for a model of a Severn trow. MS 1998, nr 104, 27-32

28860. OOSTERHOF, ROBERT, Een rondbouw in Harderwijk. Tagrijn 1999, nr 2, 9-13

28861. OUDES, AD.M., De vijf dubbelschroef motorpassagiersschepen van de Rotterdamsche Lloyd. BW 50, 1998, 414-415 *(Indrapoera, Sibajak, Baloeran, Dempo en Willem Ruys)*

28862. OUSTRIC, GEORGES, L'évolution de la

flotille boulonnaise de 1815 aux années 1880. *(Proceedings)* La pêche en Manche et en Mer du Nord (Rijssel, 1998) 113-128

28863. PRADOS, EDWARD, Wooden boats of the Yemeni Tihamah. NRJ 43, 1998, 195-209

28864. PRYBOT, PETER K., White-tipped orange masts. Gloucester (MA), The Curious Traveller Press, 1998, 221 p., ill. *(vissersschepen uit Gloucester, meestal van hout, uit de jaren 1970-1972)*

28865. RABBEL, JÖRGEN, Von der "Blekingseka" zum Hochseekutter aus Memel. Logbuch 35, 1999, 47-55

28866. RENAULT, FRANÇOIS, L'évolution du bateau de pêche en Normandie au XIXe siècle. *(Proceedings)* La pêche en Manche et en Mer du Nord (Rijssel, 1998) 135-146

28867. RICHARD, R., Le fichier international des navires: état d'avancement: observations méthodologiques. BCHEA 1997, nr 4, 23-44

28868. ROBERTS, OWAIN T.P., An exercise in hull reconstruction arising from the Alderney Elizabethan wreck. IJNA 27, 1998, 32-42

28869. ROSSLER, EBERHARD, Die deutschen Uboot-Konstruktionsbüros. DSA 20, 1997, 297-340

28870. SCHNEIDER, GERD-DIETRICH, Plattbugkreuzer: Artillerieträger der Marine im Einsatz. Hamburg, Verlag E.S. Mittler & Sohn, 1998, 196 p., ill.

28871. SCHÖNFELDT, PETER, Wiking-Modelle: die Schiffe und Flugzeuge. Hamburg, Koehlers Verlagsgesellschaft, 1998, 151 p., ill. *(bevat scheepsregister en overzicht van de gemaakte modellen)*

28872. SMYLIE, MICHAEL, Traditional fishing boats of Britain & Ireland: design, history and evolution. Shrewsbury, Waterline Books, 1999, 256 p., ill.

28873. STAHL, JOACHIM, Neptunschiffe haben ein langes Leben (Teil 3). Das Nordlicht 7, 1999, Heft 23, 21-26

28874. STAMMERS, MICHAEL K., The high character obtained by Cumberland ships: a shipbuilding district in the mid-nineteenth century. IJMH 10, 1998, 1, 121-150

28875. VINCENT, MARY, Ancient whaler: Canada restores a 400-year-old Basque boat. Canadian Geographic 118, 1998, 7, 55-58

28876. VOS, RON DE, Het hekjacht: één van de eerste pleziervaartuigen. SZ 23, 1999, 4, 31-33

28877. -, Het Statenjacht bleef bijna 200 jaar onveranderd. SZ 23, 1999, 4, 29-30

28878. WALTER, WOLFGANG, Deutsche Fischdampfer: Technik, Entwicklung, Einsatz, Schiffsregister. Hamburg, Die Hanse, 1999, 322 p., ill.

28879. ZEEMAN, SIEP, Huidboten op de oceaan. BW 50, 1998, 468-470 *(vissersbootjes van de westkust van Ierland, de zogenaamde currachs)*

Schip en scheepsbouw – scheepsbouw

28880. ALBADA, S.L. VAN, De helling onder Heeg. Leeuwarden, Uitgeverij Jitris, 1999, 140 p., ill. *(betreft de werf van Pier Piersma)*

28881. BEUKEMA, HANS, Bootswerft Bültjer 100 jaar. SZ 23, 1999, 4, 5-10 *(betreft werf te Ditzum)*

28882. BOES, ALBERT, Zeilboot "Oké" overleeft werfbaas Manus Groot: acties om historische werf in Edam te behouden. BW 50, 1998, 403-406

28883. BÖHM, HERBERT H., Damen-Werft baut zwei klassische Klipper. Logbuch 35, 1999, 24-27

28884. COLE, GUY (ed.), The best of Uffa: fifty immortal yacht designs of Uffa Fox's five famous volumes. Londen, Adlard Coles Nautical, 1998, 159 p., ill. *(herdruk van editie 1978; Uffa Fox, 1898-1972)*

28885. GARTEN, KLAUS AUF DEM, Abeking & Rasmussen: eine Weserwerft im Spiegel des 20. Jahrhunderts. Bremen, Verlag H.M. Hauschild, 1998, 400 p., ill.

