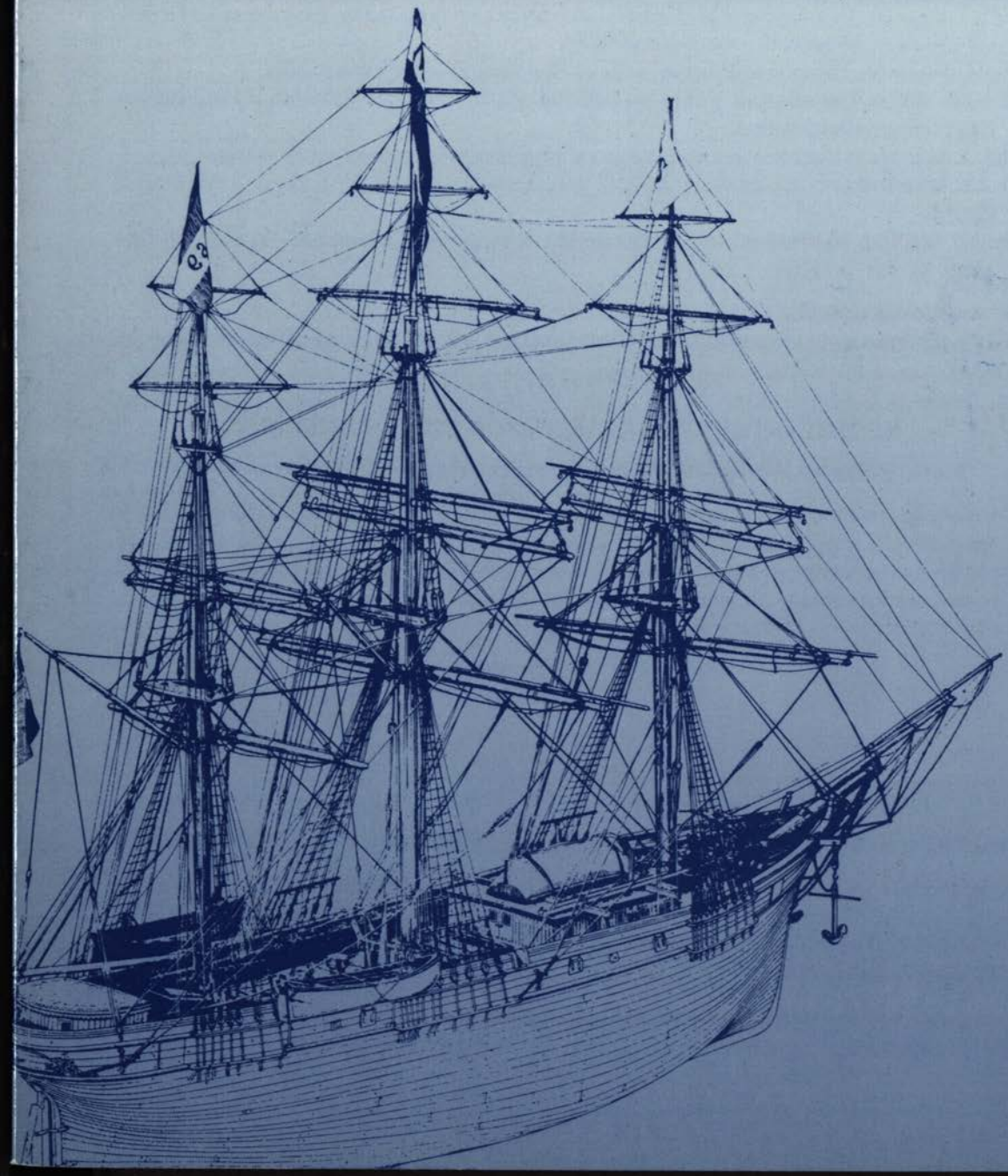
TIJDSCHRIFT VOOR ZEEGESCHIEDENIS

21 (2002) 1



TIJDSCHRIFT VOOR ZEEGESCHIEDENIS

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

[redacted]

Productie en distributie:
Uitgeverij Verloren, Postbus 1741, 1200 BS Hilversum, tel. 035-6859856, e-mail info@verloren.nl

NEDERLANDSE VERENIGING VOOR ZEEGESCHIEDENIS

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

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

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

Bestuur
prof.dr. J.P. Sigmond, *voorzitter*, drs. P.G.M. Diebels, *secretaris*,
ir. A.J.J.M. van Koningsbrugge, *penningmeester*, drs. I.B. Jacobs, dr. L.H.J. Sicking, S. Sijbesma

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

Contributie (2001): inclusief het abonnement op het *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* € 25,– (binnenland) (tot 26 jaar € 18,– na opzending fotocopie paspoort aan penningmeester) en € 31,50,– (buitenland) over te maken op postgirorekening 390150 ten name van de penningmeester van de vereniging te Zoetermeer.

Leden- en abonnementenadministratie: ir. A.J.J.M. van Koningsbrugge, [redacted]

Tijdschrift voor Zeegeschiedenis

JAARGANG 21, NR. 1

MEI 2002

Ten geleide

20 maart 2002 – op de dag af 400 jaar geleden dat de Verenigde Oost-Indische Compagnie werd opgericht. Niet vaak is de dag waarop de redactie de kopij aan de uitgeverij aanlevert zo gedenkwaardig als deze! Het hele jaar door kunt u op verschillende manieren kennis nemen van de geschiedenis van de VOC. In tentoonstellingen, symposia en lezingen, maar ook in speciale wandelroutes of bezoeken aan de replica's van de Oost-Indiëvaarders *Duyfken* of *Amsterdam*. Ook in dit nummer van het Tijdschrift voor Zeegeschiedenis treft u een stukje Compagniesgeschiedenis aan. De redactie heeft bewust gekozen om niet het hele tijdschrift te vullen met VOC-artikelen. Liever bieden we u een gevarieerd aanbod zoals u dat van ons gewend bent. In dit nummer daarom naast een boeiende verslag van Roelof van Gelder over de lotgevallen van de bemanningsleden van de *Blijdorp*, een verkennend onderzoek door Katie Heyning naar scheepsinterieurs in de tweede helft van de zeventiende eeuw en een stukje Russische geschiedenis uit het begin van de achttiende eeuw, over Russische navigators op bezoek in de Nederlanden, geschreven door Pavel Krotov. Een nieuwe kijk op het achttiende-eeuwse nieuws over Barbarije van Joop Koopmans en Cedric Regtop besluit dit tijdschriftnummer.

Irene Jacobs

BIJDRAGEN

Aandacht voor de binnenkant
C.E. Heyning 3

Russische 'navigators' in Nederland tussen 1708 en 1715
P.A. Krotov 15

De stranding van de Blijdorp, 1733
Roelof van Gelder 24

"Zeeschuimers en verachtelijke Barbaaren"?
Joop W. Koopmans en Cedric Regtop 34

MEDEDELINGEN

Over de auteurs 49

LITERATUUR

Boekbesprekingen 50

Boekaankondigingen 79

Nieuwe boeken en artikelen
Piet Boon 84

AGENDA 118

Aandacht voor de binnenkant

Een verkennend onderzoek naar het Nederlandse scheepsinterieur in de tweede helft van de zeventiende eeuw

C.E. HEYNING

Dit alles aengemerckt, staet t' overwegen, of
Mijn Kraeck niet evenaert met eenigh Keysers hof,
Dat met veel kost, en moeyt ten golven uyt ghetimmert,
Van lijst, en beeldewerck, van goud en marmer schimmert[1]

Deze regels uit Vondels *Lof der Zee-vaert* stellen menigeen voor raadsels. Moet uit Vondels vergelijking tussen de oorlogsschepen op het IJ en 'eenigh Keysers hof' geconcludeerd worden dat de ruimten op de Nederlandse oorlogsschepen tijdens de Republiek een zelfde pracht en praal uitstraalden als eens het bijbelse paleis van koning Salomo? Waren de hutten en kajuiten van de Nederlandse vlootvoogden inderdaad met marmer en verguld beeldhouwwerk afgewerkt? Of waren het in werkelijkheid kale, functionele ruimten waar slechts een enkel persoonlijk element voor enige sfeer zorgde en is bij Vondel sprake van dichterlijke vrijheid?

Naast Vondels strofen duiden diverse archiefbronnen erop dat het Nederlandse scheepsinterieur in de zeventiende eeuw rijker was dan men in eerste instantie zou veronderstellen. De claim die de dochter van luitenant-admiraal Jacob van Wassenaer Obdam bij de Staten van Holland indiende, wijst bijvoorbeeld in deze richting.[2] Zij vroeg in 1665 compensatie voor het zilveren vaatwerk dat tezamen met het schip van haar vader tijdens de slag bij Lowestoft de lucht in was gevlogen. Het feit dat Van Wassenaer een grote hoeveelheid zilver aan boord had – onder andere een lampetkan en -bekken, vier paar kandelaars, acht zoutvaten, zes bekers, twee comforen, twee schalen met deksels, een mosterdpot en een suikerbus – wijst erop dat ook aan de aankleding van zijn verblijfsruimten de nodige aandacht moet zijn besteed. Zijn kajuit moet een representatief vertrek geweest zijn, een passende omgeving voor een dergelijke collectie vaatwerk, waar hooggeplaatste bezoekers met de juiste egards ontvangen konden worden in een ambiance die recht deed aan hun status. Een andere verklaring voor de aanwezigheid van zoveel gebruikszilver op een oorlogsschip in actieve dienst is niet te geven.

Ook over de aankleding van een aantal Nederlandse statenjachten zijn intrigerende details bekend. De inventaris van het rijk gemeubileerde jacht van Amalia van Solms, met zijn beschilderde en met goudleer bespannen ruimten, roept vragen op over de inrichting van de jachten van de colleges van staat, de VOC en de WIC.[3] Scheepssier, aan de buitenkant van oudsher bedoeld om de vijand te intimideren, lijkt in de binnenruimten van de belangrijkste schepen uit de zeventiende eeuw een representatieve functie gehad te hebben. Tot op heden is in Nederland geen systematisch onderzoek verricht naar de inwendige aankleding van schepen. Het is interessant na te gaan in hoeverre de rijkdom en de macht van de Republiek belichaamd werd in de decoratieve afwerking van het scheepsinterieur.

OORLOGSSCHEPEN

In de standaardwerken over de zeventiende-eeuwse scheepsbouwkunst is weinig over interieurs te vinden. Noch Nicolaas Witsen noch Cornelis van Yk besteden veel aandacht aan de binnenruimten van de Nederlandse oorlogsschepen.[4] Van Yk roemt vooral de Engelsen: '(...) in schrijn, snij en schilderwerk, met welke zij gewoon zijn haar schepen binnewaarts te vercieren, worden onse van de haare merklijk overtroffen, jaa haare kajuiten schijnen een wel

geschikte Raad-kamer of Vier-schaar gelijck te wesen (...)'. Hij wil zijn lezers echter niet verder vervelen met dergelijke 'visevasen'. Slechts terloops wordt vermeld dat een 'welgeschikte' kajuit een betimmering met banken, een ledikant en een tafel dient te hebben. Over ander ornament dan enig snijwerk om de kajuitsdeur wordt niet gesproken.[5]

Witsen gaat iets dieper op de materie in. In zijn boek is bij het hoofdstuk over de 'tegenwoordige' scheepsbouw een dwarsdoorsnede van een kajuit opgenomen.[6] Een korte toelichting behandelt de eenvoudige betimmering. Een groot gedeelte van de wand bestaat uit bergruimte. Losse kooien, die men overdag kon afbreken, 'rekbanken met pijlaartjens' ter berging van glazen en schotels en een vaste bank tegen de achterwand van het schip zijn de enige meubels die hij noemt. De afwerking is sober. Op de gravure is alleen boven de bogen, die volgens de tekst door pilasters ondersteund werden, enig ornament te ontwaren. Verderop in zijn boek komt Witsen echter op de kajuit terug. In hoofdstuk negen schrijft hij dat op zeer grote schepen de kajuit soms in tweeën wordt gedeeld, met een trap als verbindend element. Soms wordt volgens hem ook de kajuitszoldering in vakken verdeeld en 'na de konst beschildert', terwijl de kajuit zelf 'binnenwaarts alom beschilderd [kan worden] met hedendaagsche gebeurtenissen'.[7] Bij welke schepen dit gebeurt, blijft helaas onduidelijk.

Hoewel tot nu toe geen onderzoek naar het voorkomen van dergelijke wand- en plafonddecoraties in Nederlandse oorlogsschepen is gedaan, is uit het buitenland over dergelijke versieringen wel het een en ander bekend. De zoldering en wanden van de kajuit van de in 1667 door De Ruyter opgebrachte *Royal Charles* waren bijvoorbeeld 'gesneden, vergult en geschildert, gelijk als men in koninglijke woningen ziet'.[8] En ook in Frankrijk zijn voorbeelden van wand- en plafonddecoraties in oorlogsschepen aan te wijzen. In de collectie van het Musée de la Marine in Parijs bevindt zich bijvoorbeeld een aantal ontwerptekeningen uit de late zeventiende eeuw met voorstellen voor uitvoerige plafond- en wandversieringen met beeldhouwwerk en schilderingen voor de *Soleil Royal* van 1688 en de *Saint Esprit* van 1690.[9]

De Rekenkamer van Zeeland

Eén van de bronnen die zich bij uitstek leent voor onderzoek naar de uitrusting van schepen in de zeventiende eeuw, is het archief van de Zeeuwse Rekenkamer.[10] Naast de rekeningen van de Admiraliteit van Zeeland zijn hierin ook de bijlagen bij deze rekeningen te vinden. Vaak bevatten deze de oorspronkelijke kwitanties van de ambachtslieden die aan de schepen werkten. Hun werkzaamheden en materialen worden hierin tot in de kleinste details verantwoord. Het systematisch bestuderen van deze bron zou een schat aan informatie over de decoratie en inrichting van de Zeeuwse oorlogsschepen opleveren. Steekproefsgewijs onderzoek in de stukken uit de tweede helft van de zeventiende eeuw leverde interessante resultaten op. Zo kon Witsens opmerking over het aanbrengen van schilderingen op de wanden van kajuiten door een voorbeeld uit de praktijk bevestigd worden. In de rekening die de Zierikzeese schilder Arnoldus Anthonissen in 1686 wegens werkzaamheden aan het oorlogsschip *Tholen* bij de Zeeuwse admiraliteit indiende, komt naast een groot aantal posten wegens bestede uren en gebruikte verf namelijk een post van negentig pond vlaams voor, wegens een wandschildering in de kajuit: 'door mijn geschildert aan de cajuyt met landschappen steeden zoomers ende winters rontsom ende agter onder de stadt Tholen'.[11]

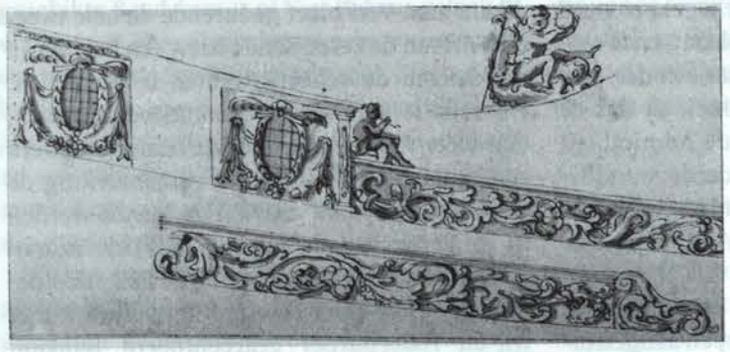
Andere betalingen voor dergelijk werk in oorlogsschepen zijn nog niet aangetroffen. Hoewel het mogelijk is dat de landschapsschilderingen in de kajuit van de *Tholen* op speciaal verzoek van de kapitein werden aangebracht, lijkt dit niet waarschijnlijk. In dat geval zouden de kosten namelijk voor zijn rekening zijn geweest. Hoewel de nota van Anthonissen overdreven hoog werd gevonden en gekort werd met £ 6.2.8, werd hij gewoon voldaan en is nergens sprake van het verhalen van een deel van het bedrag. Men mag dus aannemen dat de schilderingen in opdracht van de Admiraliteit werden aangebracht.[12] Geschilderde wandbehangsels kwamen rond 1650 in het woonhuis in zwang. Indien de Zeeuwse Admiraliteit de modieuze ontwikkelingen op het vasteland ook op het water volgde, zou een dergelijke wanddecoratie in meerdere schepen aangetroffen moeten worden. Nader onderzoek zal aan het licht moeten brengen in welke gevallen men tot de aanschaf van een dergelijke kostbare en kwetsbare decoratie overging en of bepaalde kunstenaars zich hierin specialiseerden. Arnoldus Anthonissen was duidelijk van alle markten thuis. Hij werd gedurende een groot aantal jaren zowel voor grof als voor fijn schilderwerk betaald. Het grove werk zal door zijn knechts zijn uitgevoerd. Anthonissen, van wie diverse schilderijen bewaard zijn, zal zich gezien zijn capaciteiten meer op het kunstzinnige werk hebben toegelegd als het beschilderen van vlaggen en wimpels, het aanbrengen van voorstellingen op de spiegel en zijgalerijen en het maken van wandschilderingen.[13]

Ook in de rekeningen van andere schilders zijn posten voor decoratief schilderwerk te vinden. Pieter Vinson, die jarenlang voor de Admiraliteit werkte, werd bijvoorbeeld in 1665 niet alleen betaald voor het schilderen van de regelingen en het boegbeeld van de *Vere*, maar ook voor het silhouet van de stad op de spiegel, de wolken op de galerijen en de 'seetriomph' op de zijkant van het schip. Ook binnen voerde hij verschillende werkzaamheden uit. De hut, inclusief kooi en ledikanten, werd door hem 'geokert', het plafond 'ghegraut'. Een speciaal accent kreeg het ledikant in de kajuit. Na tweemaal gegrond te zijn, werd het gemarmerd.[14] In de rekeningen over 1666 voor de kajuit van de *Tholen* is eveneens sprake van decoratief schilderwerk. Hier bewerkte Vinson de wand 'met een steengrau koleur (...) gelijck behangsel' en bracht hij het wapen van de kapitein op het ledikant aan. Verf bleef gedurende de hele tweede helft van de zeventiende eeuw een belangrijk middel om de scheepsruimten te verfraaien. Nu eens is sprake van decoratieve patronen, dan weer van kleuren die het beeldhouwwerk accentueren of door hun contrastwerking de ruimte een bepaald aanzien geven. Zo werden in de kajuit van de *Aurora* (1697) de muren 'steengrau' geschilderd, kreeg de balkenzoldering een roze kleur en werd het snijwerk met wit en 'roosepurper' geaccentueerd. Banken, vensters en ledikanten werkte de schilder met 'teneyt' (een bruinige kleur) af.[15]

Om een goed beeld van het kleurgebruik in de hutten en kajuiten te krijgen, is nader onderzoek nodig. Er zijn op dit moment nog niet genoeg gegevens voor handen. Conclusies trekken is des te lastiger, omdat in de archiefstukken regelmatig sprake is van de kleur 'als jegenwoordig is'. Rozerood, geel, wit en grauw lijken populair, maar ook andere kleuren komen veelvuldig voor. Witsens opmerking dat een ieder 'de verw kiest die hem behaagt' wijst eveneens op een ruim scala aan kleuren.[16] Pas in de late achttiende eeuw lijkt men in de binnenruimten van de Nederlandse schepen meer uniformiteit na te streven. De Admiraliteit op de Maze gebruikt dan als standaardkleuren geel met blauw en groen; de kamer Zeeland van de VOC schrijft in 1774 voor dat de schipperskamer en zijn slaapvertrek in principe in Berlijns blauw, gemengd met parelkleur, geschilderd moeten worden.[17]

Houtsnijwerk

Uit de rekeningen van de Zeeuwse Admiraliteit wordt duidelijk dat decoratief houtsnijwerk tussen 1650 en 1700 een belangrijke rol in het scheepsinterieur speelde. Dezelfde beeldhouwers die het snijwerk aan de spiegel en het galjoen maakten, werkten aan de afwerking van de belangrijkste ruimten in de schepen (illustratie 1). Steeds weer worden zij betaald voor 'alle het beeltwerck van buyten en binnen'. Het snij-



1. *Ontwerp voor decoratief beeldhouwwerk, anoniem, tweede helft zeventiende eeuw. Collectie Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam.*

werk aan de betimmering van de kajuit wordt helaas niet altijd gespecificeerd. Vaak wordt slechts gesproken over het werk 'tot sieraet van de kajuite'. De wel gespecificeerde kwitanties en rekeningen wegens reparatie van een enkel detail als een 'snakerie op een ledekant' leveren echter voldoende gegevens op.[18] De rekening van de Vlissingse beeldhouwer Passchier Pietersse voor zijn werk aan de *Walcheren* (1665), geeft een goed beeld van de decoratieve detaillering. Op dit schip werd de betimmering van het portaal vóór de kajuit door hem van een geleding met lijstwerk en pilasters voorzien. Ook de kajuit zelf had een dergelijke geleding, maar werd met veel meer ornament versierd. Vlak onder het plafond zat een 'cierlijk gesneden groote dicke lijste' en voor de wand maakte Pietersse festoenen met fruitmotieven, bogen met loofwerk, lijstwerk en – mogelijk ter plaatsing ter weerszijden van de deur – beelden. Ook om de deuren en vensters zat decoratief snijwerk. Geen onderdeel bleef hier onbewerkt. Zelfs voor de wenteltrap die in dit vertrek uitkwam, maakte Pietersse 'cieraetwerck'.[19]

Eenzelfde beeld blijkt uit de rekeningen die beeldhouwer Jan Leynse in 1685/1686 indiende wegens snijwerk aan 's lands oorlogsschip *Vere*. Naast het gebruikelijke werk aan de buitenkant, bracht hij het volgende in rekening: 'Noch gesneden inde caijuit: een boog met loofwerk boven de kassens, een friese met doorlugtigh loofwerck lanck 14 voets, acht Ionica capitelen op de pilasters aen de kassen en breeder, zestien dito kleijnder Capiteelen achter tegens het beschietsel, 35 ½ voet doorlughtig loofwerk aen weder sijden de caijuit, 2 quijeren over de deuren van de galderien, het wapen der Admiraliteit van Zeelandt met twee leeuwen en boven gordijnen en anders'. De kosten van dit beeldhouwwerk bedroegen £ 18.6.0 op een rekening van ruim £ 90 voor al het snijwerk aan het schip.[20]

De decoratie van de belangrijkste ruimten in de Zeeuwse oorlogsschepen sloot duidelijk nauw aan bij hetgeen in de woonhuisinterieurs gebruikelijk was. De architectonische geleding van de kamerwand met pilasters en hoofdgestel voorzien van ornament in de vorm van guirlandes en festoenen maakte rond het midden van de zeventiende eeuw opgang in het rijkere burgerinterieur (illustratie 2). In gelijktijdige rekeningen voor de decoratieve afwerking van de verschillende woon- en werkvertrekken in het Middelburgse Abdijcomplex, waar ook de Admiraliteit zetelde, komen dezelfde decoratieve motieven terug. Ook daar werden door de beeldhouwers festoenen, pilasters, loofwerk en verschillende soorten lijstwerk aangebracht.[21]

Een dergelijke decoratieve afwerking was niet uniek. Bij de andere Admiraliteiten werd op dezelfde wijze aan de afwerking van het scheepsinterieur gewerkt. Verschillende losse archiefvondsten wijzen duidelijk in deze richting. Het bestek voor het beeldhouwwerk aan twee nieuwe oorlogsschepen van de Admiraliteit op de Maze, in 1666 aangenomen door de Rotterdamse beeldhouwers Michiel van Douwe en Lieve Verschuur, noemt bijvoorbeeld gelijksoortig decoratief houtsnijwerk. Artikel vijftien

2. *Poortje met decoratief houtsnijwerk in een pand aan de Rotterdamse Kaai te Middelburg, ca 1660. In 1940 verloren gegaan. Collectie Zeeuws Documentatie Centrum, Middelburg.*

('binnen in 't schip te snijden soo veel schermen alsser moeten wesen met wapenties ende pijlaeren') is algemeen van aard en strekt zich blijkbaar uit tot het hele bovendek. Artikel zestien gaat specifiek in op de schippershut. Hier moesten Van Douwe en Verschuur 'soo veel tarmen snijden alsser van nooden sijn, boven met tronien onder met gecierde cookers', terwijl tussen deze hermenfiguren vazen moesten komen. Ook de stuurmanshut diende met hermenfiguren en lijstwerk versierd te worden. Op de decoratieve afwerking van de kajuit gaat het bestek niet in. Mogelijk werd hier een apart ontwerp voor gemaakt en viel deze ruimte niet onder de vastgelegde standaarddecoratie.[22] Ook bij de Zeeuwse Admiraliteit wordt het werk aan de kajuit regelmatig als 'buitenwerk' opgevoerd.[23] De lokale schrijnwerkers en beeldhouwers konden een ruimte met behulp van de hun ter beschikking staande voorbeeldprenten probleemloos naar de laatste mode vormgeven. Wellicht deden zij speciaal voor deze ruimte – immers de belangrijkste aan boord – per geval een voorstel en maakten zij hiervoor aparte begrotingen. Vooral bij de admiraalsschepen is het denkbaar dat men deze ruimte een individueel accent heeft willen geven. In een algemeen bestek zal deze ruimte dan buiten beschouwing gelaten zijn.

Inrichting en stoffering

Over de inrichting en stoffering van de schepen geven de Zeeuwse archiefstukken eveneens informatie. De aanschaf van gebruiksvoorwerpen van blik, tin en koper is in de Admiraliteitsrekeningen verantwoord evenals die van de benodigde meubels, spiegels en behangsels. Textiel speelde in de aankleding een belangrijke rol. Steeds weer worden tafelkleden, zitkussens en behangsels aangeschaft. Soms betreft het losse aankopen, zoals een 'groen behangsel tot het ledecant in de kajuit met franje' voor het schip *De Somer* in 1687, dan weer is er – vooral bij nieuwe schepen – sprake van eenheid in de stoffering.[24] Voor *De Gecroonde Burgh*, het schip waarop viceadmiraal Van de Putte in 1690 zijn intrek nam, werden door de equipagemeester in Middelburg allerlei extra zaken, als een groot koelvat, acht pruisleren gevlamde stoelen en een armstoel, gekocht.[25] Het is verleidelijk te veronderstellen dat admiraalsschepen luxueuzer werden ingericht dan andere oorlogsschepen. Of dit altijd zo was, wie hierop invloed uitoefende en in welke mate dit in de verschillende perioden gebeurde, zal nog moeten blijken.