28886. HEIDBRINK, INGO, Die Kabelkrananlage der Warnow-Werft im Schiffahrtsmuseum: Rettung eines Symbols des Rostocker Schiffbaus. In: Unter Wasser – Über Wasser: Beiträge zur maritimen Technik- und Kulturgeschichte Mecklenburgs und Vorpommerns (Rostock, 1996) 153-158

28887. JOHNMAN, LEWIS, HUGH MURPHY, No light at the end of the dock: the long rise and short life of the Firth of Clyde Dry Dock Company. IJMH 10, 1998, 2, 91-123

28888. JONG, KOOS DE, De scheepssloperij van Garnwerd. Bokkepoot 1998, nr 136, 5-9 *(gebaseerd op een lezing van Egbert Hammingh; de sloperij is al sinds het begin van de 19de eeuw in het bezit van de familie Hammingh)*

28889. KUCKUCK, PETER (ed.), Unterweserwerften in der Nachkriegszeit: von der "Stunde Null" zum "Wirtschaftswunder". Bremen, Edition Temmen, 1998, 208 p., ill.

28890. LINARD, ANDRÉ, Le chantier Fouchard: un constructeur bois en basse Loire. LCM 1999, nr 122, 16-23 *(sedert 1962 te Couëron in de Loiredelta gevestigde scheepswerf)*

28891. LUNDGREN, KURT, Varvet vid Boön – Karlshamn: Ebbe Simonssons brev. AMK 1998, 147-156

28892. MacDOUGALL, PHILIP, The Woolwich Steamyard. MM 85, 1999, 172-181

28893. MARCIL, EILEEN REID, Tall ships and tankers: the history of the Davie shipbuilders. Toronto, McClelland & Stewart, 1997, 604 p., ill. *(betreft de periode 1811-1996)*

28894. MAYERAT, JEAN-PHILIPPE, Un gentilhomme-architecte au bord du Léman: Jules de Catus (1838-1910). LCM 1999, nr 123, 40-55

28895. O'BRIEN, MIKE, The designs of Joel White: simple grace and elegant economy. WB 1999, nr 147, 43-52 *(ontwerper van jachten in de jaren 1954-1997)*

28896. PINHEIRO, CARLTON J., Recollections and other writings by N.G. Herreshoff. Bristol (RI), Herreshoff Marine Museum, 1998, 126 p., ill. *(bekend ontwerper van schepen, geboren in 1848)*

28897. QUINGER, WOLFGANG, Die Werften Dresden-Blasewitz 1855-1898 und Dresden-Laubegast 1898-2000, Teil I: Die Werft Dresden-Blasewitz 1855-1898. Das Nordlicht 7, 1999, Heft 23, 13-18

28898. ROORDA, M.J., Roorda's op het hellend vlak: over schuytmakers en andere Roorda's van Drachten. Geldrop, eigen uitgave, 1999, 96 p., ill.

28899. ROTH, THOMAS, Marinarkitekten Fredrik Blom: Karlskronas okände son? AMK 1998, 48-70

28900. ROZENDAAL, HENK, Laverend en onverwoestbaar: hoe een werf kwam en bleef tegen de verdrukking in. MN 87, 1998, 7, 9-13 *(betreft de werf van De Haan & Oerlemans te Heusden)*

28901. STENHOLM, LEIFH, Örlogsstaden Karlskrona: ett världsarv? AMK 1998, 25-36 *(betreft de marinewerf te Karlskrona)*

28902. VRIES, H.S. DE, De Vries scheepsbouw 75 jaar: 1923-1998. Aalsmeer, De Vries Scheepsbouw, 1998, 232 p., ill.

28903. WESTLAKE, MERLE, The American sailing navy: Josiah Fox – Joshua Humphreys & Thomas Tingey. AN 59, 1999, 1, 21-41 *(scheepsbouw omstreeks 1800)*

28904. ZARNOCH, ANDRZEJ, Szczecin comes full circle. MLR 1999, nr 121, 6-7 *(scheepswerf in het vroegere Stettin, opgericht in 1948)*

28905. (N.N.), De helling onder Heeg: Pier Piersma's werfhuis driehonderd jaar oud! SZ 23, 1999, 5, 5-14

Schip en scheepsbouw – schip

28906. AUBRY DE LA NOE, FÉLIX, HERVÉ ELIES, La saga des Palynodie. LCM 1999, nr 125, 42-57

28907. BITTNER, KARSTEN, NS Otto Hahn: vor 20 Jahren beendete das einzige atomgetriebene deutsche Schiff seine letzte Reise. DSI 21, 1999, 1, 5-9 *(in 1964 van stapel gelopen)*

28908. BIXEL, PATRICIA BELLIS, Sailing ship Elissa. College Station (TX), Texas A & M University Press, 1998, 93 p., ill. *(in 1877 gebouwd schip dat van een Griekse schrootwerf werd gered, nu in Mystic Seaport Museum)*

28909. -, Elissa: a three-masted Scottish barque restored in Texas. Maritime life and traditions 1999, nr 2, 28-41

28910. BONKE, HANS, De zeven reizen van de Jonge Lieve: biografie van een VOC-schip, 1760-1791. Nijmegen, SUN, 1999, 223 p., ill.

28911. BOWEN, JOHN, Empress of Ireland (1906). MS 1998, nr 106, 38-40

28912. -, Normannia (1890). MS 1998, nr 104, 42-45

28913. -, Stavangerfjord (1918). MS 1998, nr 105, 29-31

28914. BRENNECKE, JOCHEN, Gespensterkreuzer HK 33 Pinguin. Hamburg, Koehler, 1999, 264 p., ill. *(was als kaperschip in beide Wereldoorlogen actief)*

28915. -, Hilfskreuzer Thor: hecht im Atlantik. Hamburg, Koehler, 1999, 232 p., ill.

28916. BUNTING, W.H., The schooner Effort: a Monhegan Island packet. WB 1998, nr 145, 40-43 *(gebouwd in Boston in 1854; opereerde als "packet" van 1887 tot 1907)*

28917. DEAN, J.S., The new Matthew: making a ship, Bristol-fashion. AN 59, 1999, 1, 51-59 *(in 1995 te water gelaten replica van John Cabot's schip uit 1497)*

28918. DESROSIERS, PIERRE, Canada: un vaisseau de guerre du XVIIe siècle. Archéologia 1999, nr 352, 32-43

28919. DIJK, A. VAN, "Geschikt tot verblijf en voortbrenging van de Koninklijke Familie": het stoomjacht "Leeuw" van Zijne Majesteit den Koning. RJ 6, 1998, 314-327

28920. DONGEN, WIEKE VAN, Staverse Jol HL 9: Vrouwezand. SZ 23, 1999, 6, 18-23 en 7, 18-22

28921. GLEASON, MADELENE ROWSE, The voyages of the ship Revere, 1849-1883. San Francisco, Glencannon Press, 1998, 164 p., ill.

28922. GRAY, DOUG, R.M.S. Nascopie: ship of the

North. Ottawa, Golden Dog Press, 1997, 112 p., ill.

28923. HAMON-BATES, AUDE, ANTHONY McLOUGHLIN, Le Dunbrody, navire d'émigrants: au temps de la Grande Famine irlandaise. LCM 1999, nr 124, 8-21 *(betreft een replica van een in 1845 te Québec gebouwde driemastbark)*

28924. HARTMANN, VOLKER, HANS-JOACHIM MAURER, Die "Meteor": vom Musik-Vergnügungsdampfer der HAPAG zum Lazarettschiff in Eismeer und Ostsee. DSA 20, 1997, 261-296 *(in 1903/1904 gebouwd op de scheepswerf van Blohm & Voss te Hamburg; tijdens WOII in gebruik als hospitaalschip en in maart 1945 in de haven van Pillau gezonken)*

28925. HEIDBRINK, INGO, Fährschiffe Wittow und Bergen. Kompass 1, 1996, 4, 51-53

28926. -, Raddampfer Kaiser Wilhelm. Kompass 1, 1996, 2, 50-54

28927. -, Schleppdampfer Saturn. Kompass 1, 1996, 3, 36-37

28928. HENDERSON, JAMES, Sent for a dove: discovery of the Duyfken. Nedlands (WA), University of Western Australia Press, 1999, 218 p., ill.

28929. HUISKES, BERT, GERALD DE WEERDT (eds.), De Lutine 1799-1999: de raadselachtige ondergang van een schip vol goud. Bussum, Thoth, 1999, ill.