Jachten

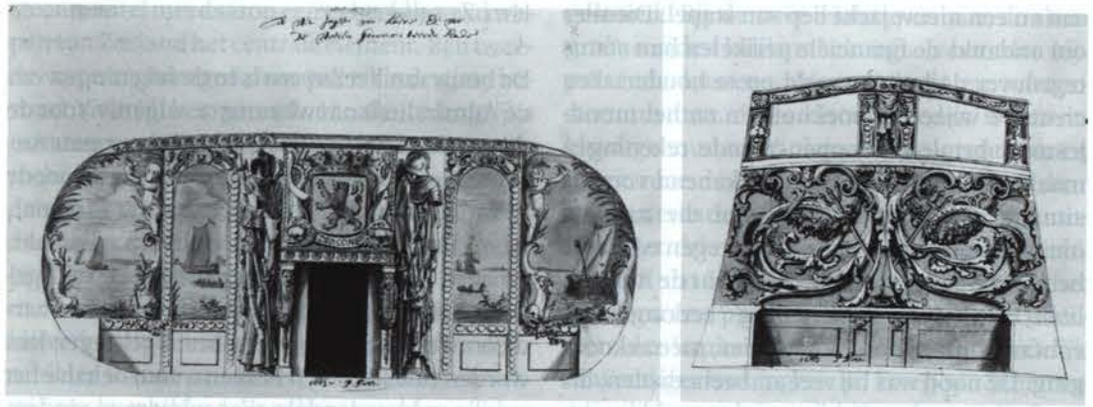
De schepen waarbij de meeste aandacht aan de decoratie besteed werd, waren zonder twijfel

de jachten. Bij de inrichting van deze vaartuigen met hun ruime verblijfsruimten – de meeste hadden boven een paviljoen en beneden twee of meer grote hutten – lijken kosten noch moeite gespaard te zijn. In contemporaine geschriften gaat de aandacht wederom vooral uit naar het buitenland. Zo beschrijft Nicolaas Witsen het jacht van de Engelse koning, dat in september 1673 Amsterdam aandeed, als 'van binnen zeer kostelick'. Uitvoerig gaat hij in op de twee belangrijkste vertrekken: 'een brave zaal rondtom met konstwerck beschildert, vergult en met kistemakers lijstwerk gepronkt' en aansluitend een met kostbaar goudleer beklede ruimte met een ledikant.[26] Van iets later datum (1708) is de beschrijving die de Portugese pater Francisco de Fonseca geeft van het jacht dat de Engelse koningin aan de bruid van de koning van Portugal ter beschikking stelde. De achtersteven van dit schip beschrijft hij als één gouden vuurzee. De kajuit was geheel bezet met Chinees lakwerk weerkaatst in spiegels en lamellen van kristal, een varend lakkabinet dat op één lijn gesteld kan worden met de met lak beklede kamertjes die aan de Europese vorstenhoven in die jaren zo in de mode waren.[27]

Ook de Nederlandse stadhouderlijke jachten blijken luxueus ingericht te zijn geweest. In het jacht van Amalia van Solms waren in 1654 zowel haar eigen vertrek als de voorkamer en het paviljoen met goudleer bekleed, terwijl het portaal rondom met wandschilderingen versierd was, die gezichten op Vlissingen, Veere en het kasteel van Turnhout verbeeldden. Het meubilair deed niet onder voor dat van de andere stadhouderlijke verblijven en was zorgvuldig op elkaar afgestemd. In hare hoogheids kamer waren de twee ledikanten, de stoelen en de tafel met dezelfde kostbare stoffen bekleed, die kleurden bij de ondergrond van het goudleerbehang.[28] Het jacht van Frederik Hendrik was zo mogelijk nog fraaier. Ook hier waren met goudleer en wandschilderingen versierde ruimten te vinden.[29] Sir William Brereton had in 1634 zelfs het gevoel zich eerder in een huis dan op een schip te bevinden.[30] De hele ruimte benedendeks bestond volgens hem uit 'chambers and rooms of state' met rijk vergulde wanden en marmeren schoorsteenmantels.

Naast de stadhouders bezaten ook de verschillende colleges van staat, de kamers van de VOC en WIC en de belangrijkste steden in de Republiek dergelijke vaartuigen, die, hoewel zij minder rijk versierd waren, toch in alle gevallen als statussymbolen gezien werden. In de meeste gevallen beschikte men over een zeewaardig buitenjacht en een iets kleiner binnenjacht. Bij deze schepen lag de nadruk sterk op het representatieve karakter. Zij werden niet alleen gebruikt voor zakelijke en particuliere reizen, maar ook ingezet bij de ontvangst van buitenlandse bezoekers en hoogwaardigheidsbekleders. Het rijke, zwaar vergulde beeldhouwwerk op deze schepen schitterde al van verre over het water en hun interieurs zullen niet ondergedaan hebben voor de representatieve ontvangstruimten op het vasteland.

Men vond het uiterlijk van dergelijke jachten blijkbaar zo belangrijk dat voor de decoratieve afwerking af en toe zelfs vooraanstaande kunstenaars en architecten te hulp werden geroepen.[31] Zo lieten de Staten van Holland de architect Pieter Post in 1663 ontwerptekeningen maken voor de verblijfsruimten in hun nieuwe jacht.[32] Zijn tekeningen tonen overduidelijk aan dat het hier om ruimten gaat die geheel volgens de laatste mode vormgegeven zijn met bewust gekozen decoratieve motieven. Deze hebben betrekking op de militaire macht van Holland en het element water (illustraties 3 en 4). Lijstwerk met ornamentaal snijwerk en gebeeldhouwde trofeeën accentueren de met schilderingen beklede wanden van de grote kamer, waar de schouw het belangrijkste decoratieve aandachtspunt is. In het paviljoen is boven de doorlopende zitbanken een uitbundige decoratie met festoenen en lofwerk te zien, waartussen op de achterwand maritieme elementen als dolfijnen en drietanden. Zelfs de decoratie van de stijlen tussen de vensters heeft een maritiem tintje. Hiervoor ontwierp Post hermenfiguren in de vorm van zeemeerminnen. Zijn plafond-



3. (links) Ontwerp van Pieter Post voor de grote kamer van het jacht van de Staten van Holland, 1663. Collectie Rijksprentenkabinet, Amsterdam.

4. (rechts) Ontwerp van Pieter Post voor de achterwand van het paviljoen op het jacht van de Staten van Holland, 1663. Collectie Rijksprentenkabinet, Amsterdam.

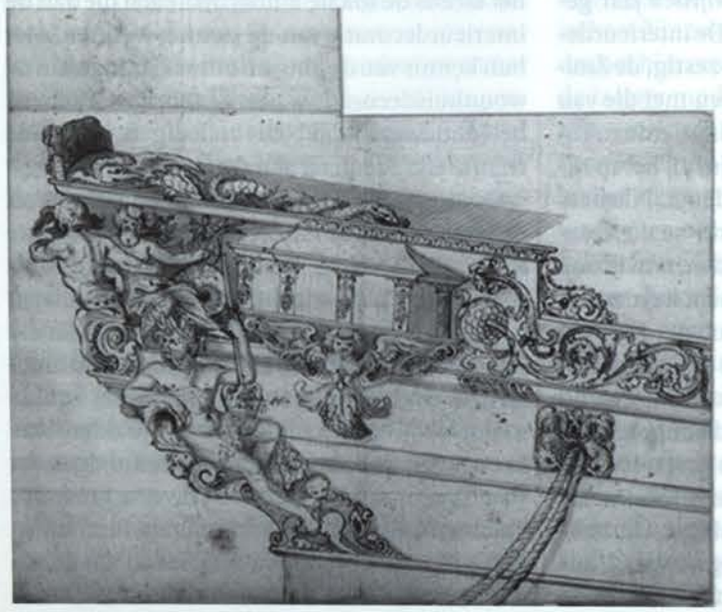
ontwerpen tonen ten slotte een indeling in vakken met decoratieve schilderingen.

Zeeuwse jachten

Ook de Zeeuwse Admiraliteit liet diverse jachten bouwen. Gedurende de tweede helft van de zeventiende eeuw bezaten de Staten van Zeeland steeds twee en gedurende een korte periode zelfs drie jachten, die om de tien tot vijftien jaar gerenoveerd of vervangen werden. De interieurdecoratie op de jachten uit de jaren zestig, de *Zeeuse Post* en de *Maeght*, stemt overeen met die van de Zeeuwse oorlogsschepen: betimmerde ruimten, die met snijwerk versierd zijn, zij het in rijkere mate dan op de oorlogsbodems. Pilasters met festoenen, friezen met lofwerk, 'snakerieën' en vogels verlevendigden de wanden, terwijl ook de deuren en vensters met ornament werden geaccentueerd. In tegenstelling tot de oorlogsschepen bezaten verschillende ruimten een open haard, waarboven het wapen van Zeeland met zijn 'cierlijk omwerck' werd aangebracht. Over wandschilderingen zoals in het Hollandse jacht zijn in Zeeland geen gegevens gevonden. De bijlagen bij de admiraliteitsrekeningen zijn echter juist uit deze jaren niet volledig bewaard, zodat niet mag worden uitgesloten dat ook in de *Zeeuse Post* en de *Maeght* een dergelijke decoratie was aangebracht. Opvallend is het ontbreken van maritieme elementen in het ornament. Slechts een enkele keer en dan alleen ter omlijsting van het Zeeuwse wapen is sprake van de aan de buitenzijde zo veelvuldig voorkomende zeemonsters, dolfijnen, tritonen en drietanden. Ook lijkt voor de ruimten op de Zeeuwse jachten geen speciaal ontwerp gemaakt te zijn, zoals Post voor het Hollandse statenjacht maakte. In Zeeland waren het steeds de lokale ambachtslieden die aan de interieurdecoratie van de jachten werkten. Met hun kennis van de jongste ontwikkelingen in de woonhuisdecoratie waren de schrijnwerkers en beeldhouwers blijkbaar volledig in staat de ruimte een adequaat aanzien te geven.

Over de interieurdecoratie van de jachten uit de jaren tachtig is meer te vinden. De Zeeuwse Admiraliteit liet in 1682 op haar werf in Middelburg een nieuw jacht, het *Zeepaert*, bouwen, dat evenals de andere projecten die men in die jaren ter hand nam een sterk symbolische functie had. Ondanks een enorm gebrek aan liquide middelen – 'hoe kaalder, hoe royaalder' was het spottende commentaar van een tijdgenoot – werden tussen 1675 en 1685 diverse grote opdrachten gegeven. De admiraliteitsruimten in de Abdij werden vernieuwd, de leden van de admiraliteitsraad schaften zich een nieuwe koets

aan en een nieuw jacht liep van stapel. Dit alles om ondanks de financiële perikelen hun status tegenover de buitenwereld op te houden. Een creatieve wijze van boekhouden en het mondjesmaat betalen van openstaande rekeningen maakte dit mogelijk. Het is tekenend voor de situatie dat de ambachtslieden die aan het nieuwe jacht werkten dit alleen tegen contante betaling wensten te doen, iets waar de Admiraliteit, gezien de aantekening 'bedongen op contant' op de diverse kwitanties, mee akkoord ging. De nood was bij veel ambachtslieden, die soms al meer dan tien jaar op hun geld wachtten, dan ook hoog gestegen. Beeldhouwer Gillis Hardewel zag zich in 1681 zelfs gedwongen een geëmotioneerd pleidooi te schrijven om betaling van zijn achterstallige rekeningen af te dwingen.[33] Hij stelde zeer verlegen te zitten om geld teneinde zijn vrouw en kinderen te kunnen onderhouden. Zou de Admiraliteit de openstaande posten nu niet betalen, dan zou hij 'gedwongen [zijn] gelt op te lighten om sijn huyshouden te mijnteneren hetwelck in dese tijd voor een ambachtsman sijn ruwijne is'. Blijkbaar hielp het, want ook Hardewel zou aan het nieuwe jacht meewerken.



5. *Ontwerp van Jacob der Kinderen voor het beeldhouwwerk aan de buitenkant van het Zeepaert, 1682. Zeeuws Archief, archief Rekenkamer te water.*

Het Zeepaert

De bouw van het *Zeepaert* is in de rekeningen van de Admiraliteit nauwkeurig te volgen.[34] Voor de decoratie van de door scheepstimmerman Andries Speldernieu gebouwde romp werd door de beste Zeeuwse beeldhouwer van dat moment, Jacob der Kinderen, een ontwerp gemaakt. Spiegel, zijgalerijen en boeg kregen een rijk gebeeldhouwde decoratie, waarvan uit de bewaarde ontwerptekeningen een beeld gekregen kan worden (illustratie 5). Binnen waren behalve het paviljoen benedendeks vier ruimten te vinden: de 'Jufvrouw Camer', de 'Middel Camer', de 'Groote Camer', die via een trap in verbinding stond met het paviljoen, en een portaal. Timmerman Hildernisse maakte hiervoor de betimmeringen, een lokale draaier leverde de benodigde pilaren en 'appelkens'. Uit de rekeningen van Hardewel, die al het snijwerk in het schip maakte, wordt duidelijk dat de middelste kamer en de grote kamer de belangrijkste ruimten waren. In de middelste kamer stonden ledikanten, die door Hardewel met snijwerk werden versierd. In de grote kamer, waarin een betimmering versierd met lofwerk, pilasters met ionische kapitelen en festoenen, vormde de schoorsteenmantel met daarop een gebeeldhouwd wapen van Zeeland het centrale element. Een tweede wapen, gedragen door twee kindertjes, bevond zich in het portaal. In alle belangrijke ruimten van het schip was ornament – voornamelijk festoenen en lofwerk – te vinden. De wanden en deuren, de vensters, het sekreet en zelfs de trap naar het paviljoen nam Hardewel onder handen. De stijlen van de trap werden met festoenen versierd, de leuning kreeg een fries met lofwerk. Alle ruimten in het jacht werden door schilder Barent van Eekelen met zwart en vermiljoen beschilderd. Voor het vergulden van het snijwerk gebruikte hij alleen al in juli 1683 dertig boekjes goud, een bijzonder kostbare vorm van afwerking, die de heren zeker vol trots aan bezoekers getoond zullen hebben. Een deel van de wanden was niet betimmerd maar met goudleer behangen. De Middelburgse Jan van Hazenberg leverde voor de grote en de kleine kamer respectievelijk 70 ⅛ en 62 el goudleer à raison van 36 stuivers de el, een kostbare en daardoor buitengewoon populaire vorm van wandbehang, die hier nadrukkelijk als een demonstratie van de sociale status moet worden gezien.[35]

Ook de inrichting van het jacht is bijna volledig te reconstrueren. Naast de aanschaf van gebruiksvoorwerpen als borden, tangen, keukengerei, beddepannen en kandelaars bij lokale ambachtslieden, kocht de equipagemeester achttien stoelen en twee 'leere' tafelkleden in Antwerpen. Kleine details als een dambord van notenhout, ivoren schaakstukken en bekers om mee te spelen, geven een idee van de wijze waarop men de tijd aan boord placht te verdrijven. De afgevaardigde van Veere, raadsheer De Mauregnault, bemoeide zich persoonlijk met de stoffering. Hij kocht voor dit jacht ondermeer op 17 november 1683 in Rotterdam vier 'Japonsche dekens' ter waarde van £ 5.13.4. De rest van de stoffering kwam uit het atelier van de Middelburgse behanger Johan van der Lucht. Deze leverde voor £ 234.1.0 behangsels en kleden met bijbehorende koorden, franjes, linten en kwasten, alle zorgvuldig op elkaar afgestemd. Bij de twee violette en vier donkergroene zijden ledikantbehangsels hoorden bijpassende kussens, 'deursluijsen' en schoorsteenrabatten. Zelfs de tafelkleden waren in kleur gehouden. Violet voor de grote kamer, groen voor de middelkamer met hier en daar contrasterende accenten in groen en karmozijn. Het drie ellen brede geblomde 'tapijttafelkleet' dat Van der Lucht leverde, zal in het paviljoen een plaats hebben gevonden. De kamer van kapitein Jan Adamsz, die duidelijk eenvoudiger was ingericht, kreeg gordijnen en een rabat van geel en violet gestreepte stof.

De rekeningen maken duidelijk dat kosten noch moeite gespaard werden. De matrassen waren van het fijnste tijk, de kussens gevuld met de beste ganzenpluimen, de overtrekken waren van gebloemde sits. Op de bedden lagen kostbare 'Oost Indische dekens', op de tafels 'Turxsze' kleden. Toch toonden de heren van de Admiraliteit zich 'zunige Zeeuwen'. Alvorens de rekening van beeldhouwer Hardewel te voldoen, vroeg men twee Rotterdamse beeldhouwers het werk te inspecteren en op zijn waarde te schatten. Ook werden de meubels van het afgedankte jacht de *Dolfijn* tezamen met het linnengoed en delen van het houtsnijwerk verkocht.[36] De oude gordijnen, kussens en tafelkleden brachten met zes oude rode leren stoelen, een vierkante uittrektafel, vijf vouwstoeltjes, acht stoven, een spiegel en vier kleine tafeltjes nog een aardig bedrag op. Opvallend is de verkoop van zes ledikanten, die erop duidt dat niet alle slaapplaatsen aan boord uit vaste kooien bestonden, maar dat ook losse naar de laatste mode beklede bedden op de schepen voorkwamen. Uit de admiraliteitsrekeningen blijkt heel duidelijk dat ook de overige onderdelen van het meubilair uit losse elementen bestonden. Spiegels met zware lijsten, stoelen en tafels van notenhout werden apart geleverd en maakten geen deel uit van de vaste betimmering. Hoewel de heren in 1682 het geld lieten rollen, hielden hun voorgangers de kosten wel degelijk nauwlettend in het oog. Toen men voor de *Zeeuse Post* in 1665 een nieuwe tafel nodig had, liet men Pieter Vinson een een-

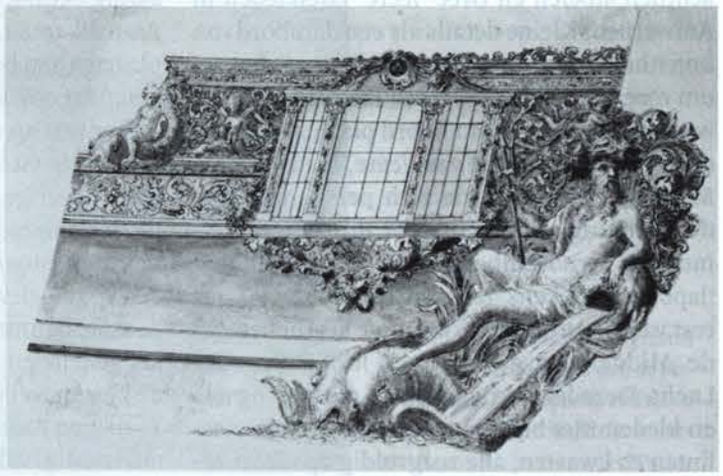
voudige tafel beschilderen 'op de maniere als conincx hout & pallesante en met schildpadde ingeleyt' in plaats van een met exotische houtsoorten ingelegd exemplaar uit Antwerpen te laten komen.[37]

Bestellingen van elders

Het *Zeepaert* was nauwelijks klaar, of een volgend jacht werd op stapel gezet, ditmaal in Ouwerkerk. Waarom dit bezaanjacht in Holland gebouwd werd en niet op een Zeeuwse werf, is onduidelijk. Lokale betalingsproblemen zouden hieraan ten grondslag kunnen liggen, maar dit lijkt niet waarschijnlijk. Al eerder bestelden de Zeeuwse heren jachten buiten hun eigen provincie. In 1647 lieten zij een jacht in Rotterdam bouwen, in 1664 in Amsterdam. Ook meubels werden regelmatig uit andere steden aangevoerd. De Antwerpse meubelmaker François Grenu en de Amsterdamse stoelenmaker Bastiaen Egberts leverden in de jaren tachtig zonder enig aanwijsbare reden stoelen voor de Zeeuwse jachten. Het is mogelijk dat men de verklaring hiervoor moet zoeken in de commissiegelden die de leden van de Admiraliteit bij aanbestedingen konden opstrijken. Wellicht was de aanschaf van een Hollands jacht of het bestellen van objecten buiten de provincie een bewuste mogelijkheid de buitengewestelijke leden van de admiraliteitsraad (naast zeven Zeeuwen telde de admiraliteitsraad steeds drie door de overige admiraliteiten afgevaardigde leden) enige extra inkomsten te verschaffen.

De leden van de raad hielden zich zonder twijfel persoonlijk met de decoratieve afwerking bezig. Niet alleen kwamen de ontwerpen voor het beeldhouwwerk in de raadsvergaderingen ter tafel, ook deden diverse leden inkopen voor de jachten.[38] De heer Van Nassau Odijk, de vertegenwoordiger van de Eerste Edele, bemoeide zich bijvoorbeeld rond 1670 actief met de afwerking van het jacht de *Dolphijn*. Opvallend is dat juist toen het verguldwerk niet aan een lokale ambachtsman werd toevertrouwd, maar door de Haagse schilder Erasmus Arondeus met een speciaal geoctrooieerd vernis werd aangebracht en dat het houtsnijwerk aan de Rotterdamse Michiel van Douwe gegund werd. Ook andere betalingen liepen voor een deel via Van Odijk, die hiermee vermoedelijk goede sier kon maken.[39]

Bij de bouw van de *Bruynvis* in 1686 werden eveneens diverse Rotterdamse ambachtslieden ingeschakeld, hoewel nog niet duidelijk is of het weer Van Odijk was die een doorslaggevende rol speelde. Een deel van het snijwerk werd nu vervaardigd door de Rotterdamse beeldhouwer François van Douwe (neef van bovengenoemde Michiel van Douwe), de beste beeldhouwer van scheepssier die in de Republiek te vinden was (illustratie 6).[40] In zijn rekening declareert hij festoenen met 'zyeraetwerck, blommen en tacken' voor de pilasters, een grote 'loofroos met zyeraet' voor het paviljoen en snijwerk op een schoorsteenmantel. Zijn rekening is praktisch identiek aan die voor zijn werk aan het jacht van de Admiraliteit op de Maze in 1688.[41]



6. *Ontwerp van François van Douwe (toegeschreven) voor de decoratie van een admiraliteitsjacht ca 1690. Collectie Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam.*

De gebruiksvoorwerpen voor de *Bruynvis* werden door de Middelburgse equipagemeester Gerson Panneel aangeschaft. Naast het gebruikelijke tin en koper werd ook nieuw zilver gekocht. Zilversmid Albertus Macquet diende een rekening voor twee vierkante kandelaars, drie dozijn lepels, zes vierkante zoutvaten en een zilveren snuiter in.[42] Om de kosten, £ 100.11.1, te bestrijden leverde de Admiraliteit oud zilver in. Op alle jachten van de Zeeuwse Admiraliteit was standaard zilver aanwezig. Naast gebruiksvoorwerpen als bekers, zoutvaten, mosterdpotten en peperbussen werden in de loop der jaren talloze lepels aangekocht. In 1688 werden voor het eerst ook vorken geleverd.[43] Vanaf dat jaar was op de grote jachten steeds twaalfdelig en op de kleine jachten zesdelig bestek met daarin gegraveerd het wapen van Zeeland in gebruik. Opvallend is rond 1660 de aanwezigheid van zilveren trompetten, die speciaal bij de Utrechtse zilversmid Claes Schot besteld werden.[44] Gegeten werd er van porselein. Theegerei, koffiegoed, spoelgoed, borden en schalen waren op alle jachten in ruime mate voor handen.

Conclusie

Het is duidelijk dat de inrichting van de Zeeuwse jachten rijk was. Bijna alle luxe en comfort die de heren thuis gewend waren, was ook aan boord te vinden. Hoewel van tijd tot tijd, bijvoorbeeld bij de VOC, op matiging werd aangedrongen – in 1659 bepaalden de kamers Zeeland en Amsterdam dat de bouw van nieuwe jachten 'op het onkostelijkste en sonder veel uyterlijke parade' moest geschieden[45] – is duidelijk dat de statenjachten in de tweede helft van de zeventiende eeuw als statussymbool functioneerden. Hierbij speelden binnen- en buitenkant een gelijkwaardige rol. Inrichting en decoratie waren bij uitstek geschikt voor het tonen van de macht van de Republiek. Vondels vergelijking met het paleis van koning Salomo is wellicht wat overtrokken, maar dat het wel degelijk om kleine varende paleisjes ging, is uit de rekeningen van de Zeeuwse Admiraliteit wel duidelijk geworden. Hoewel marmeren schoorstenen tot nog toe alleen aan boord van een stadhouderlijk jacht gesignaleerd zijn, kwam verguld snijwerk alom voor. De binnenruimten op de jachten waren representatieve vertrekken die in decoratie, stoffering en inrichting niet onder deden voor de ontvangstruimten op het vasteland.

De inrichting van de belangrijke ruimten op de oorlogsschepen zal vermoedelijk slechts zelden een gelijkwaardig karakter gehad hebben. Vooralsnog is hier echter nog niet genoeg onderzoek naar gedaan. In hoeverre bijvoorbeeld de admiraalsschepen een rijkere aankleding kregen dan gewone oorlogsschepen en of kajuiten en hutten op admiraalsschepen het evenbeeld waren van de ruimten op de statenjachten, is nog een open vraag. In elk geval is vast komen te staan dat het ook op de oorlogsschepen niet ging om kale, louter functionele ruimten.

Noten

1 Joost van den Vondel, *Het lof der Zee-vaert*. Uitgegeven met inleiding, vertaling en commentaar door Hans den Haan (Uitgeest, 1985) vers 199-202, 102.
2 Huisarchief Twickel, Delden. Inventaris van het huisarchief Twickel 1133-1975, dl. I, inv. nr. 316.
3 S.W.A. Drossaers en Th.H. Lunsingh Scheurleer, *Inventarissen van de inboedels in de verblijven van de Oranjes en daarmede gelijk te stellen stukken 1567-1795* (Den Haag, 1974) deel I, 289 ev.
4 N. Witsen, *Architectura Navalis et Regimen Nauticum, ofte Aeloude en Hedendaegsche Scheepsbouw en Bestier* (Amsterdam, 1690) en C. van Yk, *De Nederlandsche Scheeps-Bouw-Konst Open Gestelt* (Delft, 1697).
5 Van Yk, *Scheepsbouwkonst*, 18, 293 ev.
6 Witsen, *Architectura Navalis*, plaat nr. 7 bij pagina 97/98.
7 Ibidem, 116.
8 Ibid , 231.
9 J. Boudriot en M.P. Demarcq, *Musée de la Marine. Architectu-*

re navale française XVIIe. Plans et dessins (Parijs, z.j.) 76-79.