28930. JAFFEE, WALTER W., The presidential yacht Potomac. Palo Alto (CA), Glencannon Press, 1998, 204 p., ill.

28931. KOOGER, J.P., Het enige vliegkampschip van Nederland: de wereld van de carriers en herinneringen aan Hr. Ms. Karel Doorman. NH 33, 1999, 63-73

28932. KRENICKY, ELIZABETH, Collecting for America and the Sea: the "Slave yacht". LMS 50, 1999, 99-100

28933. LEAVITT, JOHN F., The Charles W. Morgan. Mystic (CT), Mystic Seaport Museum, 1998, 123 p., ill. *(herdruk van editie 1973)*

28934. LINARD, ANDRÉ, Reine de Cordemais: un canot basse-indrais de plaisance. LCM 1999, nr 122, 24-29 *(door de scheepswerf Fouchard te Couëron gebouwde replica van een oorspronkelijk uit 1919 daterend plezierjacht)*

28935. LYNCH, DON, Titanic: het ware verhaal. Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 1999, 228 p., ill. *(Nederlandse editie van "Titanic: an illustrated history")*

28936. MACLLWAIN, JOHN, HMS "Warrior" 1860. Andover, Pitkin, 1997, 29 p., ill. *(nu een museumschip; herdruk van brochure uit 1991)*

28937. McCART, NEIL, SS Canberra. Cheltenham, Gloucestershire, Fan Publications, 1998, 144 p., ill. *(was 37 jaar in dienst van de P & O Company)*

28938. MENZEL, HORST, Das Modell der Royal George von 1715. Logbuch 35, 1999, 8-15

28939. MÜNCHING, L.L. VON, Nederlandse passagiersschepen: Stoomschip "Tjerimai". MN 88, 1999, 1, 29

28940. NIEUWENHUIJZEN, J.K. VAN, Een markante sleepboot uit vervlogen tijden. Lekko 1998, nr 257, 307-313 *(in 1943 voor de Amerikaanse marine gebouwd op de werf van Levingston Shipbuilding te Orange, in 1960 aan de Wijsmuller-vloot toegevoegd, in 1964 overgedragen aan de Franse marine)*

28941. O'SULLIVAN, PATRICK, The Lusitania: unravelling the mysteries. Doughcloyne, Cork, The Collins Press, 1998, 139 p., ill.

28942. PAESIE, RUUD, Het VOC-retourschip Ravesteyn: de laatste reis van een Zeeuwse Oostindiëvaarder. Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 1999, 128 p., ill.

28943. PARCHATKA, HORST, Rheinschiff Maria, Speyer 1873. Logbuch 35, 1999, 40-46

28944. POLEDNICK, JENS, Das Schraubenmotorschiff Paul Kossel: Geschichte eines Eisenbetonschiffes. DSI 21, 1999, 1, 20-22 *(in 1920 te Bremen-Hastedt door de Bremer Beton- und Eisenbetonfirma Paul Kossel & Compagnie gebouwd)*

28945. POORT, W.A., Van uitreis tot uitvaart: de ondergang van het fregatschip "Hendrika". RJ 6, 1998, 335-339 *(in 1834 gebouwd op de werf "Rotterdams Welvaren", eind 1854 bij Brouwershaven gestrand en kapotgeslagen)*

28946. POTTINGER, J., The steam trawler Ocean Unity. MS 1998, nr 106, 48-52 *(gebouwd door de Ouse Shipbuilding Company te Hook, Goole, in 1919 te water gelaten)*

28947. RENAULT, FLORENCE, Déhel: barque chalutière de Dives. LCM 1999, nr 123, 30-39 *(in 1931 gebouwd te Honfleur door Albert Lacheray)*

28948. ROBB, FENTON F., Three vessels named Transit (part 1). MS 1998, nr 106, 41-47 *(betreft in de 19de eeuw gebouwde schepen, de eerste in 1800)*

28949. ROBERTS, OWAIN, A wildfowler's gun punt from Pembrey. MW 19, 1997-98, 100-103

28950. -, Ladies' gig or Lady's gig. MW 19, 1997-98, 90-92 *(betreft een plezierbootje in het Merseyside Maritime Museum te Liverpool)*

28951. SANDBECK, THORKILD, I DANAs kølvand. HSK 1998, 117-144 *(beschrijft de geschiedenis van de vier Deense onderzoeksschepen met de naam Dana die vanaf 1920 in bedrijf zijn geweest; met Engelse samenvatting)*

28952. SCHMALENBACH, PAUL, Kreuzer Prinz Eugen unter drei Flaggen. Hamburg, Koehler, 1999, 228 p., ill. *(was onder andere actief in de jaren 1940-1946)*

28953. VOS, RON DE, Het ontwerpen van de clipper Stad Amsterdam. SZ 23, 1999, 6, 5-11

28954. WALLACE, RAYMOND, The brig Pilgrim: the old and the new. Sea History 1998/99, nr 87, 18-21 *(in 1973 door de auteur gebouwde replica van schip dat bekend werd door Richard Henry Dana's "Two years before the mast")*

Schip en scheepsbouw – scheepsvoortstuwing

28955. BOES, A.J., Een eeuw Sulzermotoren: 's werelds grootste diesel óók van het fabrikaat Sulzer. BW 50, 1998, 388-391

28956. BROWN, DAVID, The Sulzer diesel engine centenary. Schip & Werf De Zee 8, 1998 (november), 57-60

28957. BUELL, THOMAS B., When the birds didn't fly. USNIP 125, 1999, 1, 76-79 *(betreft fregatten met geleide projectielen uit de jaren zestig van deze eeuw)*

28958. MATSUMOTO, MIWAO, Reconsidering Japanese industrialization: marine turbine transfer at Mitsubishi. TC 30, 1999, 1, 74-97

28959. PILKES, DICK, De turbinevoortstuwing bij de Nederlandse koopvaardijvloot. BW 50, 1998, 474-476 en 51, 1999, 28-30 en 72-74

28960. RUDOLPH, WOLFGANG, Bootsmotorenbau im deutschen Küstengebiet (bis 1945), Teil 2: Die Nordseeregion. DSA 20, 1997, 503-530 *(vervolg van nr 25195)*

28961. (N.N.), Building the engine that thinks for itself. MLR 1999, nr 121, 17-19 *(betreft de Sulzer dieselmotor, in 1898 door Sulzer Brothers in Winterthur op de markt gebracht)*

Schip en scheepsbouw – bewapening

28962. FINK, ERNST O., Andrew Bartons "Wunderwaffe": die Verklärung eines frühen englischen Seesiegs? S&Z 1999, nr 49, 47-51 *(eind 15de/begin 16de eeuw)*

28963. GUEROUT, MAX, MARC GUILLAUME, The "Loup Garou" bronze gun from Martinica. IJNA 27, 1998, 150-159

28964. JONES, COLIN, "Disarmed and disappointed?": the experience of the Armstrong breech-loading guns, 1863-4. MM 85, 1999, 205-212

28965. OLMSTEAD, EDWIN, WAYNE E. STARK, SPENCER C. TUCKER, The big guns: Civil War siege, seacoast and naval cannon. Alexandria Bay (NY), Museum Restoration Service, 1997, 359 p., ill.

28966. WENSTER, IVAR, Fyrverkarverkstäder i Karlskrona. AMK 1998, 37-47

Schip en scheepsbouw – scheepsversiering

28967. GUNS, NICO, Het interieur van de "Baloeran" en de "Dempo". BW 50, 1998, 370-373

28968. HAMILTON, GABRIELLE M., Decorative carvings on the dredge boats of Chesapeake Bay. Sea History 1998, nr 86, 24-27

28969. LANTING, GEESKE, Beelden van boegen: het boegbeeld van de clipper Stad Amsterdam, een vernieuwde traditie. SZ 23, 1999, 7, 23-26

Maritieme archeologie

28970. BOUND, MENSUN (ed.), Excavating ships of war. Oswestry, Shropshire, Anthony Nelson, 1998, 309 p., ill.

28971. CICILIOT, FURIO (ed.), The manuscript of the Abbey of Finalpa: an early seventeenth-century source for naval archaeology. Finalmarina, Savona, Compagnia di San Pietro, 1998, 110 p., ill.

28972. DUBROWIN, G.E., Kalfatklammern als Indikatoren in der norddeutschen und nowgoroder Schiffbautradition im Mittelalter. DSA 20, 1997, 445-458

28973. JACOMB, CHRIS, Shore whaling sites of Banks Peninsula: an archaeological survey. In: *(Susan Lawrence, Mark Staniforth (eds.))* The Archaeology of whaling in Southern Australia and New Zealand (Gundaroo, 1998) 68-78

28974. LAWALL, MARK L., Bolsals, Mendean amphoras, and the date of the Porticello shipwreck. IJNA 27, 1998, 16-23 *(scheepswrak, in 1969 ontdekt in de Straat van Messina)*

28975. LAWRENCE, SUSAN, An integrated approach to the archaeology of whaling. In: *(Susan Lawrence, Mark Staniforth (eds.))* The Archaeology of whaling in Southern Australia and New Zealand (Gundaroo, 1998) 111-120

28976. MANDERS, MARTIJN, Raadsels rond een gezonken oostzeevaarder. In: *(Remmelt Daalder e.a. (eds.))* Goud uit graan (Zwolle, 1998) 70-81

28977. McELVOGUE, D.M., Description and appraisal of a rudder assemblage of a late 16th-century vessel wrecked off Alderney.