10 Zeeuws Archief, Rekenkamer C, rekeningen te water. Alle betalingen werden gedaan in Vlaamse ponden. Een pond Vlaams was in de zeventiende eeuw zes Hollandse guldens waard.

11 Zeeuws Archief, Rekenkamer C, inv. nr. 7152, acquitten over 1687. De uit Leiden afkomstige Anthonissen stamde uit een bekende familie van zeeschilders. Vanaf 1664 leidde hij een atelier in Zierikzee. Tezamen met zijn knechts werkte hij gedurende vele jaren aan de schepen die de Zeeuwse Admiraliteit op de werf in Zierikzee liet bouwen. Hun werkzaamheden bestonden vooral uit gewoon schilderwerk: het gronden en verven van het houtwerk, het beschilderen van vlaggen en het vergulden van het wapen van Zeeland. Zie voor nadere gegevens over deze kunstenaar: J. Giltaij en J. Kelch, *Lof der Zeevaart. De Hollandse zeeschilders van de 17e eeuw* (Rotterdam/Berlijn, 1996) 207-210.

12 Bij de VOC was het particulieren aan het eind van de achttiende eeuw toegestaan hun kajuit van een extra decoratie te voorzien. De Kamer Zeeland legt dit in een reglement op het schilderen van haar schepen in 1774 uitdrukkelijk vast: 'egter zoo de Schipper mogte goedvinden zijn kamer meer te vercieren zal hem zulks op Eijgen kosten gepermitteert zijn, kunnende daartoe gebruijken soodanig een Schilder als hij zal goedvinden dog alles met voorkennis van den Equipagemeester'. Zeeuws Archief, Archief Mathias Pous-Tak van Poortvliet, inv. nr. 255.

13 Zeeuws Archief, Rekenkamer C, inv. nrs. 34120, 34130, 34140, 34170, rekeningen equipagemeester Zierikzee uit de jaren 1680 – 1708.

14 Zeeuws Archief, Rekenkamer C, inv. nr. 6986, acquitten over 1665.

15 Zeeuws Archief, Rekenkamer C, inv. nr. 7294, acquitten over 1699.

16 Witsen, *Architectura Navalis*, 345.

17 ARA, Archief Admiraliteiten I, inv. nr. 1076 nr. 164 en Zeeuws Archief, Archief Mathias Pous-Tak van Poortvliet, inv. nr. 255.

18 Rekening voor het snijwerk aan de *Goes* door Jan Leynsen vervaardigd tussen oktober en december 1667. Zeeuws Archief, Rekenkamer C, inv. nr. 7024, acquitten over 1669.

19 Zeeuws Archief, Rekenkamer C, inv. nr. 6999.5, acquitten over 1666.

20 Zeeuws Archief, Rekenkamer C, inv. nr. 7163, acquitten over 1687.

21 Zeeuws Archief, Rekenkamer C, rekeningen te lande.

22 ARA, Archief Staten Generaal, inv. nr. 12561-154.

23 Bijvoorbeeld bij *De Gecroonde Burgh*, waar de Zierikzeese beeldhouwer Aert Isaacsen aan wie al het beeldhouwwerk bij publieke aanbesteding was toegevallen bovenop het afgesproken bedrag van £86 betaald kreeg voor extra werk in de kajuit. Ook bij het snijwerk aan de *Walcheren* (1665) werd verschil gemaakt tussen het aanbestede werk (£108) en het extra werk in de kajuit (£16.13.4). Zeeuws Archief, Rekenkamer C, inv. nr. 6999.5, acquitten over 1666.

24 In de kajuiten van *De Gecroonde Burgh* en de *Zierikzee* (1689) waren de tafelkleden, kussens en ledikantbehangsels duidelijk afgestemd op de zware trijpen met lint en franje afgezette gordijnen. Zeeuws Archief, Rekenkamer C, inv. nrs. 7163 en 7237, acquitten over 1687 en 1694.

25 Zeeuws Archief, Rekenkamer C, inv. nr. 33411, rekeningen equipagemeester Middelburg, acquitten over 1690. De stoelen werden geleverd door de Middelburgse stoelenmaker Hubrecht van Wachbeke, die hiervoor £ 10 in rekening bracht.

26 N. Witsen, *Architectura Navalis*, 194.

27 *Catalogus Triomf van de Barok* (Brussel, 1991) 178; F. de Fonseca, *Embaixada do Condo de Villarmayor Fernando Telles da Sylva de Lisboa à corte de Vienne e viagem de Rainha (...) D. Maria Anna de Austria* (Wenen, 1717).

28 Zie noot 3.

29 Schilder Jacobus Vileers ontving in 1645 f 1500 van de Admiraliteit op de Maze voor het schilderen van 'twee camers in 't nieuwe schip van SH met lantschappen'. F.D.O. Obreen, *Archief voor Nederlandsche Kunstgeschiedenis*, 7 dln. (Rotterdam, 1877-1890) dl. II, 16-18.

30 W. Brereton, *Travels in Holland, the United Provinces, England, Scotland and Ireland 1634-1635*, (edit. E. Hawkins) The Chetham Society 1844 (reprint London, 1968).

31 Andere kunstenaars die zich in de zeventiende eeuw in de Republiek met scheepsdecoraties hebben beziggehouden zijn Artus Quellinus, Rombout Verhulst, Lieven Verschuur en Daniel Marot.

32 J.J. Terwen en K.A. Ottenheym, *Pieter Post (1608-1669) Architect* (Zutphen, 1993) 174-176.

33 Zeeuws Archief, Rekenkamer C, inv. nr. 7123, acquitten over 1683.

34 Zeeuws Archief, Rekenkamer C, inv. nrs. 7133, 7144, 7163 en 33381.

35 Zeeuws Archief, Rekenkamer C, inv. nr. 7133, acquitten over 1684.

36 Zeeuws Archief, Rekenkamer C, inv. nr. 33381, acquitten van de equipagemeester van Middelburg over 1687.

37 Zeeuws Archief, Rekenkamer C, inv. nr. 6986, acquitten over 1665.

38 Raadsheer De Mauregnault kocht dekens voor het *Zeepaert*, raadsheer Kloek kocht vergulde spiegels voor de *Bruynvis*.

39 Zeeuws Archief, Rekenkamer C, inv. nr. 7034, acquitten over 1670.

40 Zeeuws Archief, Rekenkamer C, inv. nr. 7153, acquitten over 1686 en inv. nrs. 33371 en 33381, acquitten van de equipagemeester van Middelburg over 1686 en 1687. Voor nadere gegevens over François van Douwe zie J.C.A. Schokkenbroek en C.E. Zonnevylle-Heyning, *Kunst op het water. Nederlandse scheepssier 1650-1850* (Zutphen, 1995) 112-113.

41 ARA, Archief Admiraliteiten I, inv. nr. 795.

42 Zeeuws Archief, Rekenkamer C, inv. nr. 33381, acquitten van de equipagemeester van Middelburg over 1687.

43 Zeeuws Archief, Rekenkamer C, inv. nr. 7175, acquitten over 1689.

44 Zeeuws Archief, Rekenkamer C, inv. nr. 6930 fol. 391 en 429v, rekeningen over 1660.

45 P. van Dam, *Beschrijvinge van de Oostindische compagnie* (Amsterdam, 1693).

Russische 'navigators' in Nederland tussen 1708 en 1715

P.A. Krotov

Inleiding

De regering van tsaar Peter de Grote (1682-1725) werd 21 jaar lang beheerst door de Grote Noordse Oorlog (1700-1721). Kern van die oorlog was de strijd tussen Rusland en Zweden. Om die strijd met succes te kunnen voeren, reorganiseerde tsaar Peter de Russische strijdkrachten naar de modernste West-Europese maatstaven. Mede daardoor behaalde Rusland uiteindelijk de overwinning. In 1721 maakte de vrede van Nystad een einde aan de oorlog. De dominantie van Zweden in Noord-Europa behoort sindsdien tot het verleden. Rusland daarentegen, tot die tijd veronachtzaamd in de Europese politiek, telde voortaan mee in de internationale betrekkingen.

Eén van tsaar Peters maatregelen betrof de creatie van de Russische marine. Rusland had nooit een zeegaande oorlogsvloot gehad, maar Peter bracht daarin abrupt verandering. Inspiratie hiertoe deed hij onder meer op in de Republiek der Zeven Verenigde Provinciën. In 1697 en 1698 ondernam hij een diplomatieke missie langs een aantal West-Europese hoven die bekend is geworden als het Grote Gezantschap. Tijdens die reis, die bijna anderhalf jaar duurde, stelde hij zich zoveel mogelijk op de hoogte van de West-Europese techniek, met name op het gebied van de scheepvaart en de scheepsbouw. Bijna een half jaar woonde hij in de Republiek, kort in Zaandam, maar vooral in Amsterdam. Op de werf van de VOC leerde hij eigenhandig schepen bouwen. Hier, maar ook tijdens zijn verblijf in Engeland, raakte Peter overtuigd van het politieke en militaire belang dat een sterke marine voor Rusland zou hebben. Na zijn terugkeer in het vaderland initieerde hij een uitgebreid vlootbouwprogramma. Hij liet scheepswerven verrijzen, inclusief zeilmakerijen, houtzagerijen, lijnbanen, smederijen, en liet daar grote aantallen moderne oorlogsschepen naar West-Europees model construeren. In Rusland waren er niet of nauwelijks mensen met relevante ervaring. Daarom nam Peter grote aantallen West-Europese vaklieden in dienst om de schepen te bouwen en te zeilen. Teneinde minder afhankelijk van de buitenlanders te worden zorgde hij er bovendien voor dat er Russen werden opgeleid.

Peter rekruteerde aldus onder meer talrijke zeeofficieren in het buitenland, maar stichtte bovendien in een vroeg stadium de School voor Wiskundige Navigatie, voor de opleiding van Russen tot professionele marineofficieren. Sommige studenten van deze eerste seculiere instelling van hoger onderwijs in Rusland kregen praktijkles op de schepen van de prille Russische Oostzeevloot, anderen op de vloten van de Nederlandse Republiek, Engeland en Denemarken. In Russische documenten uit die tijd worden deze vlootofficieren in opleiding *navigator* genoemd, naar het in veel Europese talen voorkomende 'navigator' en 'navigateur'. In het Russisch werden daarnaast ook de termen *moreplavatel* (zeevaarder) en *sjturman* (stuurman) gebezigd. Dit artikel is gewijd aan de opleiding van deze navigators in de Nederlandse Republiek en verkent daarmee een thema dat tot dusver weinig is onderzocht.[1]

Conservatieven versus hervormers

Het idee van tsaar Peter I om met name kinderen van 'hovelingen' en 'vooraanstaande personen' voor praktische navigatielessen naar het buitenland te sturen, werd niet door iedereen

in Rusland even enthousiast ontvangen. Vanuit de adel, de bovenlaag van de Russische samenleving, werd onverbloemd verzet geboden, niet in het minst door de elite, die bestond uit de families die een sterke positie innamen aan het hof, het centrum van de macht. Hoe weinig medewerking zij aan het plan verleenden, blijkt uit een brief van Peter I van 11 maart 1707 uit het plaatsje Zjolkva (Oekraïne). Daarin moest de tsaar het hoofd van de marine, generaal-admiraal F.M. Apraksin, eraan herinneren dat 'vanuit de school (zoals we zeiden), zonder uitstel mensen gestuurd moeten worden, aangezien we hen later de jonge, geschikte jaren niet meer kunnen teruggeven. Er dient slechts een klein aantal gestuurd te worden, een man of dertig, met commissaris Lvov als toezichthouder. Van februari tot oktober dienen ze op zee te zijn, de overige vijf maanden moeten besteed worden aan de bestudering van navigatie en andere vakgebieden'.[2] Deze brief betrof alleen de aan de School voor Wiskundige Navigatie studerende 'kinderen van vooraanstaande personen'. Apraksin stuurde de tsaar in zijn antwoord een lijst met de leerlingen van de school. Op de lijst had hij vijf namen van studenten aangekruist die naar het buitenland gestuurd moesten worden. Reeds de volgende dag, 28 april 1707, reageerde Peter I met een brief waarin hij benadrukte hoeveel waarde hij aan de afkomst van aspirant-officieren van de Russische vloot hechtte: 'slechts vijf namen zijn aangekruist, bovendien van mensen met een lage afkomst (zoals het spreekwoord zegt: 'God, neem van me af wat ik niet nodig heb'); zelfs als het allemaal De Ruyters worden, kan ik met vijf man de vloot nog niet in orde krijgen'.[3] De monarch liet aldus zijn ergernis over het geringe aantal kandidaten blijken en zette Apraksin met de volgende woorden onder druk: 'Over de studenten hoeft u mij niet meer te antwoorden, aangezien we dat al lang geleden besproken en vastgelegd hebben, (...) maar waarom [de uitzending] deze winter is overgeslagen en het niet is uitgevoerd, weet ik niet (...) weest u zo goed mij daarover te informeren'.[4]

De tegenwerking van de elite werd ook door buitenlanders gesignaleerd. Zo merkte de Engelsman J. Deane, die van 1712 tot 1722 op de Russische vloot van Peter I diende en daarover een lijvig boek heeft geschreven, in zijn werk op dat mensen die ter voorbereiding op hun officierstaak naar het buitenland werden gestuurd, vaak uit families stamden waarin geen sympathie bestond voor het moderniseringsstreven van de tsaar, dat hun leefwijze en het hele land veranderde.[5] Eén van de tegenstanders was V.V. Golovin (1696-1781). Toen Peter I hem in mei 1712 opdroeg 'naar Nederland te varen voor navigatielessen', nam hij dit ronduit negatief op: 'ik, zondaar, ben tot mijn grote ongeluk aangewezen'.[6] Deze jonge navigator was niet de enige met kritiek; hij kende veel mensen die ontevreden waren over de hervormingspolitiek van Peter I. Zijn vader, V.P. Golovin (1675-1733), was een rijke grootgrondbezitter die vijfhonderd lijfeigenen bezat.[7] Diens oom, de bojaar F.A. Golovin was nota bene admiraal in de Russische marine. Desondanks behoorde V.P. Golovin tot de groep hovelingen die, 'in plaats van de dienst en uitzending naar het buitenland' te accepteren, ter voorkoming daarvan jaarlijks grote afkoopsommen aan de staat betaalde. En F.P. Dubrovskij,[8] de peetoom van V.P. Golovins middelste zoon Peter (1702-1751), was één van de vele tegenstanders van een breuk met de oude orde, en lid van de oppositionele groep die tussen 1709 en 1710 ontstond rondom de in ongenade gevallen eerste vrouw van Peter I, tsarina E.F. Lopuchina. De leden van deze overigens vrij passieve groep hoopten op een spoedige dood van Peter I, zodat Aleksej Petrovitsj, de zoon van E.F. Lopuchina en de zittende tsaar, de troon zou kunnen bestijgen. Maar in plaats van de tsaar overleed Dubrovskij zelf op onnatuurlijke wijze. Hij werd op 8 december 1718 ter dood gebracht naar aanleiding van een onderzoek dat slecht voor hem was verlopen.[9] Zijn dood wordt vermeld op een kalender uit 1718, die is terug te vinden op één van de landgoederen van de familie Golovin in het dorp Dedenev.[10] Maar laten wij terugkeren naar de jonge navigator V.V. Golovin. Toen deze in 1713 door Cholmogory reisde, bezocht hij de bij Peter I in ongenade gevallen V.V. Golitsyn en zijn vrouw Evdokija Ivanovna Stresjneva.[11] Beiden leefden daar in het verre Russische Noorden in gedwongen ballingschap.[12] Golitsyn was een gunsteling van de in ongenade gevallen zuster van de tsaar, Sofija, zodat het bezoek politiek beladen was en om die reden niet ongevaarlijk. De oppositie van de navigator V.V. Golitsyn en de groep waartoe hij behoorde, is een bevestiging van de juistheid van Deane's observatie dat sommige navigators de hervormingen van Peter I afkeurden. Deze 'kinderen van vooraanstaande personen' waren onderling sterk verbonden door directe of indirecte familiebanden, gemeenschappelijke eigenschappen en denkbeelden, of doordat ze bij elkaar in de buurt woonden.

Toch waren niet alle bojaren tegenstander van de hervormingspolitiek van de tsaar. Verschillende edellieden hadden begrip voor zijn politiek en keurden de uitzending van hun kinderen als navigators in opleiding naar verre landen goed. Zo schreef de vader van een in 1708 uitgezonden, niet bij naam bekende navigator, in een brief aan zijn in de Republiek verblijvende zoon het volgende: 'jouw huidige, door de machthebber geboden uitzending, is je niet opgelegd ter belediging of belasting, maar om je te laten studeren'.[13] De man adviseerde zijn zoon 'geen enkel uur met nutteloze en verwerpelijke zaken of spelletjes te verdoen, en te bedenken dat niets waardevoller is dan tijd'. Hij verbood zijn zoon niet om 'ontspanning te zoeken in komedies, opera's of lessen in de ridderlijkheid met degen en pistool', maar riep hem wel op 'afstand te nemen van dronkenschap'. 'Voor een snel en gemakkelijk verloop van de lessen raad ik je aan (...) Duits, of in ieder geval Frans te studeren en aanvankelijk in deze taal (...) de volgende disciplines te bestuderen: rekenkunde, want dat is de toegang tot alle wiskundige disciplines; beknopte wiskunde, hetgeen geometrie, architectuur en versterkingskunst en dus kennis van de aardbol inhoudt; land- en zeetekenkunst; het kompas en de beweging van de zon en de belangrijkste sterren.'[14]

Russische studenten in de Republiek

De eerste student van de School voor Wiskundige Navigatie die in 1704 'op persoonlijk bevel van de tsaar overzee werd gestuurd', en wel naar Engeland, was Z.D. Misjukov (1684-1762). Na zijn studie zou Misjukov een zeer opmerkelijke carrière in de Russische marine doorlopen. Hij was zijn opleiding aan de School voor Wiskundige Navigatie in 1702 begonnen. In 1725, het sterfjaar van Peter I, had hij de rang van onderkapitein, en in 1762, het jaar waarin hij eervol uit marinedienst werd ontslagen, bekleedde hij de rang van admiraal. Maar natuurlijk waren niet alle studenten zo succesvol als deze navigator van het eerste uur.

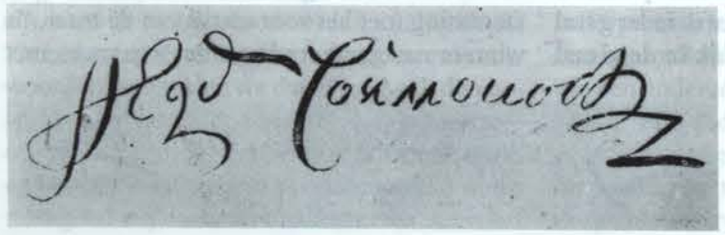
In 1706 werd de eerste groep pupillen van de School voor Wiskundige Navigatie voor praktische navigatielessen naar het buitenland gestuurd. Het ging toen om dertig navigators van 'eenvoudige afkomst' die hun opleiding in Engeland vervolgden. De uitzending van 'kinderen van vooraanstaande personen' voor verdere studie van de zeevaart vond door de eerder beschreven tegenwerking pas een jaar later plaats. In maart en april 1708 gaf Peter I schriftelijk antwoord op vragen van vorst Lvov over de wijze waarop de studenten opgeleid dienden te worden. De navigators moesten, in overeenstemming met het voorschrift van de tsaar, ''s winters navigatie studeren en 's zomers met

1. Handtekening van Z.D. Misjukov, de eerste navigator.

2. *Het gebouw van de Sucharevtoren in Moskou, waarin de School voor Wiskundige Navigatie werd gevestigd. Naar een ansichtkaart uit het begin van de twintigste eeuw.*

oorlogsschepen de zee opgaan en opgeleid worden om marineofficieren te kunnen worden'.[15] Of de navigators in opleiding naar Engeland dan wel naar de Republiek werden gezonden, hing af van de politieke situatie van het moment. Zo gaf het hoofd van de gezantschapskanselarij G.I. Golovkin de gouverneur van Archangel, P.A. Golitsyn, in 1708 opdracht de via Archangel naar het buitenland uit te zenden hovelingen op Nederlandse in plaats van Engelse schepen onder te brengen, vanwege de slechte betrekkingen met het Engelse hof. Maar de brief arriveerde te laat. In zijn antwoord aan Golovkin van 30 september 1708, deelde Golitsyn mee dat hij diens brief had geretourneerd, omdat de aanwezige 23 hovelingen en vorst Lvov reeds op 28 september op zeven buitenlandse schepen waren uitgevaren. Vorst Lvov bevond zich met zestien navigators in opleiding op vier Nederlandse schepen, vier studenten zaten op twee Engelse schepen en drie hovelingen waren met een Deens schip vertrokken.[16]

In 1709 werden zeventien onderstuurlieden van de Baltische vloot,[17] die allen in 1706 aan de School voor Wiskundige Navigatie waren afgestudeerd,[18] voor praktische navigatielessen naar Amsterdam en Engeland gestuurd. Eveneens in 1709 vertrokken vlak na hun afstuderen nog eens elf man, een jaar later gevolgd door zes artillerieofficieren van de Baltische vloot, terwijl in 1711 wederom 43 navigators werden uitgezonden.[19] Ook na 1711 gingen er studenten van de School voor Wiskundige Navigatie voor praktijkles naar het buitenland. Na een uitspraak van de senaat op 1 september 1713 werd een financiële ondersteuning vastgesteld voor twaalf adellijke jongens, die op bevel van de tsaar 'overzee naar Nederland werden gestuurd'.[20] Het betrof de student I.I. Protopopov en elf van zijn kameraden. Zij waren beslist niet de enigen die afreisden, maar alleen zij hadden om geldelijke steun gevraagd. De totale groep was samengesteld op basis van een selectie – een 'keuring' van jongens die in de lente en zomer van 1712 in Sint-Petersburg had plaatsgevonden – en zou in het volgende jaar naar Nederland vertrekken. Ook de bovengenoemde V.V. Golovin behoorde tot deze groep, ondanks zijn weerzin tegen de uitzending . Hij beschreef de selectie als volgt: 'we werden allemaal gekeurd door Zijne Hoogheid de tsaar zelf, en hij vond het nodig ons in drie groepen in te delen: de oudsten gingen in dienst als soldaat, de jongsten moesten voor studie naar de stad Reval en degenen daartussenin moesten naar Nederland voor navigatielessen'.[21] Tussen de papieren van het kantoor van Peter I bevindt zich een document over deze keuring. Slechts bij twee van de dertien hovelingen die daarin worden vermeld, de 15-jarige vorst I.A. Sjtsjerbatyj en de 22-jarige V.M. Izmajlov, is bij de naam van hun vooropleiding de opmerking 'heeft nergens gestudeerd' genoteerd.[22] De overigen hadden al les gehad aan de School voor Wiskundige Navigatie of aan scholen waar Duits werd gedoceerd. Daarnaast hadden enkelen in hun diensttijd praktijkervaring opgedaan op de Baltische vloot. De 23-jarige A.P. Dorosjenkov bijvoorbeeld, had al Duits en wiskundige navigatie gestudeerd en vervolgens twee jaar op de Baltische vloot gediend.[23] Het merendeel van de navigators die overzee werden gestuurd, was zeer goed voorbereid. Dat blijkt onder meer uit een brief die vorst M. Golitsyn in 1711 vanuit Amsterdam naar Rusland zond. Daarin noemde hij de voorbereiding van de navigators op hun opleiding in het buitenland een belangrijke omstandigheid: 'onze vrienden kwamen hetzelfde studeren en ze kenden allemaal Latijn'.[24]



3. *Handtekening van Fjodor Ivanovitsj Sojmonov (1692-1780), een van de navigators die in Nederland studeerden. F.I. Sojmonov werd later een bekende wetenschappelijk hydrograaf, historicus, gouverneur van Siberië en senator.*

Volgens een lijst van vorst Lvov uit begin 1715, waarop alleen 'kinderen van vooraanstaande personen' staan vermeld, werden tussen 1708 en eind 1714 in het totaal 49 goed voorbereide studenten voor praktisch navigatieonderwijs naar het buitenland gezonden. Daarvan studeerden er 21 voornamelijk in de Republiek of dienden op Nederlandse schepen.[25] Van degenen van eenvoudige afkomst die aan de School voor Wiskundige Navigatie studeerden, gingen er in de periode 1706-1711 maar liefst 130 voor praktijkles naar het buitenland.[26] Gegevens hierover zijn gevonden in de administratie van het kantoor van Apraksin. Dankzij deze bewaard gebleven administratie weten wij waar 126 van de in het vaderland teruggekeerde navigators rondom 18 april 1712, de dag waarop de gegevens werden genoteerd, werden ingedeeld. Van hen gingen er 47 voor een bouwkundige studie naar Sint-Petersburg, 28 werden te Voronezj als inspecteurs bij de admiraliteit geplaatst, 17 vertrokken naar Sint-Petersburg voor admiraliteits- en architectuurzaken, 20 kwamen bij de bommencompagnie van het regiment te Preobrazjensk terecht, 8 gingen voor een onbekende functie naar het leger, terwijl de laatste 6 bij de artillerie terechtkwamen.[27] De van de studie teruggekeerde jongemannen werden dus niet alleen op de vloot en bij de admiraliteit ingezet, maar kregen ook civiele taken en functies in het leger.

Men kan niet, zoals J. Deane destijds deed, concluderen dat de zonen van 'hovelingen' in het buitenland 'er slechts matig in slaagden zich als verfijnde cavaliers voor te doen.'[28] Een dergelijke beoordeling is, zoals A.G. Cross later terecht heeft opgemerkt, sterk aangedikt door 'de verachting van een zeeofficier voor een natie van 'landrotten' en met name voor haar 'verwende' vertegenwoordigers.'[29] In werkelijkheid studeerde de aanvankelijk negatief ingestelde V.V. Golovin in Amsterdam, Zaandam en Rotterdam, waar hij zich bekwaamde in de Nederlandse taal, wiskunde en navigatie.[30] Mensen die hem nadien kenden, getuigden ervan dat hij 'een verstandig en ontwikkeld man was', het Nederlands en Latijn goed beheerste, ook Duits en Frans had gestudeerd en zich het liefst met geografie en astronomie bezighield.[31] Zijn studie in Nederland en in Sint-Petersburg aan de Zeevaartschool in de periode van 1716 tot het begin van 1720 was niet tevergeefs geweest.[32] Dat navigators in opleiding in het buitenland veel kennis vergaarden, blijkt ook uit een 206 bladzijden tellende, handgeschreven navigatiecursus die zich in het archief te Sint-Petersburg bevindt. Het is de vertaling van een Nederlands boek dat volgens het opschrift heeft toebehoord aan A.P. Sjeremetev, een vooraanstaande navigator die in 1708 werd uitgezonden.[33] Men kan ervan uitgaan dat ook veel andere navigators zulke grondige werken hebben bestudeerd.

Sommige bronnen uit de tijd van Peter I maken melding van Russische edellieden die het

contact met hun geboorteland verloren. In een enkele geval zouden zij Hollander, Fransman of Engelsman zijn geworden dan wel een andere West-Europese nationaliteit hebben aangenomen. Juist een langdurige studie in het buitenland kon tot een dergelijk resultaat leiden. Veel Russen verruilden hun Russische wereldbeschouwing en hun gedragspatroon tijdens hun verblijf in den vreemde voor die van het land waarin zij verbleven. Soms kozen zij zelfs voor een nieuwe omgangstaal. Ze spraken geen Russisch meer, maar een West-Europese taal. Illustratief in dit verband is het voorbeeld van V.M. Arsenev, zwager van de doorluchtige vorst A.D. Mensjikov, die 'in zijn jonge jaren (...) voor studie' op de Russische ambassade in Nederland verbleef.[34] A.V. Makarov, de kantoorsecretaris van Peter I, beschreef in een brief van 21 december 1716 aan de doorluchtige vorst het resultaat van deze studietijd: 'Heer Arsenev junior, de zwager van Uwe Doorluchtigheid, spreekt met Zijne Hoogheid de tsaar vaker Nederlands dan Russisch, omdat hij zijn moedertaal niet zo goed kent als het Duits, en van vorst Boris Ivanovitsj Kurakin heb ik gehoord dat hij zeer goed Frans spreekt'.[35]

Financiering van de studie

Hoe werd de uitzending van navigators naar het buitenland gefinancierd? Volgens gegevens uit het admiraliteitskantoor van 1713 ontvingen de tussen 1709 en 1711 als navigators naar het buitenland gestuurde hovelingen die een klein landgoed of geen landgoed bezaten, een toelage van 200 *efimki* (rijksdaalders); anderen kregen 200 roebel per persoon.[36] Vorst V. Golitsyn schreef in een verzoekschrift dat hij eind 1713 aan A.D. Mensjikov stuurde: 'In opdracht van Zijne Majesteit zijn onze kinderen nu vier jaar overzee. In het eerste jaar kregen ze van de tsaar een toelage van 200 roebel en in het daarop volgende jaar 100 roebel per persoon.'[37] Hij stelde dat niet alleen vooraanstaande edelen, maar ook 'eenvoudige mensen van zo'n toelage geen jaar kunnen leven'.[38] Vorst Michail Golitsyn, navigator in opleiding en waarschijnlijk zoon van de hierboven geciteerde V. Golitsyn, stuurde op 2 april 1713 uit Amsterdam een persoonlijke brief naar een vriend waarin hij openhartig schreef: 'Mijn leven is uiterst onaangenaam en zwaar geworden. In de eerste plaats deze armoede...'[39] V. Golitsyn wees A.D. Mensjikov erop, hoeveel de navigators in het buitenland aan eten, kleding en vooral aan de studie uitgaven. Over zijn eigen materiële situatie deelde hij mee hij dat hij 'geen enkele boerenhoeve bezat en ook in Moskou geen eigen huis had' en dat hij van de tsaar een toelage kreeg van slechts één roebel per dag.[40]

Afgaande op deze getuigenis van armoede was de vader van de vooraanstaande navigator V. Golitsyn ons inziens een uitzondering onder de hoogwaardigheidsbeklerders wier zoons in het buitenland studeerden. De niet bij naam bekende vader van een andere, in 1708 uitgezonden, navigator die tot de 'kinderen van vooraanstaande personen' behoorde, richtte zich tot zijn zoon met de volgende leerrede of 'zedenpreek'. Zijn zoon moest proberen om, samen met zijn twee dienaren, van 100 *efimki* per maand rond te komen. Bovendien moest hij zijn best doen om voor zijn eigen opleiding te studeren en 'te midden van de overvloed de regels van de eerlijke onthouding te bewaren.'[41] Uitgaande van de door hoogwaardigheidsbeklerders vastgestelde wisselkoers van 100 *efimki* tegen 90 roebel, zou het 'draaglijk en aanvaardbaar' voor hem zijn als de jaarlijkse kosten van zijn zoons studie onder de 1080 roebel bleven. De hoveling hielp zijn zoon op weg door hem in zijn leerrede een voorbeeld van maandelijkse uitgaven te geven, waarin niet alleen rekening was gehouden met onderhoud van 'toevallige gasten', kleding, haarverzorging en 'andere kleinigheden', maar ook met 'verscheidene (...) eerlijke vormen van vermaak voor de jeugd'.[42]

Het grootste deel van de studiekosten werd dus door de navigators zelf en niet door de staat opgebracht. Bijdragen van de staat speelden duidelijk een ondersteunende rol. De commissaris van de admiraliteit A.A. Beljaev herinnerde Apraksin er in een brief aan dat navigators van eenvoudige afkomst in Moskou bij vertrek 30 roebel kregen voor de reis en 85 roebel 'als wissel overzee'. Hierna hoefde de staat geen geld meer uit te keren, ongeacht de lengte van het verblijf in het buitenland en 'de manier waarop ze rond moesten komen'.[43] Dit wordt ook bevestigd in het verzoekschrift dat de navigators A. Krivoperstov, A. Posulsjtsjikov, F.I. Tretjakov en P. Romanov op 25 oktober 1713 aan de tsaar stuurden: 'in Nederland kregen wij voor het gehele verblijf van Uwe Hoogheid een toelage van 100 *efimki* per persoon'.[44]

4. *Gezicht op de Russische vloot op de rede van het eiland Kotlin in 1715. Gravure van Pieter Pikart (1715).*

De administratie van het kantoor van Apraksin bevat gegevens over de financiering van het loon van de navigators in de periode 1708-1710. In die drie jaar betaalden zeventien vooraanstaande 'hovelingen' jaarlijks 4180 roebel 'in plaats van uitzending overzee'. Dit geld werd 'aan de navigators besteed, die voor praktijkles overzee werden gestuurd'.[45] De hoogwaardigheidsbeklerders die geen navigatiestudie in het buitenland wilden volgen, onderhielden dus gedeeltelijk degenen die in verre landen hun studie voltooiden. Deze 'belasting', opgelegd aan hovelingen die weigerden hun kinderen te laten uitzenden, bleef tot tenminste 1718 in stand. Tussen de stukken van het admiraliteitskantoor bevindt zich een 'notitieboek uit het jaar 1718' met inningen van achterstallige termijnen van die betalingen.[46] In dit notitieboek zijn de namen vermeld van negentien hoogwaardigheidsbeklerders die hun financiële verplichtingen slecht nakwamen. Achter hun titel en naam staan de zich ophopende schulden opgesomd. Daarnaast is ruimte opengelaten voor de notering van geïnde geldsommen. De hoogste jaarlijkse inningen kwamen van de volgende vorsten: 360 roebel van A.J. Odoevskij, M.J. Odoevskij en I.A. Golitsyn; van vorst S.I. Sjtsjerbatov en F.I. Levasjov iets minder: 300 roebel; 260 roebel werd geïnd van vorst A.J. Urusov; 200 roebel van de vorsten V.M. Dolgorukov, I.I. Dolgorukov, S.M. Kozlovskij en V.M. Chilkov en van de aristocraten zonder vorstentitel S.P. Bestuzjev, V.P. Golovin, F.P. Dubrovskij, I.P. Matjusjkin, V.S. Narbekov en G.M. Sobakin. De vorsten I.F. Kozlovskij en A.I. Chotetovskij tenslotte moesten jaarlijks 100 roebel betalen, terwijl vorst P.M Odoevskij

slechts 40 roebel behoefde bij te dragen. F.P. Dubrovskij was de grootste wanbetaler. Zijn schuld bedroeg in 1713 honderd roebel, maar nam vervolgens jaarlijks met tweehonderd roebel toe, totdat hij in 1718 elfhonderd roebel bedroeg.[47] We hebben al gezien dat hij in dat jaar ter dood werd gebracht – ongetwijfeld had zijn weigering te betalen te maken met zijn verzet tegen de hervormingspolitiek van de tsaar.

Besluit

Het opleiden van Russische navigators ging door tot 1715. In een brief van 7 april 1714 schreef generaal-admiraal F.M. Apraksin aan B.I. Kurakin, de consul in Den Haag, en aan I.B. Lvov dat de praktijkles in de zomer van 1714 de laatste zou zijn.[48] De navigators moesten zich hierna in Amsterdam en Londen verzamelen en vervolgens naar Rusland vertrekken. Op 10 december 1714 stuurde Apraksin de volgende verordening naar Lvov in Amsterdam: 'Zijne Hoogheid de tsaar heeft alle kinderen van het Russische rijk die navigatie studeren (...) in Engeland en elders, persoonlijk bevolen terug te keren naar Rusland (...); iedereen zal voor zijn eigen reis zorgen en, naar het hemzelf uitkomt, deze lente per schip naar de haven van Archangel reizen, of de volgende lente over land naar Sint-Petersburg'. Een dergelijke boodschap zond Apraksin op dezelfde dag aan consul Kurakin.[49] Waarschijnlijk achtte de tsaar de in het buitenland doorgebrachte studietijd voldoende. Bovendien streefde Peter I naar een spoedige beëindiging van de Noordse Oorlog. Vooral met de jaarlijks sterker wordende vloot wilde hij de druk op de Zweden vergroten om uiteindelijk een vredesverdrag te kunnen sluiten met voorwaarden die voor Rusland van vitaal belang waren. Het grootste knelpunt van de jonge Russische vloot was in die tijd het tekort aan ervaren Russische vlagofficieren, officieren en matrozen. Dit was naar onze mening voor de tsaar een belangrijke reden om alle navigators in de lente van 1715 naar het vaderland terug te roepen. De terugkeer van de navigators verliep traag. De reeds genoemde V.V. Golovin bijvoorbeeld vernam het bevel van de tsaar tijdig toen hij in Amsterdam was, maar vertrok niettemin pas in november 1715 en arriveerde pas helemaal aan het eind van het jaar, op 31 december, in St. Petersburg.[50]

De praktijklessen van Russen in het buitenland en op buitenlandse vloten tijdens het regime van Peter I waren van grote betekenis. In een voor het eerst in 1716 uitgegeven propagandistische brochure noemde Graaf K. Jullenborg, een Zweedse diplomaat in Londen, het feit dat 'enkele honderden onderdanen van de tsaar, zowel edellieden als niet-edellieden' op de Britse, Nederlandse en Franse vloot gediend hadden, één van de omstandigheden die de opkomst van Rusland als zeemacht bevorderden – en hij boezemde de West-Europeanen hiermee vrees in voor de groeiende macht van Rusland.[51]

Noten

1 N.G. Ustrjalov, 'O navigatorach i gardemarinach Petra Velikogo, 1707-1716' (Over de navigators en mariniers in opleiding van Peter de Grote, 1707-1716), in: *Morskoj sbornik* 4, onofficiëel deel (1866) 189-204; F.F. Veselago, *Otsjerk istorii Morskogo kadetskogo korpusa* (Een beschrijving van het marine-kadettencorps) (Sint-Petersburg, 1852) 26-32; F.F. Veselago, *Otjserk russkoj morskoj istorii* (Een beschrijving van de geschiedenis van de Russische marine) (Sint-Petersburg, 1875) 580-585; A.S. Krotkov, 'Prebyvanie russkich navigatorov za granitseju' (Russische navigators in het buitenland), in: *Morskoj sbornik* 1 onofficiëel deel (1901) 1-41. Vgl. A.G. Cross, *"By the banks of the Thames". Russians in eighteenth century Britain* (Newtonville, Mass. 1980).
2 Ustrjalov, 'O navigatorach i gardemarinach', 190.
3 *Pisma i bumagi imperatora Petra Velikogo* (Brieven en documenten van tsaar Peter de Grote) (Verder geciteerd als PBIPV) (Sint-Petersburg, 1907) band 5, 221-222.
4 Ibidem, 221.
5 (J. Deane), *History of the Russian fleet during the reign of Peter the Great by a contemporary Englishman*, ed. C.A.G. Bridge, Publications of the Navy records Society, band 15 ((Londen), 1899) 102.
6 V.V. Golovin, 'Zapiski bednoj i suetnoj zjizni tsjelovetsjeskoj' (Aantekeningen van een arm en ijdel mensenleven), in: *Rodoslovnaja Golovinych, vladeltsev sela Novospasskogo, sobrannaja P.K.* (Stamboom van het geslacht Golovin, eigenaar van het dorp Novospasskij, verzameld door P.K.) (ed. P.S. Kazanskij) (Moskou, 1847) 45.
7 Rossijskij Gosudarstvennyj Archiv Drevnich Aktov, Moskva (Russisch Staatsarchief van Oude Documenten te Moskou) (Verder geciteerd als: RGADA), archief 1451, inventaris 1, dossier 24, fo. 4v.
8 Kazanskij (ed.), *Rodoslovnaja Golovinych*, 218-219.
9 N.G. Ustrjalov, *Istorija tsarstvovanija Petra Velikogo* (Geschiedenis van de regering van Peter de Grote), band 6 (Sint-Petersburg, 1859) 194, 269, 277, 617.
10 Kazanskij (ed.), *Rodoslovnaja Golovinych*, 218-219.
11 N.N. Golitsyn, *Het vorstengeslacht Golitsyn* (Sint-Petersburg, 1892) band 1, 121.
12 Golovin, 'Zapiski' 46, 54.
13 'Otetsjeskoe zavesjtsjatelnoe poutsjenie poslannomu dlja obutsjenija v dalnie strany junomu synu' (Testamentaire leerrede van een vader aan zijn zoon, die voor studie is uitgezonden naar verre landen), in: *Rossijanin prosjedsjego veka, ili Predlozjenie Ivana Pososjkova, podannoe bojarinu Fjodoru Alekseevitsju Golovinu 1701 goda; s prisovokupleniem otetsjeskogo zavesjtsjatelnogo poutsjenija poslannomu synu* (De Rus van de vorige eeuw, of het voorstel van Ivan Pososjkov aan de bojaar Fjodor Alekseevitsj Golovin in het jaar 1701, met als bijlage een testamentaire leerrede van een vader aan zijn uitgezonden zoon) (Moskou, 1793) 107.
14 Ibid., 108-110, 112-113, 118.
15 PBIPV band 7, deel 1 (1918) 122.
16 RGADA, archief 160, inventaris 1 (1708), dossier 9, fo. 58-59v.
17 *Materialy dlja istorii russkogo flota* (Materiaal voor de geschiedenis van de Russische vloot) (Sint-Petersburg, 1867) (Verder geciteerd als: MIRF), band 3, 15.
18 Otdel Rukopisej Rossijskoj Natsionalnoj Biblioteki, S.-Peterburg (Afdeling Manuscripten van de Russische Nationale Bibliotheek te Sint-Petersburg) archief 608, inventaris 1, dossier 130, fo. 86-86v.
19 MIRF, band 3, 15-16, 35.
20 Ibid., 55.
21 Golovin, 'Zapiski', 45.
22 RGADA archief 9, inventaris 2, dossier 90. fo. 25, 26.
23 Ibid., fo. 25v.
24 M. Golitsyn, 'Pismo knjazja M. Golitsyna iz-za granitsy v 1711 g.' (Brief van vorst M. Golitsyn van 1711, gestuurd uit het buitenland), in: *Archiv Istoriko-juriditsjeskich Svedenij, otnosjasjtsjichsja do Rosii* (Archief voor Historische en Juridische Gegevens met betrekking tot Rusland) (Moskou, 1854) boek 2, 2de helft, 6de afdeling, 62.
25 MIRF, band 3, 80-95.
26 RGAVMF, archief 233, inventaris 1, dossier 45, fo. 271-272.
27 Ibid., fo. 271v-272.
28 Deane, 'History', 102.
29 A.G. Cross, *U temzskich beregov. Rossijane v Britanii v XVIII veke* (Aan de oevers van de Thames. Russen in Groot-Brittannië aan het einde van de achttiende eeuw) (Sint-Petersburg, 1996) 175.
30 Golovin, 'Zapiski' 47; MIRF, band 3, 94.
31 (Kazanskij (ed.),) *Rodoslovnaja Golovinych*, 72.
32 Golovin, 'Zapiski', 50, 54-55.
33 RGADA, archief 181, inventaris 1, dossier 260, fo.1-206.
34 K.M. Borozdin, *Opyt istoritsjeskogo rodoslovija Arsenevych* (Poging tot een historische genealogie van de familie Arsenevyj) (Sint-Petersburg, 1841) 12-13; V.S. Arsenev, *Rod dvorjan Arsenevych, 1389 g. – 1901 g.* (Het adellijke geslacht Arsenevyj, 1389-1901) (Tula, 1903) 20-21.
35 Rossijskij gosudarstvennyj istoritsjeskij archiv, S.-Peterburg (Russisch historisch staatsarchief te Sint-Petersburg) archief 468, inventaris 43, dossier 3, fo. 74v.
36 MIRF band 3, 55.
37 Archiv S.-Peterburgskogo Instituta Istorii (Archief van het Historisch Instituut van Sint-Petersburg) (Verder geciteerd als: Archiv SPBII RAN), archief 83, inventaris 1, dossier 6271, fo. 1v.
38 Ibid.
39 Golitsyn, 'Pismo knjazja M. Golitsyna', 62.
40 Archiv SPBII RAN, archief 83, inventaris 1, dossier 6271, fo.1v-2.
41 'Otetsjeskoe zavesjtsjatelnoe poutsjenie', 125-126.
42 Ibid., 122-125.
43 RGAVMF archief 233, inventaris 1, dossier 45, fo. 14.
44 Ibid., dossier 69, fo. 4.
45 Ibid., dossier 45, fo. 273.
46 Ibid., archief 212, inventaris over 1718, dossier 3, fo.2-37.
47 Rossijskij Gosudarstvennyj Archiv Voenno-Morskogo Flota, S.-Peterburg (Russisch Staatsarchief van de Oorlogsvloot te Sint-Petersburg) (verder geciteerd als: RGAVMF) archief 212, inventaris over 1718, dossier 3, fo. 37.
48 Ibid., archief 233, inventaris 1, dossier 252, fo.64v, 65v.
49 Ibid., fo.232.
50 Golovin, 'Zapiski', 48.
51 K.Gyllenborg, *La crise du Nord, ou reflections impartiales sur la politique du czar à l'occasion d'un écrit original publié par Monsr. van Stocken, ministre du roi de Dannemarck, contenant les raisons, qui ont empêché ce prince de faire la descent en Scanie* (1717) 12.

De stranding van de *Blijdorp*, 1733

Lotgevallen van een bemanning

ROELOF VAN GELDER

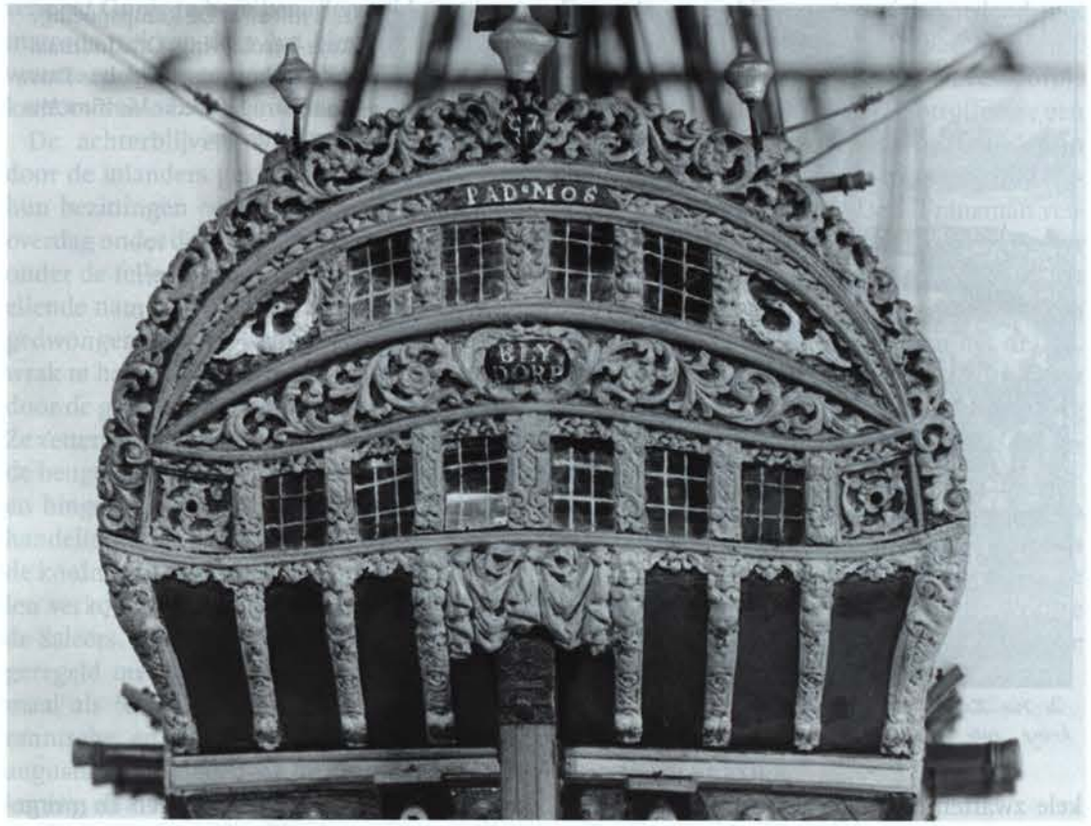
DE STRANDING

Op de lange reizen naar Azië en terug zijn relatief weinig VOC-schepen vergaan en dat pleit voor de scheepsbouwers en voor de stuurlieden. Op de heenreis leden in totaal 105 schepen schipbreuk en op de terugreis 141. Dat komt neer op respectievelijk 2 en 4,5 procent.[1] Het vergaan van een schip raakte in de eerste plaats de Compagnie zelf. Het was een gevoelig financieel verlies en de bewindhebbers probeerden de oorzaken van de ramp te vinden en eventuele schuldigen te achterhalen. De nabestaanden werden pas later op de hoogte gesteld. Ze konden inlichtingen inwinnen bij een van de Kamers en ontvingen, na controle der boeken, een deel van de gage. Een ruimere bekendheid kregen deze rampen in verslagen van overlevenden, die vaak na moeizame omzwervingen weer in patria waren beland. Ook werden er liedjes gemaakt, gedrukt en gezongen en tenslotte vindt men ook in periodieken zoals de *Nederlandsche Jaerboeken* regelmatig berichten over rampen met VOC-schepen. Slechts over tien rampen waarbij een VOC-schip is vergaan, bestaat een gedrukt verslag.[2] Een verklaring is dat in vele gevallen niemand het meer kon navertellen, omdat het schip met man en muis was vergaan. En van overlevenden was het maar de vraag of ze naar Nederland terugkeerden en bovendien of ze dan in staat waren er een publicabel verslag over te schrijven.

Het is een paradoxale ontwikkeling dat er relatief weinig rampen voorkwamen, dat er daarvan maar weinig beschreven zijn en dat zich daarentegen het denkbeeld in het collectieve geheugen heeft vastgehecht dat VOC-reizen levensgevaarlijk waren. De eerste associaties zijn toch nog altijd schipbreuk en scheurbuik. Dat beeld is waarschijnlijk terug te voeren op één enkele scheepsramp, de ontploffing van de *Nieu-Hoorn* (met schipper Bontekoe) in 1619. Bontekoe's relaas, het *Iournael*, verscheen voor het eerst in 1646 en is sedertdien tientallen malen herdrukt. Latere romantiseringen, ook van andere scheepsrampen, deden de rest.

Slechts een enkele beschreven ramp speelde zich af op het Atlantische traject en een daarvan is die van het Amsterdamse schip de *Blijdorp* in 1733 op de Afrikaanse kust, ten noorden van Kaap Verde. De ramp voltrok zich precies in een periode dat de Compagnie geplaagd werd door extreem veel schipbreuken.[3] Het lijkt gepast om in het jaar 2002, waarin de oprichting van de VOC herdacht wordt, een ogenblik stil te staan bij al die mannen en vrouwen die het *niet* hebben gehaald, of die via bizarre omwegen in een werelddeel en in een ander beroep zijn terechtgekomen dan hen ooit voor ogen heeft gestaan.

De *Blijdorp* onder schipper Haye Blauwhuyzen voer op 6 juli 1733 van Texel uit. Het schip was in 1723 in Rotterdam gebouwd, mat 900 ton en dit was de vierde reis naar de Oost. Het aantal opvarenden lag tussen de 225 en 250. De *Blijdorp* zeilde samen met twee andere Amsterdamse Oost-Indiëvaarders, de *Van Alsem* en de *Haften*, door het Kanaal en kwam al op 9 juli op de rede van Duins. De volgende drie weken verliepen probleemloos, maar begin augustus moeten de schepen voor de West-Afrikaanse kust een veel te oostelijke koers hebben gevaren, want in de overigens heldere en maanverlichte nacht van 7 op 8 augustus, liep de *Blijdorp* iets ten noorden van Kaap Verde aan de grond.[4] De plek wordt aangegeven als 15 à 16 graden NB, op ongeveer 15 mijl van Gorée, wat betekent dat de *Blijdorp* strandde op iets meer dan



1. *Spiegel van het model van de Padmos/ Blijdorp. Collectie Maritiem Museum Rotterdam, inventarisnummer M201.*

honderd kilometer ten noorden van het huidige Dakar, de hoofdstad van Senegal.[5]

Voor een reconstructie van de dramatische ontwikkelingen die zich na de schipbreuk van de *Blijdorp* op de Afrikaanse kust hebben afgespeeld, staan ons vier gedrukte bronnen ter beschikking. In Amsterdam verschenen kort na de ramp drie Nederlandstalige verslagen van overlevenden. In 1771 kwam in Hamburg nog het levensverhaal uit van Carl Peter Zimmermann, een uit Sint-Petersburg afkomstige apothekersgezel, die als soldaat op de *Blijdorp* had gediend.[6] Bovendien bevindt er zich nog een aantal bescheiden in het VOC-archief in Den Haag.