IJNA 27, 1998, 24-31

28978. McGRAIL, SEAN, OWAIN ROBERTS, A Romano-British boat from the shores of the Severn estuary. MM 85, 1999, 133-146

28979. -, Studies in maritime archaeology. Oxford, Oxford University Press, 1997, 374 p., ill. *(bundeling van 36 tussen 1975 en 1995 gepubliceerde artikelen)*

28980. MENZEL, HORST, Ein niederländisches Schiffswrack gibt viele Rätsel auf. Logbuch 35, 1999, 4-6 *(betreft wrak Scheurrak SO 1)*

28981. MILNE, GUSTAV, COLIN McKEWAN, DAMIAN GOODBURN, Nautical Archaeology on the foreshore: hulk recording on the Medway. Swindon, Royal Commission on the Historical Monuments of England, 1998, 82 p., ill.

28982. PEARSON, MICHAEL, Interpreting the shipping data for Australian whaling. In: *(Susan Lawrence, Mark Staniforth (eds.))* The Archaeology of whaling in Southern Australia and New Zealand (Gundaroo, 1998) 93-97

28983. QUINN, RORY e.a., The Invincible (1758) site: an integrated geophysical assessment. IJNA 27, 1998, 126-138

28984. REDKNAP, MARK (ed.), Artefacts from wrecks: dated assemblages from the Late Middle Ages to the Industrial Revolution. Oxford, Oxbow Books, 1997, 232 p., ill.

28985. -, An archaeological and historical context for the medieval Magor Pill boat. MW 19, 1997-98, 9-29

28986. RIETH, ERIC, Des bateaux et des fleuves: archéologie de la batellerie du Néolithique aux Temps modernes en France. Parijs, Éditions Errance, 1998, ill.

28987. SØREIDE, FREDRIK, MAREK E. JASINSKI, The Unicorn wreck, central Norway: underwater archaeological investigations of an 18th-century Russian pink, using remotely-controlled equipment. IJNA 27, 1998, 95-112

28988. SPRINGMANN, MAIK-JENS, Ein Wrack des 16.Jahrhunderts bei Mukran, Rügen. DSA 20, 1997, 459-486

28989. -, The Mukran wreck, sunk off the Isle of Rügen, Germany in 1565: a preliminary report. IJNA 27, 1998, 113-125

28990. TRIPATI, SILA e.a., Marine archaeological exploration and excavation of Vijaydurg: a naval base of the Maratha period, Maharashtra, on the west coast of India. IJNA 27, 1998, 51-63

28991. VEERKAMP, JÖRGEN, Van bolwerk tot marine-etablissement: verslag archeologisch onderzoek lokatie voormalige loods 9 marine-etablissement Kattenburg. Amsterdam, Dienst Amsterdam Beheer, afdeling archeologie, 1998, 2 delen (50 + 26 p.), ill.

28992. WACHSMANN, SHELLEY, Seagoing ships & seamanschip in the Bronze Age Levant. College Station (TX), Texas A & M University Press, 1998, 416 p., ill.

Stuurmanskunst

28993. IFLAND, PETER, Taking the stars: celestial navigation from argonauts to astronauts. Malabar, Krieger Publishing Company, 1998, 222 p., ill.

28994. KUILE, SYBRICH TER, W.F.J. MÖRZER BRUYNS, Amsterdamse kompasmakers ca 1580-ca 1850: bijdrage tot de kennis van de instrumentenmakerij in Nederland. Amsterdam, Uitgeverij Stichting beheer IISG, 1999, 136 p., ill.

28995. MÖRZER BRUYNS, W.F.J., Emil Smola of Hungary: compass adjuster and inventor at Newport News. AN 59, 1999, 1, 43-49

28996. SCHNALL, UWE, Navigationstechniken. In: *(Uta Lindgren (ed.))* Europäischen Technik im Mittelalter 800 bis 1400: Tradition und Innovation (Berlijn, 1996) 373-380

28997. -, Probleme der praktischen Navigation auf den neuen Seewegen um die Erde im 16.Jahrhundert. DSA 20, 1997, 341-358

28998. SENNE, JOSEPH H., Andrew Ellicott's determination of latitude and longitude at the confluence of the Ohio and Mississippi rivers. Rittenhouse 12, 1998, 107-110

28999. SOBEL, DAVA, WILLIAM J.H. ANDREWES, The illustrated longitude. Londen, Fourth Estate, 1998, 216 p., ill. *(geschiedenis van de lengtemeting op zee)*

29000. VROOMBOUT, LUUK, Ontwikkeling navigatie en communicatie in de afgelopen 25 jaar belicht vanuit het vak. BW 50, 1998, 464-465

29001. WIKANDER, JOHAN ANTON, Kompassrosen på Nautøy i Bakkasund. SAB 1997 (verschenen 1998), 18-31 *(kompasroos op een steen op het eiland Nautøy; met Engelse samenvatting)*