Konstapel Camstrup overdreef niet toen hij in de voorrede van zijn *Rampspoedige Reys-beschrijving* meldde dat hij 'den overgroote droefheyd, armoed, kommer, jammer, en elende' van het scheepsvolk zou beschrijven. De ochtend na de stranding waren de twee andere VOC-schepen nog in zicht. Onderling werden schoten gewisseld, maar na verloop van tijd verdwenen de schepen richting Kaap de Goede Hoop, en dat, schrijft Camstrup, terwijl zij het Compagniesgeld en 'ons arme menschen' met gemak hadden kunnen redden. Bij daglicht wierpen de schipbreukelingen scheepskisten en goederen overboord en brachten ze met de boot en de schuit goederen, wapens, leeftocht en de kisten met geld naar het vasteland. De meesten wisten aan land te komen, maar zes of zeven man verdronken. Op het strand werden enkele tenten opgezet voor de officieren en de drie vrouwelijke passagiers, de vrouw van de onderkoopman (Johanna van Deyl), diens zuster ('de jongejuffrouw Gunther') en zijn Indische slavinnetje Francyn.

Al direct na de stranding vertoonden zich en-

2. Prent uit de De Rampspoedige Reys-beschryving, Ofte Journaal door de konstapel Nicolaas Jansz Campstrup. *Collectie Maritiem Museum Rotterdam.*

kele zwarten op de plek van de ramp, gewapend met speren, pijl en boog en musketten. Dit moeten inwoners zijn geweest van het koninkrijk Kaïor. De contacten verliepen aanvankelijk vriendelijk en ook de koning, 'de Damel', kwam kijken. Hij bleek dol te zijn op brandewijn, maar de stemming sloeg al spoedig om. Voor alle zekerheid wierpen de schipbreukelingen op het strand een schansje van met zand gevulde scheepskisten op, voorzien van zes kanonnen. Een klein gezantschap probeerde in gebrekkig Frans met de koning te onderhandelen over een vrije doorgang naar de dichtstbijzijnde Europese post en over een gids, in ruil voor een deel van de lading. Toen dit op niets uitliep keerde men onverrichter zake terug. Er arriveerden nu steeds meer inlanders, lopend, te paard en zelfs op kamelen, waardoor de situatie steeds dreigender werd. Na enkele dagen probeerde een aantal overlevenden onder leiding van schipper Blauwhuyzen gewapenderhand uit de omsingeling te breken, maar ze werden ingehaald door de inlanders en met geweld teruggevoerd. Vrijwel tegelijkertijd kwam het tot een bloedig treffen tussen de schipbreukelingen en de inlanders. De directe aanleiding is niet helemaal duidelijk. Camstrup verhaalt dat er hevige ruzie tussen de Europeanen onderling was ontstaan; een aantal matrozen zou geld uit de geldkisten hebben opgeëist, wat door de officieren geweigerd werd. In het tumult, dat gepaard ging met geschreeuw, schoten en dukaatgerinkel werd zelfs een van de kanonnen op de inlanders afgevuurd. Dat was het startsein voor een bloedbad. Tegen de overmacht stonden de Europeanen machteloos en tientallen van hen sneuvelden. Degenen die het gevecht overleefden werden de zee ingedreven. Men telde zestig gewonden, van wie nog een aantal zou overlijden.[7] Kort daarop wisten toch enkele schipbreukelingen te ontkomen: de ziekentrooster, zijn zoontje en vijf matrozen en soldaten trokken langs de kust zuidwaarts en wisten na een moeizame tocht de Franse slavenpost Gorée te bereiken. Een soldaat en een matroos trokken door het binnenland noordwaarts en kwamen aan bij het Franse hoofdkantoor Saint-Louis aan de Senegal.

De achterblijvers werden onophoudelijk door de inlanders gekleineerd en beroofd van hun bezittingen en kleren. De mannen leden overdag onder de verzengende zon en 's nachts onder de felle kou; velen waren gewond. Hun ellende nam nog toe toen ze dagelijks werden gedwongen met de schuit goederen uit het wrak te halen. De zwarten waren gefascineerd door de gouden voorwerpen die ze aantroffen. Ze zetten de met gouddraad bestikte hoeden en de beugeltassen van de vrouwen op hun hoofd en hingen de horloges aan hun oren. De behandeling door de inwoners bleef vijandig en de koning gaf te kennen de Europeanen te willen verkopen aan de Marokkaanse zeerovers, de Saléërs. Camstrup kwalificeert hen dan ook geregeld met een term als barbaren, en eenmaal als 'Onbarmhertige, Moorderische, Tyrannische, en Roofsugtige Neegers'. Pas op 17 augustus, tien dagen na de stranding, gaf de koning de overlevenden toestemming te vertrekken. Hij hield tien gezonde mannen bij zich, onder wie een trompetter en een soldaat die viool konden spelen. Daarnaast bleven nog zeven gewonden achter.

Het moet een tragisch gezicht zijn geweest, die stoet van zo'n 150 haveloze Europeanen die moeizaam over de brede zandkust en door het oerwoud trok. De gidsen hielden een geforceerd tempo aan, wat voor de uitgeputte, gewonde, en door de zon verbrande Europeanen nauwelijks was vol te houden. De groep raakte uit elkaar; geregeld stierven er mannen, terwijl anderen, die gewond waren of verzwakt door de koorts, werden achtergelaten. Zo bleef de zwaargewonde onderkoopman na een smartelijk afscheid van zijn vrouw en vrienden achter; hij zou het niet overleven. Ook de opperstuurman, Bruyn Ockerts Hoogezeyl, had de moed opgegeven. Hij kon niet verder 'wegens zijn swaar-lyfvigheid'; zijn jongen bleef uit trouw bij hem achter. Toch zouden zij het overleven. De anderen trokken voort, zich voedend met wilde vruchten en met een soort aardappelen.

Na vijf of zes dagen bereikte men een dorpje dat Morée wordt genoemd. Daar troffen ze een Fransman die hen onthaalde op brandewijn 'het welk ons verflaauwde herte een weinig verquikte', aldus Camstrup.[8] Deze Fransman vertelde dat de eerder gevluchte ziekentrooster met zijn zoontje en vijf man al heelhuids op het nabijgelegen Gorée waren aangekomen. Men was daar dus al op de hoogte van het drama. Ook in dit dorpje werd men bestolen van het weinige dat men bezat. Tot ieders verrassing arriveerde hier nog, op een kameel, de opperstuurman met de stuurmansmaat. Zij waren teruggekeerd naar de plaats van de stranding en daar had de koning hen de kameel en een gids toegewezen. Verdeeld in groepjes werden de schipbreukelingen op verschillende Franse schepen overgezet naar Gorée, waar de laatste groep op 24 augustus arriveerde.

Gorée en verder

Gorée, een rotseilandje in de baai van het huidige Dakar, was een slavendepot genoemd naar het Nederlandse stadje Goeree. Afwisselend maakten Portugezen, Nederlanders, Fransen en Engelsen er de dienst uit en in 1733 was het weer eens Frans.[9] Er was een Franse bezetting van handelaren, matrozen, soldaten en ambachtslieden van zo'n zestig man onder een directeur, die op het fort woonde. Daarbuiten leefde de Afrikaanse bevolking. De Franse autoriteiten sloegen de morele houding van hun Europese personeel laag aan. Ongeschiktheid, gebrek aan een geweten, dronkenschap, liederlijk gedrag en clandestiene handel verziekten het eiland.[10] Dat nam niet weg dat de Fransen de schipbreukelingen voedsel, drank en kleding verstrekten, al waren de voorraden niet berekend op zoveel mensen.[11] Hun aantal moet tussen de 100 en de 150 hebben gelegen.

Wat hierna volgde was een trage diaspora die inzicht geeft in de intercontinentale contacten

3. Prent uit de De Rampspoedige Reys-beschryving, Ofte Journaal door de konstapel Nicolaas Jansz Campstrup. *Collectie Maritiem Museum Rotterdam.*

waarbinnen Gorée een van de knooppunten was. Om te beginnen werden al op 25 augustus tussen de 80 en de 100 personen afgevoerd naar de Franse hoofdvestiging, die 'Senegal' wordt genoemd.[12] Dat was Saint-Louis, de Franse hoofdpost, zo'n 200 kilometer ten noorden van Gorée. Ook daar kregen ze voedsel en kleding, maar van degenen die naar Saint-Louis gingen waren er volgens Camstrup op 23 december nog maar 21 in leven; de anderen zouden zijn overleden. Een groepje van veertien man dat naar Saint-Louis was overgebracht, werd door de Fransen per boot teruggestuurd naar Gorée om daar hun kameraden van de *Blijdorp* op te halen en vandaar door te varen naar het Engelse Jamesfort. Deze boot nu was verongelukt waarbij zeven Hollanders waren verdronken.

Op Gorée bleven iets meer dan vijftig man achter. Af en toe doken er nog overlevenden van de *Blijdorp* op die bij de koning waren achtergebleven of die men tijdens de moeizame tocht in de jungle was kwijtgeraakt. Zo had een soldaat, die een been had verloren, toch de hele weg weten af te leggen. Hij had een gewonde matroos, die alleen nog maar op handen en voeten kon kruipen, moeten achterlaten. Maar ook deze wist een paar dagen later Gorée te bereiken; hij overleed kort daarna. Ook andere opvarenden van de *Blijdorp* stierven op Gorée. Zimmermann, een van de ooggetuigen die hier was achtergebleven, schrijft dan ook dat hij 'fast täglich Leichenträger' moest zijn.

In de volgende maanden vertrokken groepjes overlevenden van de *Blijdorp* van Gorée. Tot de eerste groep behoorde schipper Haye Blauwhuyzen. Hij ging op 13 september met vijf vertrouwelingen, onder wie zijn broer Arend en de niet bij name genoemde auteur van het *Journaal*, aan boord van een Frans slavenschip naar Santo Domingo.[13] De bemanning bestond uit Franse matrozen en uit nog 41 overlevenden van de *Blijdorp*. Blauwhuyzen verontschuldigde zich later tegenover de VOC voor zijn vertrek en

4. *Luchtfoto van het huidige Gorée.*

verklaarde dat hij liever gebleven was om toezicht te houden op het wrak, 'op dat ik in staat mogte zyn, eenige relaas en onderregtinge, aan myn hooge heeren ende meesters daar van te kennen geven'.[14] Maar de Fransen hadden hem onder druk gezet om te vertrekken. Het is waarschijnlijk dat de Fransen hem en de andere officieren inderdaad graag kwijt waren, zodat ze zelf op hun gemak en zonder protesten de *Blijdorp* konden leeghalen.

Op de overtocht naar de West maakte Blauwhuyzen nog een opstand aan boord mee onder de 500 slaven, die met behulp van de Nederlanders hardhandig werd neergeslagen. Begin november arriveerde het schip op de rede van Leogang (op San Domingo, tegenwoordig Haïti). Van de 500 slaven waren er 105 overleden. Vandaar ging het naar de Franse handelspost Petit Goave op Santo Domingo. Hier namen negen man, dronken gevoerd, dienst bij de Fransen; zes anderen werden wegens openbare dronkenschap in de gevangenis gegooid. Zelf monsterde schipper Blauwhuyzen met zijn vertrouwelingen aan op een schip uit Duinkerken. Opperstuurman Ockerts Hoogezeyl bleef ziek achter, wat, zoals later zal blijken, niet geheel zonder betekenis was.

De reis op het lekke Duinkerker schip verliep rampzalig. Het leed eind februari schipbreuk voor de kust van Bretagne. Blauwhuyzen en zijn makkers bereikten meer dood dan levend het strand en liepen van Audierne naar Brest, waarbij ze zich, ziek en geteisterd door de kou (het was maart) in leven hielden door te bedelen. Ze sliepen in hooischuren, paardenkribben en zwijnenstallen. Blauwhuyzen ging, hoewel zelf ook ziek, zijn verzwakte makkers voor, hen leidend met een stok. Zo bereikten ze 'na sulke droevige sukkelen' Brest. Hier werd de zieke derdewaak Carel Helt achtergelaten; de andere vier voeren op een Engels schip naar Londen en vandaar naar Den Helder. Op zondag 4 april 1734 was Blauwhuyzen terug in Amsterdam.

Hoe enkele andere overlevenden van de *Blijdorp* terugkeerden in Nederland vertelt de auteur van het *Journaal*. Hij had op Santo Domingo met vijf matrozen en een bootsmansmaat aangemonsterd op een Frans schip, de *Grace*, dat naar Le Havre voer. Eén man bleef hier achter. De andere vier keerden te voet naar Nederland terug. Via Zeeland en Rotterdam arriveerden ze nog in 1734 in Amsterdam.

Verdere verspreiding

Hoe was het inmiddels de andere schipbreukelingen vergaan? Toen schipper Blauwhuyzen in september 1733 van Gorée vertrok liet hij daar een groep overlevenden van de *Blijdorp* achter. Zij waren gedwongen daar bij gebrek aan vertrekkende schepen nog enkele maanden te blijven. Maar het eten werd er steeds kariger. Men

kreeg wat gerst- en maïsbrood en dat was volgens konstapel Camstrup 'te veel om te sterven, en te min om te leven'.[15] Met Kerstmis 1733 werden 33 man vanuit Gorée naar de Engelse vestiging Jamesfort getransporteerd, een eilandje in de monding van de rivier de Gambia, bijna 200 kilometer ten zuiden van Gorée.[16] Ze werden er goed onthaald. Van hier hoopte men naar Engeland of Portugal te kunnen varen, maar voorlopig was daar geen sprake van. Enkele manschappen gingen hier over in Engelse dienst. Voor de overigen was het moeilijk weg te komen. Camstrup zeilde uiteindelijk op 26 april met twaalf anderen vanuit Jamesfort op een Engels slavenschip uit en arriveerde op 18 juni in Cadiz, waar het gezelschap zich splitste.[17] Enkele mannen namen dienst op koopvaardijschepen met Europese bestemmingen, anderen waren zo gelukkig een schip te vinden dat direct naar Nederland voer. Camstrup zelf ging over op het Nederlandse oorlogsschip *Wageningen* dat nog vijf weken voor Salé kruiste, de noordwestelijke haven van Marokko, en vervolgens naar Lissabon voer.[18] Hier ging hij samen met de ondertimmerman aan boord van een hoeker naar Zierikzee. Na aankomst aldaar en na een forse voettocht, een rit op een postwagen en een tocht met een beurtschip, arriveerde hij op 9 oktober 1734 in Amsterdam.

Zo raakten de schipbreukelingen van de *Blijdorp* uit elkaar. Uit Gorée naar West-Indië, naar Saint-Louis en naar Jamesfort. Daar waren uiteindelijk nog elf overlevenden achtergebleven. Negen van hen traden in Engelse dienst. Ook de Duitse soldaat Zimmermann was hier ziek achtergebleven. Bij het strandgevecht had hij door een speer een slecht genezende wond aan zijn been opgelopen en bovendien was hij over zijn hele lichaam verbrand door de zon. Na zijn herstel kwam hij op een Engels schip. Dit maakte eerst nog een vier maanden durende tocht de rivier de Gambia op, waarbij slaven, was en ivoor werden ingeladen en waarbij nog een kameraad van Zimmermann overboord viel en door een krokodil verslonden werd. Pas daarna zette het schip koers naar West-Indië, waar zijn leven een nieuwe wending nam. Hier kwam hij terecht in een hem onbekende wereld die verscheurd werd tussen de belangen van Spanjaarden, Nederlanders, Engelsen, Fransen en Denen, in een maatschappij van slavenhandelaren, plantagehouders, zeelieden, soldaten en slaven. Via Barbados belandde hij op Sint Eustatius waar hij dienst nam als soldaat. Hij trouwde daar, kreeg een baan als opzichter van het landgoed van de commandeur Isaac Faesch, maar emigreerde na een aantal ongelukken naar het Deense eiland Sint Jan.[19] Een tijdlang was hij hier opzichter van een suikerplantage waarna het echtpaar, met hun zoontje, naar het eveneens Deense eilandje Saint Croix vertrok. Het noodlot sloeg ook hier toe. Zimmerman verloor zijn vrouw en één van zijn kinderen en vestigde zich opnieuw op Sint Jan. Werk vond hij op de plantage van een zekere Joseph Robinson. Hier schreef hij zijn brief over zijn lotgevallen. Hij vertelde heimwee te hebben naar Sint-Petersburg en eindigde zijn relaas op 2 september 1743. Hij is dan ongeveer 31 jaar oud. Zijn lange brief werd pas in 1771 uitgegeven in Hamburg.

Het nieuws in Nederland

De *Blijdorp* verging in de nacht van 7 op 8 augustus 1733. Dit werd waargenomen door de beide andere VOC-schepen, de *Van Alsem* en de *Haften*, die echter doorzeilden zonder hulp te verlenen. De *Haften* arriveerde op 14 december en de *Van Alsem* op 29 december aan de Kaap. Mogelijk hebben zij op het traject Kaap Verde-Kaap de Goede Hoop retourschepen ontmoet en hen al een voorlopig rapport naar patria meegegeven. Een gedetailleerd inzicht in de gang van zaken konden de bewindhebbers pas op zijn vroegst in april 1734 krijgen. Op 4 april was, zoals we gezien hebben, schipper Haye Blauwhuyzen teruggekeerd in Amsterdam. Op de 8ste van die maand verscheen hij daar in de bewindhebbervergadering. Hij overlegde er zijn journaal en de bewindhebbers benoemden

een commissie die de zaak moest onderzoeken. In juni en juli van dat jaar kwamen de schepen van de retourvloot terug met de rapporten over de twee schepen die waren doorgevaren, de *Haften* en de *Van Alsem*. Bovendien arriveerde op 9 oktober konstapel Camstrup in Amsterdam met aanvullende informatie.

Op 10 november 1734 werd een buitengewone bewindhebbervergadering van de Kamer Amsterdam belegd. De commissieleden verklaarden dat ze de zaak van Haye Blauwhuyzen, de onderstuurlieden Jan Regt en Carel Helt, de schieman Gerrit Vermeulen en de konstapel Carel Holm hadden onderzocht. Daartoe werden ook enkele ervaren Oost-Indische schippers en de examinateur van de Compagnie ondervraagd. Die getuigden allen schriftelijk dat de schuld van de ramp niet bij Blauwhuyzen lag en dat hij zijn koers goed gehouden had.[20] De Amsterdamse bewindhebbers zonden het rapport door naar de Heren XVII. Schipper Blauwhuyzen werd vrijgesproken van de ondergang van de *Blijdorp*. Enkele jaren later moet hij weer het plan hebben opgevat om voor de VOC te gaan varen, want op 5 september 1737 besloten de Heren XVII hem 'wederom admissibel te verklaren in den dienst van de Compagnie'.[21]

Maar wie had er dan schuld aan de stranding van de *Blijdorp*? Korporaal Camstrup schrijft dat de schipper lag te slapen op de bank onder de zonnetent en dat het goed weer was 'daardoor wy na Menslyke gedagten, ons groot ongeluk, alleen den Opper Stuurman Bruyn Ockertsz Hoogezyl, wagt hebbende en onsen uitkyk, voornamentlyk kan verwyten'.[22] Camstrup zelf zou als eerste het gevaar van de branding hebben gezien en de opperstuurman, die op zijn stoel voor het nachthuis zat, hebben gewaarschuwd. Maar toen was het al te laat. Wel wijst Camstrup erop dat de *Blijdorp* strikt volgens de orders van de seinbrief het schip *Van Alsem* had gevolgd, namelijk aan bakboordzijde. De *Blijdorp* had dus van de drie schepen het dichtst langs de kust gevaren. Hiermee legt hij tenminste een deel van de schuld bij de schipper van de *Van Alsem*, Jan Hockeling. Ook Zimmermann spreekt van 'Unvorsichtigkeit der Steuerleute' en een Frans verslag, opgemaakt op Gorée, spreekt van 'une erreur de 40 lieux dans sa navigation'.[23] Waarschijnlijk heeft men de schuld gegeven aan de opperstuurman, die achtergebleven was op San Domingo en dat niet zonder reden.

Deze vergaderingen waren geheim, maar het altijd naar rampen nieuwsgierige publiek kon toch op de hoogte raken. Nog in 1734 verscheen het *Journaal* van een anonieme overlevende. Datzelfde jaar volgde een herdruk. In 1735 werd de veel uitvoeriger *Rampspoedige Reys-Beschrijving* van Camstrup gepubliceerd, dat verlucht was met dramatische prenten van J. van der Laan en dat nog hetzelfde jaar een herdruk beleefde. Het werd gedrukt samen met het journaal van schipper Blauwhuyzen.

Schuldige schippers

Hoe anders was het de schippers van de *Haften* en de *Van Alsem* vergaan.[24] Beiden werden in januari 1734, direct na hun aankomst aan de Kaap, ondervraagd over de toedracht van de stranding en beiden moesten een rapport schrijven. Zij werden niet direct verantwoordelijk gesteld voor de ramp met de *Blijdorp*, maar vastgepind op de vraag waarom de *Blijdorp* door 'sijne mackers van Alsem en Haaften schandelyck is verlaaten geworden' en wel 'sonder dat de Schippers Jan Hockeling en Adriaan van der Graaf eenige devoiren hebben aangewend'. Schip, lading en mensen hadden gered kunnen worden. En volgens de toen geldende Artikelbrief stonden hier lijfstraffen en verbeurdverklaring van de maandgelden op.[25]

De schipper van de *Van Alsem*, Jan Hockeling uit Rotterdam, vertelde dat hij aanvankelijk gemeend had dat de *Blijdorp* gewoon voor anker was gegaan, dat hij wegens de toenemende deining zelf het anker niet had durven uitgooien en dat de Scheepsraad besloten had niet in te grijpen. Er zou bovendien een oostelijke travaat zijn opgestoken. Ook Adriaan van der Graaf uit

Zierikzee, de schipper van de *Haften*, verdedigde zich en voerde als argument aan dat hij Hockeling had moeten volgen. Die was immers commandeur van de vloot. Toen de officieren van de beide schepen werden ondervraagd kwam er een heel ander verhaal naar voren. Zij bleken er herhaaldelijk op te hebben aangedrongen de *Blijdorp* te hulp te schieten. Het was wel degelijk mogelijk geweest een schuit naar het ongeluksschip te sturen, maar de schippers weigerden. Bovendien kwam er nog meer naar boven aangaande het gedrag van Hockeling. Hij had zijn opperstuurman Jan Tieman, die lasterlijke taal had uitgeslagen en dronken was geweest, op het campagnedek in de open lucht in de boeien laten slaan. De man was daaraan bezweken. Het commentaar daarop van de schipper was geweest dat 'dat schoelie' niet beter verdiend had. Ook zou Hockeling slecht voor de zieken hebben laten zorgen en aan de oppermeester geweigerd hebben medicijnen en brandewijn te verstrekken. Er heerste scheurbuik en op de reis waren op dat moment al 29 mannen overleden. Overigens getuigden zeven opvarenden van de *Van Alsem* dat diezelfde oppermeester regelmatig 'smoordronken' was, de ziekentrooster uitschold en soms dagenlang niet bij machte was zijn taak te vervullen.[26] Ook had Hockeling opvarenden van een stuurloos Portugees schip, de *Señora Prabida*, die bij hem aan boord waren gekomen, laten vastbinden en afranselen omdat ze geen Nederlands spraken.

Ook de reputatie van schipper Van der Graaf werd er niet beter op. Ook zijn officieren hadden protest aangetekend na zijn besluit de *Blijdorp* niet te hulp te schieten. Van der Graaf had zelfs verboden de schuit uit te zetten om aan de commandeur te gaan vragen of de *Blijdorp* geholpen mocht worden. Van der Graaf vond dat allemaal 'gekkepraat' en had de verzoeken afgewimpeld met de opmerking dat het schip toch al verdwenen was 'en het volk al capot'. Opnieuw hadden de officieren aangedrongen en ze zeiden hem dat dit toch 'geen christenwerk' was. Maar Van der Graaf had hierop geantwoord met louter 'smadige schimpige redenen'.

Beide schippers werden hierop nogmaals ondervraagd en geconfronteerd met de getuigenissen van hun officieren. Van der Graaf gaf nu volkomen verwarde antwoorden en gedroeg zich 'niet wel bij sijne sinnen' en of hij 'in zijn hersens getroubleert' is. Hockeling bleef zich verdedigen en verzocht naar Nederland te worden gezonden om daar verantwoording af te leggen. Dat werd geweigerd; beiden werden wegens plichtsverzaking van hun taak ontheven en in februari 1734 naar Batavia gezonden, waarbij ze ook van schip moesten wisselen. De relevante documentatie werd meegezonden. In Batavia dienden zij zich ter beschikking te stellen van de Hoge Regering.

In Batavia werden beide schippers opnieuw verhoord, maar Hockeling overleed op 11 mei.[27] De gage die hij tot 16 januari, de dag van zijn aankomst aan de Kaap, verdiend had werd uitbetaald aan de moeder van zijn overleden vrouw. Van der Graaf werd gevangen gehouden en veroordeeld. Hij werd 'inhabil' verklaard de Compagnie ooit nog te dienen en gebannen uit alle steden, forten en andere vestigingen van de Compagnie; de gage die hij nog tegoed had werd geconfisqueerd. Op 6 augustus 1737 plaatsten de autoriteiten hem op het schip *Huis te Marquette* dat over Ceylon naar Nederland zeilde. Van de Graaf arriveerde op 28 juni 1738 te Texel, precies vijf jaar na vertrek.

De bewindhebbers zullen niet erg tevreden zijn geweest over de afloop. Het schip en de lading waren verloren, de eerste stuurman en de uitkijk waren ongrijpbaar, en van de doorgevaren schepen was één schipper dood en de ander was er met een lichte straf vanaf gekomen. Waarschijnlijk heeft deze geschiedenis hen aangezet de Artikelbrief te wijzigen. Enkele jaren later werden de regels voor het niet bijstaan van andere Compagnieschepen verscherpt, zodat we in de Artikelbrief van 1742 kunnen lezen dat degenen die een schip in nood niet alle mogelijke hulp bieden 'aan den lyve', en zelfs tot 'er dood toe strafbaar zyn'.[28]

Noten

1 J.R. Bruijn, F.S. Gaastra en I. Schöffer, *Dutch Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries*. Vol I (Den Haag, 1987) voortaan afgekort als DAS, Volume 1, 75 en 91.
2 John Landwehr, *VOC. A bibliography of publications relating to the Dutch East India Company, 1602-1800* (Utrecht, 1991) 200 e.v.
3 DAS, deel 3, 75.
4 Niet bij de Kaap Verdische Eilanden, zoals vermeld in DAS, no. 2922.4.
5 Camstrup, 1. Dit waren 'Duitse mijlen', van ongeveer zeven kilometer. Een Duitse mijl was 22.800 Rijnlandse voet van 0,308 meter.
6 Het eerste van die berichten is een kort relaas van een anonieme overlevende getiteld *Journaal Van het Oost-indisch Schip Blydorp* (gepubliceerd in 1734 en herdrukt in hetzelfde jaar). In 1735 verscheen *Rampspoedige Reys-beschryving, Ofte Journaal door de konstapel Nicolaas Jansz Campstrup*, samen met *Copy van het Journaal, gehouden door den Capitein Haye Blaauwhuysen*. Het werd hetzelfde jaar herdrukt en later in verkorte vorm nog opgenomen in de reeks *Nederlandsche reizen* (Amsterdam/Harlingen, 1784-1787) deel 13, no 272. Zie Landwehr, *VOC. A bibliography*, no's 433-434. Zimmermanns relaas en de andere gedrukte teksten betreffende de *Blijdorp* zijn in 1999 door mij bezorgd in de reeks *Scholar's facsimiles & reprints* (Delmar, New York) voor de John Carter Brown Library (New York, 1999) onder de titel *Reise nach Ost-und West-Indien (1771) by Peter Carl Zimmermann*. De geschiedenis van deze ramp heeft tweemaal historische aandacht gehad: J.F.L. Balbian Verster, 'De geschiedenis van het Compagnieschip "Blijdorp" (1723-1733). Naar aanleiding van een scheepsmodel', in: *Eigen Haard* (1912) 664-670, 694-699, 771-774 en 803-807, alsmede Djoeke Hettinga, *De ramspoedige reys-beschryving. Het journaal van het Oostindisch Compagnieschip Blydorp*. Ongepubliceerde doctoraalscriptie Universiteit van Amsterdam 1998 (Nederlandse Taal- en Letterkunde).
7 Volgens het *Journael* waren er 90, volgens Camstrup 50 en volgens Zimmermann 35 man gesneuveld.
8 Camstrup, 29.
9 Charels Becker, 'La Sénégambie dans la traite atlantique du XVIIIe', in: Dibril Samb (ed.), *Gorée et l'esclavage. Actes du seminaire sur 'Gorée dans la traite atlantique: mythes et réalités'*. Initations et études africaines 38 (Dakar, 1997) 63-103.
10 Jean Delcourt, *Gorée. Six Si'ecles d' Histoire* (Dakar, z.j.) 37-38.
11 Een kopie van het verslag door een dienaar van de Franse Oost-Indische Compagnie op Gorée bevindt zich in het VOC-archief (VOC 4124, f1120 r en v.). Stukken uit het VOC-archief worden voortaan afgekort als 'VOC' met daarna het nummer.
12 Volgens het *Journael* 81, volgens Camstrup 97 man.
13 Het schip wordt *La Durans* genoemd, waarschijnlijk een verbastering van *L' Endurance* of van *La Durance*.
14 Blauwhuyzen in zijn *Journaal*, 66.
15 Camstrup, 42.
16 Zimmermannn, die hiertoe behoort, schrijft dat het om 40 man ging.
17 Dit schip wordt de *Fints* genoemd, waarschijnlijk heette het de *Finch*.
18 Sedert 1732 kruiste dit fregat van de Admiraliteit van Amsterdam voor de kust van Marokko onder kapitein Jacobus Teengs, samen met het fregat de *Spiegelsbosch*. De schepen kampten met veel ziektes en sterfgevallen en waren voor herstel van de bemanning daarom herhaaldelijk genoodzaakt hun toevlucht te zoeken in de havens van Lissabon of Cadiz. J.C. De Jonge, *Het Nederlandsche Zeewezen* (Haarlem, 1861) deel IV, 154-155.
19 W. Westergaard, *The Danish West Indies under Company Rule* (New York, 1917).
20 VOC 256.
21 Resoluties Heren XVII, 5 september 1737 (VOC 166). Of hij nog voor de Compagnie gevaren heeft is niet zeker. In ieder geval is zijn spoor nog terug te vinden in het Gemeentearchief van Amsterdam. Bij zijn vertrek was hij 33 jaar oud en gehuwd. Zijn vrouw overleed in 1739, daarna ontbreekt van hem elk spoor. Ook van Camstrup is nog iets bekend. Hij was van Duitse afkomst en huwde in 1739 voor de tweede maal in Amsterdam. Archiefgegevens over Camstrup en Blauwhuyzen uit de doop- trouw en begrafenisboeken in het Gemeentearchief Amsterdam zijn verzameld door Hettinga in 1998: in DTB 218 Evangelische Lutherse Kerk, 54 r; DTB 221 Evangelische Lutherse Kerk, 5v, 73 r.; DTB 1140 Nieuwe Lutherse Kerk, 131v; DTB 1176 Karthuizer Kerkhof 195v.; DTB 582, 429r; DTB 724, 311r; DTB 1049, Oude Kerk, 36r; DTB 19 Oude Kerk, 137v; DTB 101 Zuiderkerk, 82r.; DTB 20 Oude Kerk, 105r. DTB 101 Zuiderkerk, 138 r.; DTB 1218 KVG Kerkhof, 95v.
22 Camstrup, 2.
23 Zimmermann, 8. en VOC 4124, f 1120.
24 Zie hiervoor VOC 2323 en 4122.
25 Artyckelbrief 1672, artikel XLI.
26 De Scheepsraad op de *Van Alsem* had op 29 augustus 1733 vastgesteld dat Jan Tieman, die geregeld dronken was, niet voor zijn taak deugde en hem ontheven van zijn functie. Enkele dagen later werd hij zelfs in de boeien geslagen omdat hij maar bleef razen en tieren. VOC 4122, f. 169 e.v en 190r.
27 VOC 5981 en 5982, scheepssoldijboeken *Van Alsem* en *Haften*.
28 Artikelbrief 1747, artikel XLIII.

"Zeeschuimers en verachtelijke Barbaaren"?

Nederlandse nieuwsfragmenten over Barbarije in de achttiende eeuw

JOOP W. KOOPMANS en CEDRIC REGTOP

INLEIDING

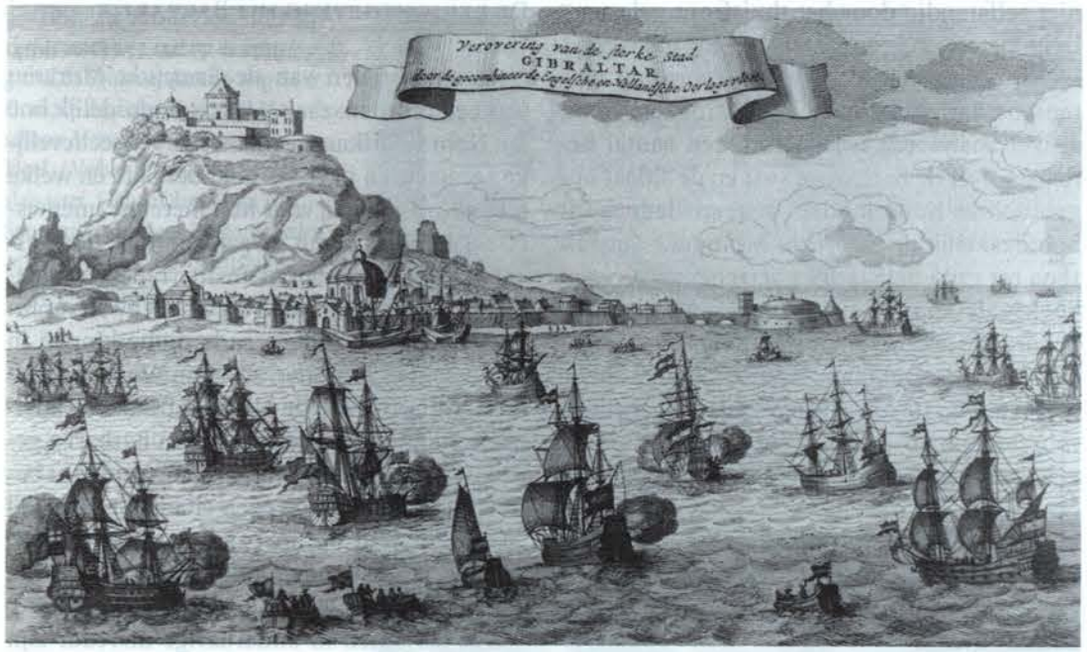
Door de eeuwen heen heeft de koopvaardij wereldwijd hinder ondervonden van kapers en piraten.[1] In de periode van de Nederlandse Republiek was de westelijke Middellandse Zee voor de Europese handelaren en zeelieden een gevaarlijke zone. Al aan de Atlantische kant van Gibraltar moesten zij op hun hoede zijn voor kaperschepen, die op georganiseerde wijze opereerden vanaf de Noord-Afrikaanse kusten. Zeker voor Algiers was de kaapvaart enkele eeuwen van levensbelang. Deze autonome havenstad verkeerde daarom permanent op voet van oorlog met één of meer Europese handelsstaten. Voor het instandhouden van hun bedrijfstak konden de Algerijnen het zich niet permitteren met geheel Europa tegelijkertijd in vrede te leven. Bij het opzeggen van de vrede door Hamburg in 1753 merkte de *dey* (heerser) van Algiers dan ook haarfijn op:

> Alle Vredens, die wy aangaan, strekken alleenlyk tot ons nadeel; wy zouden het ons voor een Geluk rekenen, indien andere Mogendheden dus hunne Vrede met ons insgelyks verbraken; want het is ons onmogelyk met zo veele Natien tegelyk Vrede te hebben.[2]

Anderzijds moest Algiers ervoor waken dat zich geen gezamenlijk Europees front tegen de stad vormde. Daarom wisselden de Algerijnen op strategische wijze hun oorlogs- en vredespartners af. Zo leefde de Republiek vóór de langdurige vrede van 1726 in totaal slechts achttien jaren in vrede met Algiers.[3] In 1755 verklaarden de Algerijnen opnieuw de oorlog aan de Staten-Generaal.

De Noord-Afrikanen profiteerden zowel van de materiële oorlogsbuit die zij doorverkochten, als van de arbeidskracht die de overmeesterde zeelieden als christenslaven leverden. Maar bovenal verdienden zij aan de vrijkoop van slaven. Aangezien het niet om geringe bedragen ging, organiseerde het thuisfront in de Republiek regelmatig collectes en loterijen om deze bijeen te brengen.[4] In heldenrelazen en reisverslagen konden familieleden en vrienden van de gevangenen lezen over de verschrikkingen van het slavenbestaan. Intussen probeerden de Nederlandse autoriteiten de verliezen aan schepen en mensen langs diplomatieke wegen binnen de perken te houden. Al in het begin van de zeventiende eeuw hebben de Staten-Generaal daarom vertegenwoordigers aangesteld in Tunis, Algiers en het Marokkaanse Salé.[5] Militair optreden hebben zij aanvankelijk niet serieus overwogen, omdat de kapers tot 1648 impliciete bondgenoten waren in de strijd tegen de Spaanse Habsburgers. Na het wegvallen van deze gemeenschappelijke vijand heeft de Republiek nooit voldoende geld besteed aan de effectieve bestrijding van de Noord-Afrikaanse kapers. Zo bleken de drie expedities van Michiel de Ruyter in de zeventiende eeuw ontoereikend voor het afdwingen van vrede.[6]

In de recente studie *Kapers en kooplieden* (1999) behandelt G. van Krieken veel aspecten van de Algerijnse kaapvaart en haar gevolgen voor de Nederlandse koopvaardij. Zijn boek lijkt in hoofdzaak gebaseerd te zijn op overheidsdocumenten.[7] Hierdoor ligt het accent op de door Den Haag gevoerde politiek en komt het beeld van de kapers en de slavernij bij de tijdgenoten op het tweede plan. Maar hoe reageerde de bevolking van de Republiek destijds eigenlijk op het verschijnsel? De onzekerheid over het lot van de slaven, als gevolg van de gebrekkige communicatiemiddelen, zal om te beginnen al



1. *Verovering van Gibraltar door gecombineerde Engelse en Hollandse vloot; tekening van P. Sluyter, in de Europische Mercurius van 1704. Foto Universiteitsbibliotheek Groningen.*

een negatieve uitwerking hebben gehad op de thuisblijvers. We mogen ook aannemen dat het verdriet over familieleden in gevangenschap groot is geweest bij betrokkenen en hun beeld van haat was vervuld. Toch heeft het treurige lot van de gevangenen niet geleid tot aanscherping van het Nederlandse beleid, dat meestal slechts preventief was gericht en incidentele steun aan de vrijkoop van slaven inhield. De Staten-Generaal accepteerden het verschijnsel, omdat ze in vrede wilden leven met de Algerijnen. We moeten hierbij uiteraard niet uit het oog verliezen dat de kaapvaart in oorlogssituaties internationaal was aanvaard. Strikt juridisch gezien waren de autoriteiten dus beperkt in hun mogelijkheden.[8]

Een ander verwaarloosd thema betreft de informatie op grond waarvan thuisblijvers zich een beeld konden vormen en waarop de publieke opinie gebaseerd zal zijn geweest. Welk nieuws over Barbarije[9] drong, anders gezegd, door tot de Republiek en welk beeld valt uit de berichtgeving te distilleren? Deze vraag staat centraal in dit artikel. Wij kiezen hierbij voor de eerste helft van de achttiende eeuw, omdat in deze tijd de behoefte aan internationaal nieuws en oordeelsvorming over dat nieuws bij een groeiend publiek in West-Europa toenam. Intussen hadden uiteraard al diverse generaties de consequenties van de Noord-Afrikaanse kaapvaart ondervonden en hun meningen daarover gevormd. Deze veelal mondeling doorgegeven oordelen zijn nauwelijks nog te achterhalen, maar woordkeus, toonzetting en waardeoordelen in de berichtgeving van destijds vormen wel graadmeters voor eventuele veranderingen in de publieke opinie.

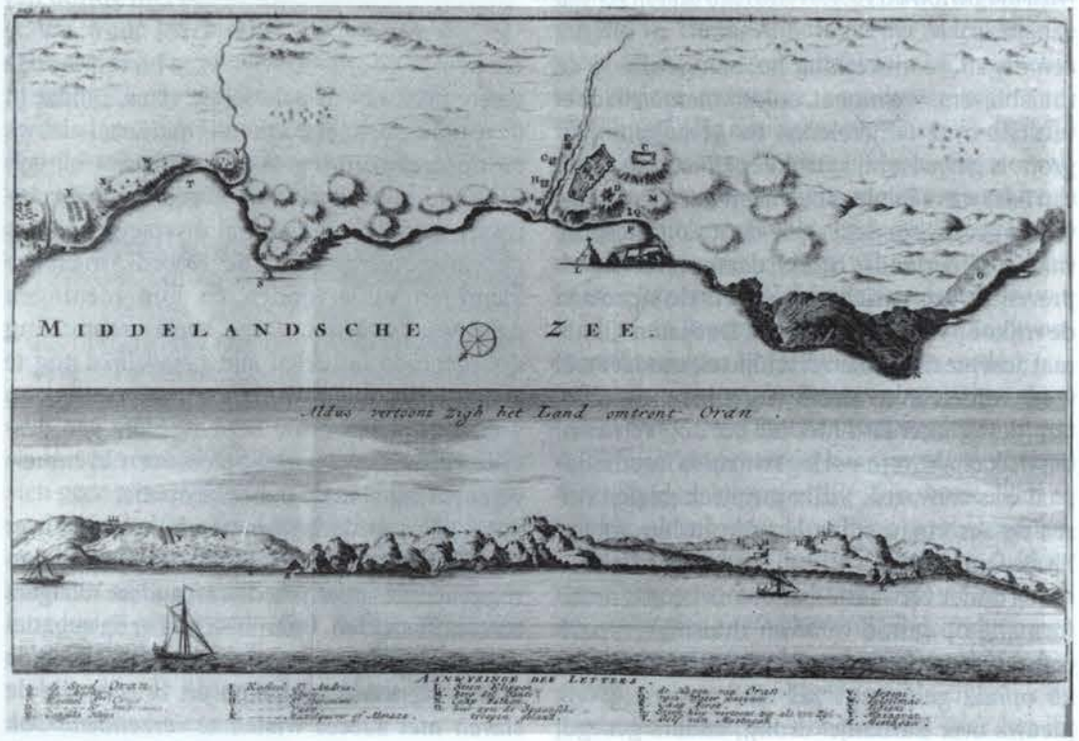
Als één van de informerende bronnen over Barbarije noemden wij al de verslagen die teruggekeerde scheepslieden en andere reizigers op schrift stelden. Daarnaast was er de negatieve berichtgeving van geestelijken en konden de thuisblijvers iets opmaken uit brieven die de slaven met succes wisten te verzenden. Ook waren er de spaarzame berichten die toenmalige kranten en nieuwsboeken opnamen, al dan

niet zelfstandig door het thuisfront gelezen.[10] Deze laatste categorie is tot nog toe nauwelijks in het onderzoek naar de beeldvorming omtrent de Barbarijse kaapvaart betrokken. In dit artikel analyseren wij daarom een aantal berichten over de Barbarijse kust en de aldaar opgebrachte Nederlandse scheepslieden uit hoofdzakelijk de *Europische Mercurius*.[11] Dit van 1690 tot 1756 halfjaarlijks verschenen nieuwsboek is als compilatie van nieuwsfeiten met bijbehorende documenten, zoals verslagen, brieven en vredestraktaten, een belangwekkende bron voor de toenmalige Nederlandse nieuwsvoorziening.[12] Door het toegevoegde commentaar is de *Europische Mercurius* bovendien nuttiger voor beeldvorminganalyse dan veel van de toenmalige kranten, die vaak louter feitelijke mededelingen bevatten, zoals het binnenlopen van schepen uit de Middellandse Zee in Nederlandse havens.

De berichtgeving uit Barbarije

Het samenstellen van de *Europische Mercurius* was een eenmanszaak.[13] Het is onduidelijk hoe het Noord-Afrikaanse nieuws de respectievelijke redacteuren in Nederland bereikte en welke nieuwsbronnen zij voor hun mercuur (nieuwsboek) hebben benut. Waarschijnlijk fungeerden correspondenten in mediterrane havensteden rechtstreeks of indirect als nieuwsleveranciers, gezien introducerende opmerkingen in de *Europische Mercurius* als "van *Mallaga* heeft men tyding".[14] Van de Noord-Afrikaanse kustplaatsen komt als zodanig het in Barbarije gelegen "St. Cruz" of "Santa Croix" voor.[15] Dit betreft de strategisch gelegen citadel St. Cruz bij Oran, een stad die in 1732 door de Spaanse vloot werd ingenomen en deel uitmaakte van het Europese netwerk van nieuwsleveranciers.[16]

Veel berichten in onderhavige mercuur zijn echter uit tweede hand afkomstig. Dit blijkt uit



2. Kaart en aanzicht van Oran, in de Europische Mercurius van 1732. De citadel van St. Cruz is aangegeven met de letter C. Foto Universiteitsbibliotheek Groningen.

3. Titelplaat van de Europische Mercurius van 1732 met op de achtergrond de Spaanse vloot op weg naar Oran. In de uitleg staat: "(...) Ja, schoon Mercuur, in 't Spaansche kleed, / Verhaalt 't geen hy van d'aanslag weet, / En dat dees Magt van Spanjens wal / Naar Barbaryë zeilen zal (...)." Foto Universiteitsbibliotheek Groningen.

zinsneden als "men heeft te *Parijs* brieven van *Mequinez* [Meknès]".[17] In dit geval is mogelijk een Franse krant of mercuur geparafraseerd. Het zinsdeel "met vaartuigen heeft men uit *Barbaryë* tyding"[18] toont aan dat ook scheepslieden berichten hebben overgebracht. Hoe het ook zij, het Noord-Afrikaanse nieuws bereikte de redacteuren niet met de regelmaat die zij wensten. Zo verzucht redacteur Johannes Haverkamp in augustus 1727:

> Wy zullen hier byvoegen, hetgene de berichten willen dat naderhand voorgevallen is: de verafgelegenheit van dit gewest, en de schaarsheit van briefwisseling oorzaak zynde, dat men noch op zyn tydt, noch met volkome zekerheit, het gene in die Barbaarsche Landen gebeurt kan melden.[19]

De onzekerheid over "zeetydingen", zoals de door scheepslieden meegenomen berichten werden genoemd, vermeldden de nieuwsleveranciers soms expliciet in hun brieven. Dergelijk nieuws geloofden zij niet meteen en wilden ze graag nader bevestigd zien.[20]

Het nieuws in de *Europische Mercurius* is altijd samengevat in maandelijkse porties. Waarschijnlijk verwerkten de redacteuren vergaarde informatie vrij snel na binnenkomst[21], aangezien hun plaatsing van berichten over Noord-Afrika aardig overeen komt met het aantal van circa zeven weken dat Nederlandse kranten destijds nodig hadden voor de publicatie van nieuws uit dit gebied.[22] Vanuit hedendaagse optiek was de actualiteit van de toenmalige nieuwsdragers dus gering. De *Europische Mercurius* bereikte zijn lezerspubliek bovendien nog trager door zijn halfjaarlijkse verschijning. In onderzoek naar beeldvorming – een proces van lange termijn – is een dergelijke vertraging evenwel niet bezwaarlijk. Informatie over de Noord-Afrikaanse kapersta-

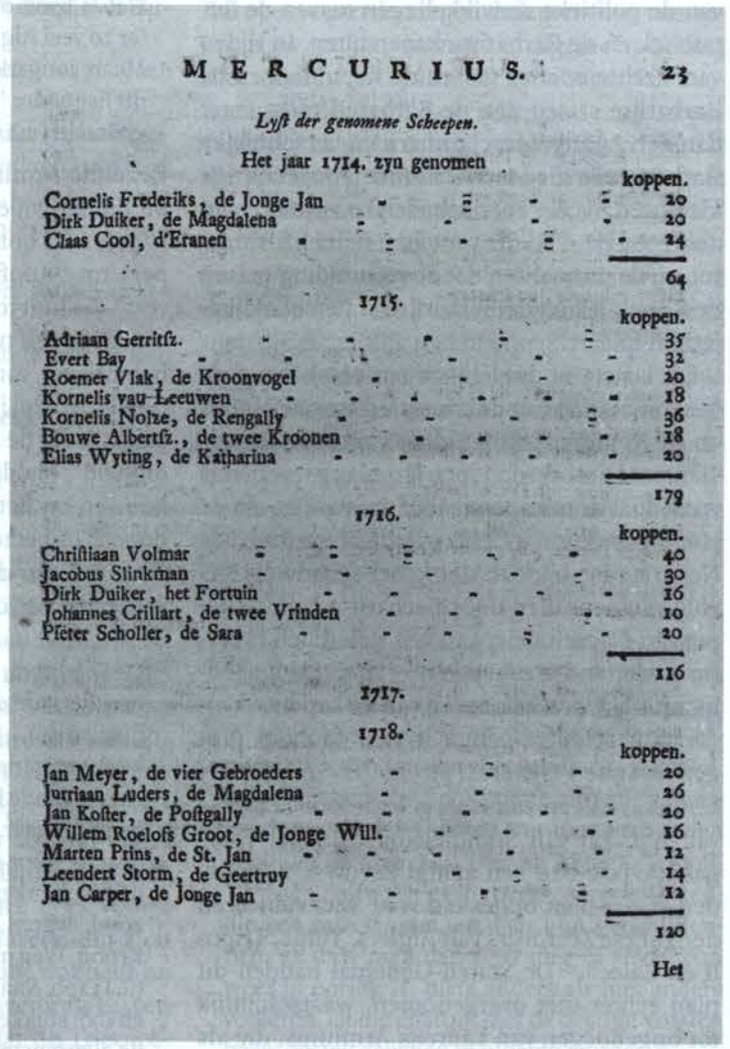
ten konden de lezers in de *Europische Mercurius* theoretisch gezien dus in elk halfjaardeel verspreid over zes maanden aantreffen. Vervolgens was het nog niet eenvoudig nieuwsfragmenten over Barbarije te traceren zonder de delen integraal door te bladeren.[23] Evenals de vroegmoderne courantiers werkten de redacteuren van de *Europische Mercurius* namelijk met lastige plaatsingscriteria. Zij rangschikten weliswaar de meeste nieuwsberichten per soevereine staat, maar hieronder vielen ook de berichten die in een bepaald land over andere staten bekend waren geworden. De meeste berichten over Barbarije zijn om die reden te vinden in de rubrieken van de "Nederlanden" en andere Europese mogendheden die met de kaapvaart zijn geconfronteerd, en niet onder een Noord-Afrikaanse staatsnaam.[24] Een bijkomende complicatie is dat de Barbarijse kust staatkundige eenheid noch totale soevereiniteit kende. Behalve het onafhankelijke Marokkaanse deel – met de daarin gelegen kapersteden Salé en Tetouan – behoorde dit gebied formeel gezien tot het Turkse rijk. Osmaanse janitsaren maakten er de dienst uit en zij hielden de autochtone bevolking veelal buiten de kaapvaart. Dit verklaart waarom de Barbarijse kapers in de *Europische Mercurius* soms Turken worden genoemd.[25] Algiers, Tunis en Tripoli hadden echter in de zeventiende eeuw een grote mate van zelfstandigheid bereikt. Ze bevochten elkaar zelfs onderling, wat ook in de *Europische Mercurius* staat beschreven.[26] De redacteuren plaatsten dergelijk nieuws, dat West-Europa niet via Constantinopel bereikte, dan ook niet in de rubriek "Turkyen". Slechts in een beperkt aantal gevallen hebben zij zich bediend van het kopje "Barbaryen" of "Barbarien", nu eens om intern Marokkaanse aangelegenheden onder te brengen, dan weer om berichten over de kaperij vanuit een deel van of de gehele Barbarijse kust te kunnen plaatsen.[27] De geringe consistentie toont aan dat ze niet goed wisten hoe ze de berichten uit het verafgelegen Barbarije moesten rubriceren en dat ze de gehele Noord-Afrikaanse kust behandelden als één en hetzelfde bolwerk van kapers en slavernij, zoals destijds gangbaar was in Europa.[28]

De kaapvaart beeldbepalend voor Barbarije

Voor de zeventiende- en achttiende-eeuwse Europeaan behoorden de inwoners van Barbarije tot een samenleving die verkeerde tussen beschaafd en barbaars. Het doorgaans negatieve Europese beeld van Barbarije was voornamelijk gebaseerd op de kaapvaart en de hieruit voortvloeiende slavenhandel. Het zij hier herhaald dat de Barbarijse kaapvaart buiten Marokko voornamelijk een buitenlandse aangelegenheid van Osmaanse janitsaren – en christelijke renegaten – was. Activiteiten van buitenlanders en niet zozeer die van de inheemse bevolking bepaalden dus grotendeels het vroegmoderne beeld. Behalve de kaapvaart en de slavenhandel was het verschil in godsdienst een beeldbepalend thema. De Barbaren waren volgelingen van een 'verwerpelijke godsdienst', de islam, en in Europese ogen behept met kwalijke eigenschappen als gewelddadigheid, wreedheid en fatalisme.[29]

In de Republiek was het beeld van Barbarije niet anders dan elders in Europa. Ook hier werd de publieke opinie grotendeels gevoed door de eenzijdige, negatieve en bovenal sensationele berichtgeving van geestelijken. Deze hadden met hun vijandige geschriften, waarin de Barbarijse slavenhandel een belangrijk thema was, niet zelden het doel het publiek te bewegen tot het doen van geldschenkingen voor de lossing van slaven.[30] In de tweede helft van de zeventiende eeuw zagen internationale 'bestsellers' als Emanuel de Aranda's *Relation de la captivité et liberté du sieur Emanuel de Aranda* en Père Dans *Histoire de Barbarie et de ses corsairs* Nederlandse vertalingen. Een supplement in de Nederlandse editie van De Aranda's werk maakte de lezer duidelijk hoe de christelijke slaven uit hun trieste situatie konden worden bevrijd, terwijl het boek van Père Dan werd opgesierd met een groot aantal gruwelijke illustraties van Jan Luyken. Dergelijke publicaties deden het goed op de Europese boekenmarkt. De verslagen van zeventiende-eeuwse Nederlandse vertegenwoordigers als Michiel de Ruyter en Cornelis Pijnacker waren aanvankelijk beduidend milder dan die van bovengenoemde geestelijken en getuigden bovendien van meer inzicht. In de loop van de achttiende eeuw kregen echter ook dit soort geschriften een vijandige toon.[31] Ongetwijfeld is de Nederlandse onmacht daadkrachtige acties tegen de aanvallen van Barbarijse kapers te ondernemen hieraan debet geweest.