29002. WILLIAMS, P.D.L., Civil marine radar: a review and a way ahead. JN 51, 1998, 394-403

Kartografie en oceanografie

29003. HUDSON, ALICE, "In thy map securely sail". Sea History 1998/99, nr 87, 22-25

29004. MÖRZER BRUYNS, W.F.J., De kartografische verzameling van het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam. Caert-Thresoor 18, 1999, 1-7

Havens en waterwegen

29005. BARTHÉLÉMY, PHILIPPE, La Basse-Seine dans les guerres de Religion: le fleuve comme espace tactique. RHA 1999, nr 214, 3-10

29006. BOCHACA, MICHEL, Vin, fleuve et réglementation municipale à Bordeaux au XVe siècle. CHM 1998, nr 38, 10-18

29007. BOTTIN, J., Rouen au début du XVIIe siècle. BCHEA 1997, nr 5, 265-280

29008. BRUHN, VERNER, POUL HOLM, Havneby og Storkommune: Esbjergs Historie 3, 1910-1998. Esbjerg, Fiskeri- og Søfartsmuseet, 1998, 320 p., ill.

29009. BRUSSEE, H.P., Den Langevaart of Nieuwe Wegh te Rijnsborch: geschiedenis van een straat met allure. Noordwijk, eigen uitgave, 1998, 50 p., ill.

29010. BUTEL, PAUL, Dynamique des villes portuaires: Bordeaux au XVIIIe siècle. BCHEA 1997, nr 8, 59-70

29011. BUTLER, ROBERT, Richborough Port. Ramsgate, Kent, Ramsgate Maritime Museum, 1999, 32 p., ill.

29012. BYSKOW, SØREN, Aså og Voerså: to fiskerihavne i Vendsyssel. Sjæk'len 1998 (verschenen 1999) 51-67 *(betreft twee kleine vissershaventjes in Noord-Jutland en hun betekenis als cultureel erfgoed; met Engelse samenvatting)*

29013. ELLMERS, DETLEV, Hafenbau. In: *(Uta Lindgren (ed.))* Europäischen Technik im Mittelalter 800 bis 1400: Tradition und Innovation (Berlijn, 1996) 105-110

29014. -, Kran und Waage am Hafen. In: Vom rechten Mass der Dinge: Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte: Festschrift für Harald Witthöft zum 65. Geburtstag (St. Katharinen, 1996) 145-165

29015. FAIR, JAMES R., Hopefield, Arkansas: important river-rail terminal. Arkansas Historical Quarterly 57, 1998, 191-204

29016. GAY, GORDON, Wayside history: exploring the C & O Canal. History News 52, herfst 1998, 15-19

29017. GJERULFF, HENNING, Danmarks havne i historisk og retlig belysning. Sjæk'len 1998 (verschenen 1999) 79-91 *(met Engelse samenvatting)*

29018. GREER, RICHARD A., Along the old Honolulu waterfront. The Hawaiian Journal of History 32, 1998, 25-66

29019. GROOT, B.J. DE, Varen, malen en betalen: geschiedenis van het veer, de korenmolen en de tol te Heukelum, drie bezittingen van de heerlijkheid. Heukelum, Stichting "Vrienden van Oud-Heukelum", 1998, 39 p., ill.

29020. GUMPRECHT, BLAKE, 51 miles of concrete: the exploitation and transformation of the Los Angeles River. Southern California Quarterly 79, 1997, 431-486

29021. HAVELAAR, J.J., A.G. VAN DER HORST, C. DE KLER, Als men met de Trekschuiten van Delf naar den Hage inkomt ...: de oude haven van Den Haag. Den Haag, Stichting Haags Industrieel Erfgoed, 1998, 86 p., ill.

29022. HILLMANN, JÖRG, Die Auseinandersetzungen um den Bau des Alster-Beste-Trave-Kanals vor dem Reichskammergericht 1525-1531. Jahrbuch des Alstervereins 1997, 9-120

29023. HOUDT, AD VAN DEN, Documenten over de Waalwijkse haven. De Klopkei 21, 1997, 43-52 *(vervolg van nr 25255)*

29024. JARVIS, ADRIAN, A.G. Lyster's "Report on the Several Methods of Dealing with Grain in the United States, and Also on the Elevated Railroads of New York, 1880". IJMH 10, 1998, 1, 155-182

29025. –,Safe home in port?: shipping safety within the port of Liverpool. NM 8, 1998, 4, 17-33

29026. –, The Mersey Docks & Harbour Board in Anglesey: Dinorben quarry. MW 19, 1997-98, 93-99

29027. KOS, H.A., Eens gegeven blijft gegeven: Naarders in het gedrang bij de Katentol. Tussen Vecht en Eem 16, 1998, 220-226

29028. LAVAUD, SANDRINE, La rencontre de la vigne et du fleuve: la mise en valeur des palus de la Garonne au Moyen Age. CHM 1998, nr 38, 19-30

29029. LECOQUIERRE, BRUNO, L'Estuaire de la Seine: espace et territoire. Rouen, Presses Universitaires de Rouen, 1999, 190 p., ill.