Het beeld van Barbarije in de *Europische Mercurius* moet hoofdzakelijk worden afgeleid van de zakelijke berichtgeving over de kaapvaart en de politiek daaromtrent. Aan het thema slavernij, zoals gezegd een sterk beeldbepalend thema in de andere genres, wordt in deze mercuur maar weinig aandacht geschonken, en aan de islam nog minder. Onmiddellijk gevolg van de politieke invalshoek is dat de *Europische Mercurius* – evenals de kranten van destijds – door de bank genomen veel minder waardeoordelen bevat dan de andere lectuur. Het beeld van de wrede Barbaar vinden we bijvoorbeeld slechts enkele malen in de *Europische Mercurius* terug, overigens niet eens in verband met de positie van de christenslaven.[32] Wanneer de redacteuren van dit nieuwsboek toch vervallen in verwijten, gebeurt dat nagenoeg uitsluitend onder invloed



MERCURIUS. 23

Lyst der genomene Scheepen.

Het jaar 1714. zyn genomen

	koppen.
Cornelis Frederiks, de Jonge Jan	20
Dirk Duiker, de Magdalena	20
Claas Cool, d'Eranen	24
	64

1715.

	koppen.
Adriaan Gerritsz.	35
Evert Bay	32
Roemer Vlak, de Kroonvogel	20
Kornelis van Leeuwen	18
Kornelis Nolze, de Rengally	36
Bouwe Albertsz., de twee Kroonen	18
Elias Wyting, de Katharina	20
	179

1716.

	koppen.
Christiaan Volmar	40
Jacobus Slinkman	30
Dirk Duiker, het Fortuin	16
Johannes Crillart, de twee Vrinden	10
Pieter Scholler, de Sara	20
	116

1717.

1718.

	koppen.
Jan Meyer, de vier Gebroeders	20
Jurriaan Luders, de Magdalena	26
Jan Koster, de Postgally	20
Willem Roelofs Groot, de Jonge Will.	16
Marten Prins, de St. Jan	12
Leendert Storm, de Geertruy	14
Jan Carper, de Jonge Jan	12
	120

Het

4. *Fragment uit lijst van door kapers veroverde schepen in de periode 1714-1720, in de Europische Mercurius van 1721. Foto Universiteitsbibliotheek Groningen.*

van de politieke verwikkelingen tussen de Republiek en de Barbarijse kaperstaten. In tijden van slechte relaties tussen de Republiek en de Barbarijse staten zijn de Barbaren niets meer dan een "party Zeeschuimers en verachtelijke Barbaaren" die met "hunne roofzuchtige klaauwen" veel "zeer schadelyke vrijbuiteryen aanrechten".[33] En die verwijten nemen alsmaar toe op de momenten dat de verhouding tussen de Republiek en de Barbarijse staten een dieptepunt nadert.

Dit laatste is duidelijk waarneembaar in de beschrijvingen van de contacten tussen Algiers en de Republiek vanaf circa 1720. De Staten-Generaal probeerden toen jarenlang tevergeefs vrede met deze kaperstaat af te dwingen. In de jaren vóór de uiteindelijke vrede in 1726 leed de Nederlandse handelsvloot veel schade als gevolg van aanvallen door Barbarijse kaperschepen. In de periode 1714-1720 vielen liefst veertig Nederlandse schepen met in totaal 909 bemanningsleden in handen van de kapers.[34] Ondanks het nodige gemor in de Republiek gingen de Staten-Generaal pas in 1721 over tot het zenden van een eskader, geleid door François van Aerssen van Sommelsdijck. In het voorgaande jaar had een aantal Zeeuwse kooplieden al een plan opgesteld voor "het ruïneeren der Turkse Zeerovers van Algiers, Tunis, Tripoli en Zalee".[35] De Staten-Generaal hadden dit plan echter niet overgenomen, waarschijnlijk tot ongenoegen van Laurens Arminius, die als redacteur van de *Europische Mercurius* (van juli 1718 tot juli 1727) eerder al het plan als volgt had aangeprezen:

> Zekerlyk waare het te wenschen, dat zodanigen Project zyn voortgang hadde, op dat die kwaadaardige Rovers eens tot reden mogten gebragt worden, en de Koopliedens op dus danigen wyze voortaan zo sensibel een schade niet en leeden.[36]

Het eskader onder Van Sommelsdyk bleek weinig succesvol, dit tot hevige ontsteltenis van Arminius:

> Het is byna onbegrypelyk, daar men wist, dat 'er zo veel Algiersche Rovers (...) zedert den 24. Maart jongstleden, waren in Zee gelopen, dat dit Esquadre 'er niet een eenige heeft op steven gedraaid (...).[37]

Dezelfde Arminius is in de periode 1721-1725 bij tijd en wijle fel gekant tegen de Barbarijse kapers. Zo bombardeert hij de Algerijnse kapers tot "Roofvogels" en "kwaadaardige Rovers" die hun toevlucht in de kaapvaart zoeken, omdat ze zelf niet de capaciteiten bezitten voor het drijven van reguliere handel. Verbouwereerd roept hij in de *Europische Mercurius* van 1721 zelfs uit dat de Algerijnen "de trotze stoutmoedigheid" hadden een nieuw "Zee-Kasteel" te bouwen en het de "Beurs van Amsterdam" te dopen. In hetzelfde deel meldt hij naar aanleiding van een door de Engelsen duur betaalde vrede met de vorst van Marokko honend:

> De *Engelschen*, die, hoe roofzugtig, meede al een proefje van de *Algerynen* gehad hadden, vernieuwden (...) te deze tyd de vreede (...), dewelke zy egter niet te goed koop hadden: want deze zogenoemde Barbaren zyn al zo wys, dat den toegang tot haar Keizer niet open staat, voor al eer dezelve door een gouden regen gebaant is (...); de geschenken die men aan zyn *Swarte* Majesteit zond, waren geen Goud, geen Paerlen, geen Kroon, Weg met die malligheên! men bragt hem (...) 1200. Snaphanen, 1200. vaten Buskruit, (...) en 100. stukken Lakens, die egter ligtelyk niet van de allerfynste soort zullen geweest zyn: het bedankje hier voor, bestond in een lesje, dat de *Engelschen* moesten zorge dragen, van met goede passen voorzien te zyn, of dat men anders haare Schepen voor goede prys zoude verklaren.[38]

In de *Europische Mercurius* van 1724 nam Arminius het volgende, ter ere van kapitein Cornelis Schrijver geschreven, gedicht op, waarvan de inhoud hem zonder meer zal hebben aangesproken:

> Gy, die ten dienst des Lands, en heyl der Koopvaardyen,
> De Roof-zugt hebt getemt van 't Goudziek Barbaryen,
> Vervolg uw Zegenpraal, vlieg, wagt geen oogenblik,
> Vervul de Zee met Bloed, en Afrika met schrik;
> Nog eens, steek weer van 't Land, en volg haar op de hielen;
> 't Gerucht van uwen Naam is meer als honderd Kielen,
> Het juichend Vaderland begeert zulks van uw pligt,
> En wenscht dit loff'lyk werk in 't kort te sien verrigt,
> Door hem, wiens staale Pen met kloeke Krygsbedryven,
> En Tunis en Algiers de Wetten voor zal schrijven.[39]

Het negatieve beeld verdwijnt uit de *Europische Mercurius* naarmate de vrede, die in 1726 volgde, dichterbij kwam. De relatie tussen Barbarije en de Republiek is daarna dan ook nog nauwelijks een nieuwsonderwerp. Hiervoor in de plaats kwam de burgeroorlog die in Marokko was uitgebroken na het overlijden van de heersende vorst Mulei Ismaïl. Arminius' opvolger Haverkamp (redacteur van juli 1727 tot juli 1737) richt zijn mededelingen over Barbarije in de jaargangen van 1727 tot en met 1732 vooral hierop. Slechts éénmaal laat Haverkamp zich laatdunkend over de Barbaren uit, wanneer hij naar aanleiding van een vredesverdrag tussen Tripoli en Frankrijk opmerkt dat de Tripoleezen "den Vreede by de eerste gelegenheid evenwel wel weder zullen breeken, gelyk zy reets menigmaal gedaan hebben".[40] Deze opvatting van de Barbaren als notoire tractaatverbrekers zou, zoals we nog zullen zien, na 1750 veelvuldig terugkeren in de *Europische Mercurius*.

Tot de jaren 1750 bleven de betrekkingen tussen de Barbarijse staten – en dan met name Algiers – en de Republiek grotendeels goed. De berichtgeving in de *Europische Mercurius* is hiervan een duidelijke weerslag. Zo merkt de redacteur van de jaargang 1749 op dat Tunis, Tripoli en Algiers weliswaar "den Baas in de *Middellandsche-Zee* spelen", maar dat een gemeenschappelijk Europees optreden tegen de kapers niet wenselijk is, want het "brengt het algemeen Belang niet mede, want daar moet geen *Superieur Potentaat* in die Zee zyn". Bovendien zou een Europese vloot "na allen schyn, zo lang zukkelen, dat die Rovers hun bekomst hebben, en dan is 't te laat".[41] Hij gaat in zijn mercuur van 1750 zelfs zover de Barbarijse kapers vanuit een louter volkenrechtelijk oogpunt te beschouwen, en zo te concluderen: "die Barbaren, want Rovers mag men die eigendlijk niet noemen".[42] Deze redacteur bediende zich hier van de visie van de rechtsgeleerde en president van de Hoge Raad van Holland en Zeeland Cornelis van Bynkershoek die in 1740 zijn *Quaestionum Juris Publici libri duo* als *Verhandelingen van staatszaken* in het Nederlands vertaald zag. Van Bynkershoek merkt in zijn werk het volgende op:

> 't Is van belang te weten wie Zee-rovers en dieven zyn, want goederen door hen genomen, veranderen niet van eigendom. (...) Maar (...) anderen, die genen, die Barbaren in Africa genoemt worden, op den voet van rovers rekenen, en ontkennen, dat door hunne inneming de eigendom verandert word, kan met geen reden gebillijkt worden. (...) Die van Algiers, Tripoli, Tunis en Zalee zyn geen rovers, maar volkeren, die een vasten zetel, en daar hun gebied hebben, en daar men dan eens mee in vrede, dan weer in oorlog is, niets anders als met andere volkeren, en die daarom met de overige Vorsten gelyk gestelt schynen te moeten worden.[43]

Dit juridische standpunt werd niet door iedereen gedeeld. Zo spreekt de *Oprechte Haerlemsche Courant* in die tijd wel over "die Rovers" als het gaat om "drie Algierse Chebecquen" die "zig weer sterker in de Sicilise, Sardinise en Corsise wateren laaten zien" en een Hollands schip hebben tegengehouden.[44] De verwijzing in de *Europische Mercurius* naar Van Bynkershoek staat niet op zichzelf. De reactie van dezelfde redacteur op een wrede gebeurtenis in het door interne twisten geteisterde Marokko getuigt van een vergelijkbare, staatsrechtelijke opvatting. In 1747 liet de nieuwe heerser Mulei Abdallah

5. *Portret van Cornelis Schrijver (1688-1768), geschilderd door J.M. Quinkhard in 1736. Foto en collectie Westfries Museum, Hoorn.*

2.700 leden van een opstandige groepering onthoofden. De betreffende redacteur typeert deze gruwelijke executie als "'t Rechte Loon der Muitelingen".[45]

In schril contrast met de nagevolgde opvatting van Van Bynkershoek staan de uitlatingen van de redacteur die vanaf 1751 de pen hanteerde. De Republiek stevende in deze jaren af op een hernieuwde crisis met Algiers en deze redacteur legt herhaaldelijk de nadruk op de onbetrouwbaarheid van de Barbarijse staten. Hij acht het zelfs "ten hoogsten noodzakelyk" de Tunesische zeemacht die de kusten van Italië onveilig maakte, het zwijgen op te leggen. Wanneer in 1751 bij Santa Cruz een Engels schip wordt ingenomen door de Algerijnen toont hij zijn bedenkingen bij de kracht van het Nederlandse traktaat met Algiers: "Dit alles toont ons niet alleen hoe weinig respect die Barbaarsche Natien aan de Engelsche Vlag bewijzen, maar ook hoe geringe staat 'er te maken is op onze Alliantien met dezelven".[46] De traktaten met de "Barbaaren" zijn "kragteloos, wanneer zy aan een andere kant voordeel kunnen bejagen" en de redacteur beschrijft Algiers als ronduit onbetrouwbaar.[47] Wanneer de stad Saleesche kaperschepen verbiedt met Franse buit de Algerijnse haven binnen te varen, stelt de *Europische Mercurius*: "Wat zal men van zulk eene beleefdheid der Barbaren denken?"[48] Enkele jaren eerder had de voorgaande redacteur (met de initialen A.L.) nog "de goede Voorzorge die den Dey aldaar genomen hadde, tegen 't Onwettig opbrengen van *Engelsche* Schepen" geprezen.[49] Maar zijn opvolger had weinig op met de Barbaren en hij gebruikte ondanks Van Bynkershoeks juridische nuancering weer de term "Roovers". Naar aanleiding van een vredestraktaat tussen Frankrijk en Tripoli, waarbij Tripoli onder zware Franse dreigementen gro-

te concessies moest doen, schrijft hij dan ook triomfantelijk: "De minder moet voor den meerder wyken!".[50] Toch waren de Barbaren niet geheel kwaad van zin, zo blijkt uit de woorden van de anonieme redacteur na de Hamburgse opzegging van de vrede aan Algiers: "zo had de *Dey*, in plaats van 'er toornig over te worden, gelyk men met reden mogt vreezen, die Bekendmaaking met veel bezadigdheid beantwoord (...)". De Algerijnen gingen weer kruisen op de Hamburgse schepen, maar, zo stelt de *dey* in 1753:

> Voor 't overige vermits de schuld van die verbreeking u in persoon niet kan toegeschreven worden, zo kunt gy met alle uwe effecten in veiligheid vertrekken. Draag slechts zorge, dat ge het hoe eer hoe liever doet.[51]

De vrede met de Republiek werd in 1755 door Algiers opgezegd, dit tot verontwaardiging van de *Porte* in Constantinopel, die de Algerijnse regering beval "zo dra mogelyk deezen misslag te herstellen"[52]. Aan de nominale Osmaanse heerser hadden de Algerijen echter allang geen boodschap meer. De "Oorlogszugtigheid van het Gemeen in die Stad" bleek een stuk sterker dan de macht van de sultan, zo weet de *Europische Mercurius* te vertellen. Het legervolk in Algiers gaf de *dey* zelfs het volgende te verstaan: "zo gy voor den Oorlog vreest, laat dan slegts de Regeering vaaren: en gaat gy dan woonen by de Marabouts."[53] De *Europische Mercurius* van 1755 bevat overigens een uitgebreide geschiedenis van de staat Algiers, wat mogelijk duidt op een gesignaleerd gebrek aan kennis over deze kaperstaat bij het lezerspubliek. Opmerkelijk is dat dit historische overzicht, uitgezonderd de mededeling dat de Barbaren steeds hun woord braken, vrijwel vrij is van negatieve klanken.[54] Met de Tunesiërs hadden de Nederlanders trouwens heel wat minder te stellen. Een Hollands schip werd zelfs door de vice-admiraal van Tunis – "een ander Roofnest op die Kusten" – op "eene kragtdadige wyze tegen een Algierschen Zeerover beschermd". De *Europische Mercurius* heeft niets dan lof voor de dapperheid en rechtvaardigheid van de Tunesiër, die de Algerijnse commandant zelfs te verstaan had gegeven "dat hy aldien hy de stoutheid had te onderneemen, aan Boord van 't Schip te komen, hy hem en al zyn Volk het hoofd voor de voeten zoude doen leggen (...)."[55] Deze passage is opmerkelijk, daar de verslagen in de *Europische Mercurius* doorgaans betrekking hebben op de dapperheid en verdiensten van de Europese zeevaarders.

Verhalen over confrontaties tussen Europese schepen en Barbarijse kapers vinden we regelmatig terug in de *Europische Mercurius*. In een groot aantal jaargangen kon de lezer kennis nemen van de avontuurlijke lotgevallen van Europese zeelieden, verwoord door de redacteuren of door hen rechtstreeks ontleend aan brieven van de zeelieden. Vol trots en in geuren en kleuren wordt verhaald over de glorieuze gevechten met "die Honden", "d'Ongeloovigen" en die "Roovers". De overwinningen gaan gepaard met ongekende heldhaftigheid en de nederlagen zijn eervol, tegelijk onvermijdelijk gezien de kwantitatieve overmacht van de kapers:

> Het Schip de *Anna Catharina*, Schipper *T. Meyer*, wierd op den 27. May by Kaap *Tra[f]algar* aangetast, door een Rover met 30. stukken, daar hy in tegendeel maar 12. voerde, met dewelke hy zig zo dapper verweerde, dat den *Algeryn* genoodzaakt wierd om af te houden, schoon hy al 50. man hadde overgesmeten, dewelke al te zamen, door het doen springen van eenige kruit kisten, aan 't voltiseren in de lugt geraakt waren. Het aanmerkenswaardigste dat in dit gevegt was voorgevallen, bestond daar in, dat een *Hollandse* Jongen, die by den Rover voer, luidkeels uitriep, *Houd moed Mannen, de Honden hebben de Couragie verloren*, en dus ontkwam het Schip den *Algeryn*, met alleen een weinig schade aan zyn wand.[56]

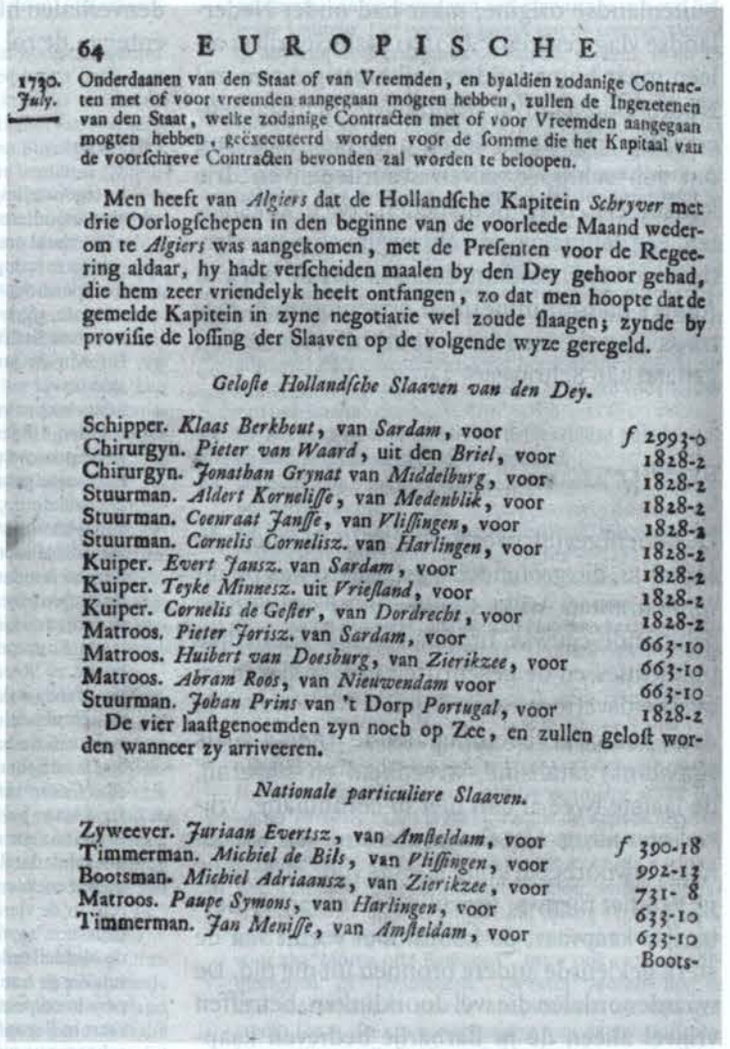
Deze sensationele berichten, waarvan er zo'n twintig in de *Europische Mercurius* te vinden zijn, hadden ongetwijfeld het doel het nieuwsboek op te fleuren en van het nodige spektakel te voorzien.

Het lot, de vrijkoop en terugkeer van slaven naar hun land van herkomst zijn geen regelmatig terugkerende thema's in de *Europische Mercurius* en de achttiende-eeuwse kranten. In de marge van andere onderwerpen kon de lezer af en toe enige informatie hierover aantreffen; alleen een aantal egodocumenten en heldenverhalen bracht deze thema's werkelijk tot leven voor de lezer. Zo bevat de *Europische Mercurius* van 1716 een zeemansbrief van de Engelsman John Pellew, die met 159 landgenoten in Marokko gevangen zat en in de winter vrijgekocht hoopte te worden. De Marokkaanse vorst probeerde de vrijkoop te bespoedigen door te dreigen de Engelse kapteins te zullen onthoofden wanneer hun regering niet spoedig met hem in onderhandeling zou treden.[57] Ook de lossing van 286 slaven "uyt Barbaryen" door de Britse koning haalde de mercuur, in januari 1722. Na aankomst in Londen waren zij onder overweldigende belangstelling door de voornaamste straten naar de St. Paulskathedraal geleid voor het bijwonen van een dankdienst.[58] Een dergelijke terugkeer prikkelde dus niet alleen de nieuwsgierigheid van het Engelse publiek, maar had kennelijk ook voldoende nieuwswaarde voor de Nederlandse lezer. Onopvallend is daarentegen de vermelding in het deel van 1723 – ter afsluiting van een bericht over de geringe vredeswil van Algiers – dat op dat moment aan de Hollandse slaven een hoge prijskaart hing.[59] Nauwkeurige informatie over de prijzen ontbreekt. Een ander voorbeeld is de ene zin over de uitwisseling van schipper Frederik de Graaf en stuurman Nicolaas Kemp tegen twee Algerijnen in de uitvoerige beschrijving van de vredesbesprekingen van 1726.[60]

Met de vrede van 1726 waren natuurlijk niet alle Nederlandse slaven in Algiers gelost en er waren vanzelfsprekend ook nog andere kapersteden waar zich slaven bevonden. Bij de Marokkaanse troonswisseling in 1727 bleek dat de nieuwe vorst bereid was honderd christenslaven te lossen, zo meldt de *Europische Mercurius*. Hij beloofde bovendien de resterende gevangenen niet meer te zullen inzetten voor zwaar lichamelijk werk, uitgezonderd het onderhoud van zijn tuinen en het fabriceren van wapentuig en buskruit. Een ander bericht over de voortgaande machtsstrijd aldaar, in hetzelfde jaar, sluit af met de mededeling dat zich te Meknès nog 130 Franse, 299 Spaanse en 110 Portugese slaven zouden bevinden.[61] Zulke berichten gaven de Nederlandse lezer een indruk van de omvang van de slavernij. Gezien de fragmentarische informatie in de pers hierover en de voortdurende fluctuaties valt het niettemin te betwijfelen of het lezerspubliek werkelijk zicht had op de aantallen aanwezige slaven in Noord-Afrika.[62] Volledig was in elk geval bovenstaande opsomming niet, want in 1728 waren er volgens een ander bericht in de *Europische Mercurius* ook Hollandse slaven te Meknès. Deze hadden hun belangen zelfs mogen bepleiten voor de Marokkaanse vorst. De ontmoeting zou hem op het idee hebben gebracht de diplomatieke banden met de Republiek nauwer aan te halen door een ambassadeur naar Den Haag te zenden.[63] Onder dit nieuws afgedrukte Marokkaanse brieven hebben de Nederlandse lezers doen geloven dat het met de slaven in Marokko wel in orde was. Zo valt in één van de brieven te lezen:

> Wy vinden in onze Traditien of Overleveringen, dat alle *Christen Slaaven*, die in dit Land gevangen zyn, in vryheit gesteld zullen worden onder de Regeering van dezen Koning, om dat hy, God zy dank, een rechtvaardig Vorst is, die niet anders dan de Waarheit kent (...).[64]

De lezer van de mercuur van 1752 zal daarentegen getroffen zijn door het als "ongelukkig voorval" ingeleide relaas over 136 Nederlandse schipbreukelingen – 127 van een oorlogs- en negen van een koopvaardijschip – die op de Barbarijse kust waren aangespoeld, door de Moren omsingeld en met stokken voortgedreven naar Tetouan om aldaar in een "ysselyk onderaards hol" te worden opgesloten. Twee te langzaam lopende matrozen was onderweg het



64 EUROPISCHE

1730. July. Onderdaanen van den Staat of van Vreemden, en byaldien zodanige Contracten met of voor vreemden aangegaan mogten hebben, zullen de Ingezetenen van den Staat, welke zodanige Contracten met of voor Vreemden aangegaan mogten hebben, geëxecuteerd worden voor de somme die het Kapitaal van de voorschreve Contracten bevonden zal worden te beloopen.