29030. LEEUWENBURGH, THEO, Het vluchthaventje van Laaxum. Tagrijn 1999, nr 2, 4-8

29031. LITWIN, JERZY, Dantzig, havenstad aan de Oostzee. In: *(Remmelt Daalder e.a. (eds.))* Goud uit graan (Zwolle, 1998) 98-113

29032. MENDELSOHN, BETSY, The federal hand in urban development: Chicago Harbor before the Civil War. Prologue 30, 1998, 257-265

29033. PARRISH, CHARLES E., LELAND R. JOHNSON, J. Stoddard Johnston versus the Army Engineers on canalization of the Kentucky River. Filson Club Historical Quarterly 72, 1998, 3-23

29034. PARRISH, CHARLES E., LELAND R. JOHNSON, Engineering the Kentucky river:

a disastrous debut. Register of the Kentucky Historical Society 95, 1997, 369-394

29035. PETERS, DIRK J., Der wichtige Schritt zum Spezialhafen. In: 100 Jahre Fischereihafen Bremerhaven: Rückblick Einblick Ausblick (Bremerhaven, 1996) 9-44

29036. REID, CHRIS, The status of fishing ports in England and Wales, 1920-1994. IJMH 10, 1998, 2, 219-240

29037. TEMIME, EMILE, Histoire de Marseille de la Révolution à nos jours. Parijs, Édition Perrin, 1999, 430 p., ill.

29038. URIARTE, AINGERU ZABALA, The consolidation of Bilbao as a trade centre in the second half of the seventeenth century. In: *(Olaf Uwe Janzen (ed.))* Merchant organization and maritime trade (St. John's, NF, 1998) 155-173

29039. VERHULST, A., Keulse handelaars in het Zwin tijdens de twaalfde eeuw en de vroegste ontwikkeling van de Vlaamse zeehavens. BG 81, 1998, 1-3, 351-358

29040. VOS, CH.J., Het Barton draai-aquaduct. EIT 7, 1998, 108-112 *(in 1894 aangelegd in het Manchester Ship Canal)*

29041. VRIES, M.C. DE, Over het water: het Apeldoorns Kanaal. Apeldoorn, Historisch Museum Apeldoorn, 1997, 16 p., ill.

29042. YOUNG, EARLE B., Galveston and the Great West. College Station (TX), Texas A & M University Press, 1997, 232 p., ill. *(beschrijft de geschiedenis van Galveston, haven aan de Golf van Texas, van ca 1865 tot ca 1900)*

Zee- en binnenvaartrecht

29043. DAVIDSON, STEVEN G. e.a., Chesapeake Waters: four centuries of controversy, concern, and legislation. Centreville (MD), Tidewater Publications, 1997, 272 p., ill. *(heruitgave van editie 1983)*

29044. GALDORISI, GEORGE V., KEVIN R. VIENNA, Beyond the law of the sea: new directions for U.S. oceans policy. Westport (CT), Praeger Press, 1997, 229 p., ill.

29045. GEZELIUS, STIG S., Limits to externalisation: the EU NAFO policy 1979-1997. Marine Policy 23, 1999, 2, 147-159

Agenda

22 oktober 1999: Symposium *Tuchtrecht in de zeescheepvaart*, ter gelegenheid van het 90-jarig bestaan van de Raad voor de Scheepvaart. Het symposium wordt gehouden in de Aga-zaal van de Beurs van Berlage te Amsterdam. Aanmelden bij het secretariaat van de RvdS, Oudebrugsteeg 11, 1012 JN Amsterdam, tel. 020-6220477, fax 020-6264252.

2000

3-5 augustus 2000: Derde *International Congress of Maritime History*, Esbjerg. Inlichtingen: prof. Lewis Fisher, Department of History, Memorial University of Newfoundland, St. John's, NF A1C 5S7, Canada. E-mail: lfisher@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.

14-16 september 2000: Tiende *Historical Cartography Colloquium*, Bonn, Duitsland. Informatie: Seminar fur Historische Geographie der Universitat Bonn, Konviktsstrasse 11, 53113, Bonn, of prof.dr. Wolfgang Scarfe, Fachrichtung Kartographie, Freie Universitat Berlin, Arno-Holz-Strasse 12, 12165 Berlin.

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