Men heeft van *Algiers* dat de Hollandsche Kapitein *Schryver* met drie Oorlogschepen in den beginne van de voorleede Maand wederom te *Algiers* was aangekomen, met de Presenten voor de Regeering aldaar, hy hadt verscheiden maalen by den Dey gehoor gehad, die hem zeer vriendelyk heeft ontfangen, zo dat men hoopte dat de gemelde Kapitein in zyne negotiatie wel zoude slaagen; zynde by provisie de lossing der Slaaven op de volgende wyze geregeld.

Geloste Hollandsche Slaaven van den Dey.

Schipper. *Klaas Berkhout*, van *Sardam*, voor	f 2993-0
Chirurgyn. *Pieter van Waard*, uit den *Briel*, voor	1828-2
Chirurgyn. *Jonathan Grynat* van *Middelburg*, voor	1828-2
Stuurman. *Aldert Kornelisse*, van *Medenblik*, voor	1828-2
Stuurman. *Coenraat Jansse*, van *Vlissingen*, voor	1828-2
Stuurman. *Cornelis Cornelisz.* van *Harlingen*, voor	1828-2
Kuiper. *Evert Jansz.* van *Sardam*, voor	1828-2
Kuiper. *Teyke Minnesz.* uit *Vriesland*, voor	1828-2
Kuiper. *Cornelis de Gester*, van *Dordrecht*, voor	1828-2
Matroos. *Pieter Jorisz.* van *Sardam*, voor	663-10
Matroos. *Huibert van Doesburg*, van *Zierikzee*, voor	663-10
Matroos. *Abram Roos*, van *Nieuwendam* voor	663-10
Stuurman. *Johan Prins* van 't Dorp *Portugal*, voor	1828-2

De vier laatstgenoemden zyn noch op Zee, en zullen geloft worden wanneer zy arriveeren.

Nationale particuliere Slaaven.

Zyweever. *Juriaan Evertsz*, van *Amsteldam*, voor	f 390-18
Timmerman. *Michiel de Bils*, van *Vlissingen*, voor	992-13
Bootsman. *Michiel Adriaansz*, van *Zierikzee*, voor	731- 8
Matroos. *Paupe Symons*, van *Harlingen*, voor	633-10
Timmerman. *Jan Menisse*, van *Amsteldam*, voor	633-10

Boots-

6. Fragment uit lijst van in 1730 door de Republiek vrijgekochte slaven, in de Europische Mercurius van 1730. (Het paginanummer 64 is een drukfout en moet 46 zijn.) Foto Universiteitsbibliotheek Groningen.

hoofd ingeslagen. Pas tijdens de onderhandelingen tussen de Republiek en Marokko was het lot van deze groep enigszins verbeterd.[65] We mogen verwachten dat de herinnering aan deze slechte Marokkaanse behandeling in de jaren erna zich in de hoofden van het Nederlandse lezerspubliek heeft vermengd met alle negatieve berichten over de Algerijnse vredesbreuk van 1755.

Hadden individuele lossingen van Nederlandse slaven een te geringe nieuwswaarde voor de redacteuren van de *Europische Mercurius*, een tweetal grote lossingen door kapitein Schrijver te Algiers in respectievelijk 1730 en 1731 vond redacteur Haverkamp wel de moeite van het vermelden waard. De onder juli 1730 gepubliceerde lijst, met bovenaan de vrijgekochte kapitein Klaas Berkhout voor bijna 3.000 gulden, blijkt evenwel slechts een voorlopige te zijn. Op deze lijst staan drieëndertig namen, terwijl volgens Van Krieken kapitein Schrijver in 1730 met zesenzestig ex-slaven naar huis terugkeerde, voor wie de kapitein gemiddeld 925 gulden had betaald. De lijst in de *Europische Mercurius* vermeldt dat sommige slaven nog niet waren gelost door de "hooge Pryzen", anderen omdat ze nog op zee waren. Een vijftal geloste slaven was van

buitenlandse origine, maar had onder Nederlandse vlag gevaren.[66] In 1731 loste Schrijver alleen maar buitenlanders, afkomstig uit vooral Noord-Duitsland en Scandinavië, in totaal eenenvijftig volgens de afgedrukte lijst. Het ging om één schipper, zeven stuurlieden en drie konstabels, twee bootslieden, twee koksmaten, één zeilmaker, één chirurgijn en vierendertig matrozen. Saillant detail is dat de *dey* van Algiers de tot timmerman opgeklommen matroos Bartold Hendriks Southoff cadeau had gedaan aan Schrijver.[67]

Besluit

De berichtgeving over Barbarije in de *Europische Mercurius*, die grotendeels gebaseerd was op diverse kranten, wijkt significant af van andere achttiende-eeuwse bronnen zoals geestelijke publicaties en de geschriften van ex-slaven en overheidsvertegenwoordigers. We vinden in deze mercuur beeldbepalende thema's als (moslims) fatalisme, wreedheid en slavernij, de laatste twee al dan niet in combinatie, vrijwel niet terug. Het thema slavernij (en wreedheid) bijvoorbeeld komt slechts voor in de marge van het nieuws, terwijl dit facet van de Barbarijse kaapvaart de hoofdmoot vormt van de sterk gekleurde andere bronnen uit die tijd. De waardeoordelen die wél doorklinken, betreffen vrijwel alleen de in Barbarije bedreven kaapvaart. De zakelijke *politieke* insteek van de *Europische Mercurius* had als consequentie een over het algemeen waardevrije berichtgeving, die slechts werd losgelaten onder invloed van crisissituaties. Meest duidelijk is dit te zien in de jaargangen van 1721 tot en met 1725 en nog beter in de jaren vóór de vredesbreuk tussen de Republiek en Algiers in 1755. In de tussenliggende periode zien we een welhaast neutrale beoordeling van de Barbaren. De verbeterde relatie tussen de Republiek en dit belangrijkste Barbarijse kaperbolwerk gaf waarschijnlijk weinig aanleiding tot scepsis en negativiteit. In de regelmatig terugkerende weergaven van heldenverhalen hielden de Barbarijse kapers daarentegen de rol van vijanden.

Noten

1 In tegenstelling tot piraten of zeerovers hadden kapers als particulieren toestemming van hun eigen of een andere overheid om in oorlogstijd vijandige koopvaardijschepen op te brengen.

2 (*Nederlandsch gedenkboek of*) *Europische Mercurius* (EM) (Amsterdam, 1690-1749 / Den Haag 1649-1756), aldaar (1753) I (= eerste helft van het jaar), 156.

3 Dit zijn de jaren 1622-1630, 1662-1664, 1680-1686 en 1712-1715.

4 Soms was er een "generale collecte" in het gehele land. C.J. den Ridder, 'Gedenk de gevangenen alsof gij medegevangene waart. De loskoop van Hollandse zeelieden uit Barbarijse gevangenschap, 1600-1746', in: *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 5 (1986) 3-22. I.H. van E[eeghen], 'Verlossing van christenslaven in Barbarije', in: *Amstelodamum. Maandblad voor de kennis van Amsterdam*, XL (1953) 69-73. Recente aandacht voor stadsloterijen met als doel slavenlossingen te realiseren op de tentoonstelling '1726 Staatsloterij van start' (29 maart t/m 29 juni 2001 in het Nederlands Kansspelmuseum te Den Haag; zie o.a. catalogusnr. 26 'Reeckening weegens de looterij aengesteldt').

5 Vanaf 1683 ook te Tripoli. De Staten-Generaal stuurden in de achttiende eeuw verder soms predikanten. Een overzicht van de consuls in O. Schutte, *Repertorium der Nederlandse vertegenwoordigers residerende in het buitenland, 1584-1810* ('s-Gravenhage, 1976) 364-387.

6 De Ruyter bezocht de Middellandse Zee in 1655-1656, 1661-1662 en 1664. De Barbarijse kaapvaarders hadden het geluk dat de Europese mogendheden vaak met elkaar oorlog voerden en in de handel elkaars concurrenten waren. In de vierdelige *Maritieme geschiedenis der Nederlanden* (Bussum, 1976-8) wordt het gevaar van de kaapvaart op de Middellandse Zee in slechts enkele zinnen samengevat. Zie de hoofdstukken van J.R. Bruijn en J.V.Th. Knoppers in respectievelijk de delen 2 en 3, beide getiteld 'De vaart in Europa'. Bruijn vermeldt hierin dat de handel en scheepvaart op de Barbarijse staten niet groot was, naast de handel op Italië en de Levant. Het gaat echter om schattingen en nader onderzoek naar het handelsvolume is nog steeds gewenst. Een recentere samenvatting van de Barbarijse kaapvaart in J.R. Bruijn, *Varend verleden. De Nederlandse oorlogsvloot in de zeventiende en achttiende eeuw* (Amsterdam, 1998) 187-189 en 194-195.

7 G. van Krieken, *Kapers en kooplieden. De betrekkingen tussen Algiers en Nederland 1604-1830* (Amsterdam, 1999). Het boek kent geen centrale vraagstelling en het notenapparaat is helaas uitermate summier.

8 Ook de Europese mogendheden bedreven de kaapvaart. Verder kende Europa in Duinkerken, St. Malo en vooral Malta zelfs eigen kaperbolwerken. De op Malta gevestigde Johannieterorde hield er een slavenpopulatie op na die bijna zo groot was als die van Algiers. Alison Hopper, *The fortification of Malta by the order of St. John 1530-1798* (Edinburgh, 1979) 143.

9 'Barbarije' is afgeleid van het Griekse 'barbaros', dat oorspronkelijk vreemdeling betekende. De inwoners van dit gebied worden Barbaren (ook in ons artikel) of Barbaresken genoemd.

10 De alfabetiseringsgraad was weliswaar hoog in de Republiek, maar het beheersen van de leeskunst betekende niet automatisch de aankoop van kranten en andere nieuwsbronnen. Hierover bijv. de artikelen van Margaret Spufford en Marika Keblusek in: Theo Bijvoet e.a. (ed.), *Bladeren in andermans hoofd. Over lezers en leescultuur* (Nijmegen, 1996).

11 In de negentiende eeuw benutte J.C. de Jonge in zijn *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen* de EM wel veelvuldig voor zijn reconstructie van het historisch verloop. Zie bijv. de reprint (Franeker, 1996) van deel IV (2e druk; Haarlem, 1868) 126-160. Van Krieken, *Kapers*, verwijst alleen in noot 15 bij zijn laatste hoofdstuk naar enkele berichten in de EM die handelen over heldhaftige gevechten. Verder verwijst hij in zijn noten 4, 6 en 13 bij het hoofdstuk 'Een driehoeksverhouding' onjuist naar de *Europische Mercurius* van respectievelijk 1656, 1653 en 1662, aangezien de EM pas in 1690 begint te verschijnen. Zijn bron betreft echter de *Hollandsche Mercurius* uit de genoemde jaren.

12 De redacteuren haalden veel nieuws uit diverse binnen- en buitenlandse kranten. Vragen naar de moeilijk te traceren reikwijdte – over oplage en lezerspubliek is weinig bekend – van de *Europische Mercurius* laten wij hier rusten. Meer informatie over deze mercuur in Joop W. Koopmans, 'De presentatie van het nieuws in de *Europische Mercurius* (1690-1756)', in: *Mededelingen van de Stichting Jacob Campo Weyerman* XXIII (2000) 117-133.

13 Tot nog toe zijn alleen de namen van de redacteuren Laurens Arminius en Johannes Haverkamp achterhaald. Op de titelbladen van de *Europische Mercurius* staan tot 1751 slechts initialen van redacteuren en in de laatste zes jaargangen ontbreken zelfs deze. Zie verder ibidem, 120-122.

14 Zie bijv. EM (1731) II, 115. Andere steden voorkomend in de toenmalige pers zijn met name Livorno en Napels, en soms Cádiz en Lissabon. Rechtstreekse nieuwsbrieven uit Algiers, Tunis en Tripoli komen zowel in de EM als in de kranten weinig voor.

15 Bijv. EM (1731) II, 69; (1753) II, 193.

16 EM (1732) II, 30-37, 77-80. Een postverbinding op Oran en Marokko was er sinds het midden van de zeventiende eeuw. Post uit Spanje en Portugal bereikte Nederland doorgaans via Frankrijk, soms Engeland; post uit Italië ging via Duitsland. J.C. Overvoorde, *Geschiedenis van het postwezen in Nederland vóór 1795, met de voornaamste verbindingen met het buitenland* (Leiden, 1902) 247-249, 287; J.C.W. Le Jeune, *Het brieven-postwezen in de Republiek der Vereenigde Nederlanden. Eene bijdrage tot de staatshuishoudelijke geschiedenis van dat tijdvak* (Utrecht, 1851) 2, 193.

17 EM (1727) II, 294.

18 EM (1731) I, 280.

19 EM (1727) II, 96-97. De onzekerheid over de juistheid van het nieuws uit Barbarije is niet uniek voor alleen deze regio, maar is bij dit nieuws begrijpelijkerwijs wel vaker het geval dan bij nieuws uit dichter bij Nederland gelegen staten. Een ander voorbeeld in EM (1728) II, 142, als reactie op het nieuws over de machtsstrijd in Marokko: "De tydingen uit *Afrika*, zyn telkens zo veranderlyk en verschillende, dat men dezelve bezwaarlyk kan gelooven."

20 Zie bijv. de *Opregte Groninger Courant* van 25 februari, 1 april en 10 juni 1755. In deze krant wordt overigens een gerucht dat de "Africaansche Roof Nesten" Algiers, Tunis en Tripoli in 1755 in puinhopen zouden zijn veranderd tegengesproken op grond van een rapportage van een Engelse kapitein. Het gerucht kwam van de correspondent in Livorno; de tegenspraak uit Napels. Ibidem, 16 en 26 december 1755.

21 Manipulatie in de plaatsing van berichten in de EM was mogelijk door de halfjaarlijkse verschijning, maar lijkt niet waarschijnlijk gezien de toonzetting en inhoud van veel berichten waarin gespeculeerd wordt over de nog onbekende afloop. De redacteuren verschoven soms berichten naar een volgend halfjaardeel wegens ruimtegebrek.

22 Enkele steekproeven: in de *Amsterdamsche Courant* van 5 en 8 januari 1726 staat nieuws uit Algiers en over Salé van 49 dagen voordien; de *Oprechte Haerlemsche Courant* van 17 januari 1750 bevat een bericht uit Algiers van 44 dagen voordien en de *Opregte Groninger Courant* van 14 februari, 15 augustus en 12 september 1755 heeft nieuwsbrieven uit Algiers van respectievelijk 62, 48 en 47 dagen vóór datum van publicatie.

23 De EM kent als hulpmiddel de halfjaarlijkse index, maar de kwaliteit hiervan is nogal wisselend.

24 Dit geldt ook voor de vredestractaten en tot 1751 voor de heldenverhalen.

25 Zie bijv. EM (1693) I, 73 ("Turksche rovers"); (1707) I, 242 ("Turksche Roofschepen van *Algiers*"); (1729) II, 51 ("Turksche Slaaverny"). Ook in het Zeeuwse plan uit 1721, dat is afgedrukt in EM (1721) I, 15, staat in de titel "Turcksche Roovers". De *Oprechte Haerlemsche Courant* van 2 april 1750 spreekt zelfs over de "Turkse Regeeringen op de Barbarise kust".

26 Zie bijv. EM (1694) II, 10; (1700) II, 202; (1708) I, 221; (1735) II, 167.

27 In 1694-1695, 1728, 1739-1740, 1743, 1747 en 1749-1756. "Algiers" komt alleen voor in EM (1690) I, 71; in EM (1748) I, 85 staat het nieuws over Algiers eenmalig onder het kopje "Afrika". In EM (1751) I, 240, is de rubriek "Barbarien" ingedeeld met de subkopjes "Algiers", "Tunis", "Tripoli" en "Oran".

28 Ann Thomson, *Barbary and Enlightenment. European attitudes towards the Maghreb in the 18th century* (Leiden enz., 1987) 3, 5-6. In de EM komen de inwoners van de regio voor als "Moren ofte Barbaren", maar ook vaak als "Algierschen" of "Tripoleezen". De term "Moren" lijkt te zijn voorbehouden aan de Marokkanen. Zie bijv. EM (1708) I, 221. De spraakverwarring over de geografische begrenzing van Barbarije en de Maghreb is groot in de internationale historische literatuur, waarin doorgaans (evenals bij Van Krieken) het accent ligt op Algiers, vooral ook door de beschikbare bronnen. Zie bijv. John B. Wolf, *The Barbary Coast. Algeria under the Turks 1500 to 1830* (Toronto, 1979) 55.

29 Thomson, *Barbary*, 20, 69.

30 Hierover bijv. de inleidingen van Piet Boon op *Een Westfriese zeeman als slaaf in Barbarije. Verslag van de belevenissen van Jan Cornelisz Dekker in Marokko, 1715-1743* (Schoorl, 1987) 16-22, en van G.S. van Krieken op Cornelis Pijnacker, *Historysch verhael van den steden Thunes, Algiers ende andere steden in Barbarien gelegen* ('s-Gravenhage, 1975) 4; zie ook Thomson, *Barbary*, 26-27. De tegenwoordig sterk genuanceerde gruwelverhalen over de toestand van de christenslaven in Barbarije hadden mogelijk nog andere bedoelingen. Roger Perkins en K.J. Douglas-Morris, *Gunfire in Barbary* (Homewell enz, 1982) 30, zien een duidelijke commerciële factor wanneer ze de gruwelverhalen bestempelen als verkooptruc voor de memoires van bijvoor-

beeld ex-slaven. Wolfram zu Mondfeld, *Drieduizend jaar zeeroverij. Van de piraten uit de klassieke oudheid tot en met de kapers van de twintigste eeuw. Hun persoonlijkheid, hun avontuurlijk leven en hun schepen* (Utrecht/Antwerpen, 1979) 144-145, spreekt van propagandaliteratuur om scheepsbemanningen er toe aan te zetten hun schip tot het uiterste te verdedigen. Philip Gosse, *The history of piracy* (Londen enz, 1934) 72, betoogde al eerder dat de Europese afkeer van de islam de betrouwbaarheid van de beschrijvingen weinig goed heeft gedaan.

31 Van Krieken, *Kapers*, 107-108.

32 De eerste redacteur spreekt in EM 1695 (II) 224 van "hunne aangeborene wreedheid". In EM (1751) I, 69, bestempelt de redacteur van dat moment de Barbaren als "wreede Volkeren".

33 Respectievelijk: EM (1690) I, 72; (1691) IV, 58; (1700) II, 218.

34 EM (1721) I, 23. Van Krieken, *Kapers*, 66, 67, telt voor de periode 1715-1720 37 Nederlandse schepen met (ruim) driehonderd opvarenden. Waarschijnlijk bedoelt hij alleen de Nederlandse bemanningsleden.

35 EM (1721) I, 15.

36 EM (1721) I, 29.

37 EM (1721) II, 60-61.

38 EM (1721) I, 15, 20, 29, 51;II, 63.

39 EM (1724)II, 56. Deze dichtregels zijn het slot van een groter gedicht. Zie De Jonge, *Geschiedenis* IV, 128 (noot 1). Over Schrijvers loopbaan: J.R. Bruijn, 'Cornelis Schrijver (1687-1768)', in: L.M. Akveld, e.a. (ed.), *Vier eeuwen varen. Kapiteins, kapers, kooplieden en geleerden* (Bussum, 1973) 161-175; idem, *Varend verleden* en De Jonge, *Geschiedenis*, beide passim.

40 EM (1729) II, 11-12.

41 EM (1749) I, 249-250.

42 EM (1750) I, 115.

43 Cornelis van Bynkershoek, *Verhandelingen van staatszaken, Vervat in twee boeken, Waar van het eerste handelt van oorlog en vrede, En het twede van zaken van verscheide stof* (Leiden, 1740) I, 206, 209-210.

44 *Oprechte Haerlemsche Courant*, 18 april 1750.

45 EM (1747)I, 77.

46 EM (1751) I, 69, 153.

47 EM (1751) II, 125. Het beeld van de Barbarijse kapers als tractaatverbrekers is tegenwoordig wat genuanceerd. De oorzaak van vredesbreuken lag niet zelden bij de Europese mogendheden die niet of te laat hun verplichtingen nakwamen. Ook stookten de Europese mogenheden soms in de vredes tussen handelsconcurrenten en de Barbarijse staten. Zie o.a. Wolf, *The Barbary Coast*, 243.

48 EM (1754) II, 177.

49 EM (1750) I, 196.

50 EM (1752) II, 101.

51 EM (1753) I, 156.

52 EM (1755) I, 289.

53 EM (1755) I, 226, 263.

54 EM (1755) I, 263-267.

55 EM (1750) II, 40. In de Europese beeldvorming kwam Tunis (en in mindere mate Tripoli) er beter van af dan Algiers. Thomson, *Barbary*, 127, verklaart dit uit het gegeven dat Tunis en Tripoli naast de kaapvaart (buitenlandse) handel dreven, hetgeen destijds als teken van beschaving werd beschouwd. Algiers dreef overigens ook handel. Volgens de EM (1755) I, 267, handelden de Algerijnen in "Lakenen, Ossen-huiden, Koorn, Rosynen en Dadels".

56 EM (1721) II, 62. Andere heldenrelazen bijv. in EM (1690) IV, 46; (1691) IV, 58; (1694) I, 134; (1707) I, 242; (1724) II, 54-55; (1725) I, 94; (1729) II, 51.

57 EM (1716) II, 260.

58 EM (1722) I, 56.

59 "De *Hollandse* Slaven wierden daar op een zeer hooge prys gehouden, zynde voor Schippers van die Natie 2300 stukken van achten in koop geweygert." EM (1723) II, 177. (Dit bericht staat in de rubriek "Turkyen", omdat het afkomstig is van een Turkse bemiddelaar die uit Algiers was teruggekeerd in Constantinopel.) Of deze vraagprijs echt hoog was valt te betwijfelen. In 1685 had de *bey* van Tunis al 3 à 4.000 stukken van achten – per stuk ongeveer 50 stuivers – voor een schipper gevraagd. I.H. van E[eghen], "Verlossing", 69.

60 EM (1726) II, 210-213.

61 EM (1727) II, 97, 294. Onder de regering van Mulei Ismaël (1673-1727) waren slaven in Marokko meedogenloos behandeld. S. Clissold, *De Barbarijse slaven* (Haarlem, 1979) 58-60.

62 Boon, *Een Westfriese zeeman als slaaf*, 14, relativeert H. Hardenberg die in diens gekleurde inleiding op *Tussen zeerovers en christenslaven. Noordafrikaanse reisjournalen* (Leiden, 1950) 3, spreekt over tegelijkertijd 20 à 30.000 christenslaven te Algiers op het hoogtepunt van de kaapvaart in de zeventiende eeuw. Boon verwijst naar schattingen in Clissold, *De Barbarije slaven*, 50, die voor 1701 te Algiers een aantal van slechts 3.000 en in 1749 van 7.000 noemt. Zie ook Wolf, *The Barbary Coast*, 151-152.

63 Ene Toledano wachtte al te Gibraltar op zijn geloofsbrieven. EM (1728) II, 88-89. Zulke gezanten waren niet altijd welkom bij alle Europese hoven, omdat ze veel geld kostten. Naar aanleiding van een bezoek van een Tripolitaanse ambassadeur in Wenen vermeldt de *Opregte Groninger Courant* van 14 juli 1750 bijv. dat "dit slag van Gezandten (...) met regt een noodzakelyk kwaad mag genoemd worden".

64 EM (1728) II, 89.

65 EM (1752) I, 143-145, 268.

66 Voor de chirurgijns, stuurlieden en kuipers die in dienst van de *dey* hadden gestaan, betaalde Schrijver ruim 1.828 gulden. De bedragen voor de bootslieden, matrozen en andere beroepen varieerden tussen ruim 390 en ruim 1.970 gulden. EM (1730) II, 46-57. Vgl. Van Krieken, *Kapers*, 75.

67 EM (1731) II, 116-118. De slaven waren gelost in "Pacos", waarvan er volgens de redacteur "acht en een half in een goude Crusaad" gaan. Mogelijk gaat het om de Portugese "cruzado"; "pacos" was destijds een bijnaam voor diverse gouden munten.

Over de auteurs

Roelof van Gelder (1948) studeerde geschiedenis aan de Universiteit van Amsterdam. Hij publiceerde boeken en artikelen op het gebied van de Nederlandse cultuurgeschiedenis, waaronder zijn proefschrift *Het Oost-Indisch avontuur. Duitsers in dienst van de VOC, 1600-1800* (Nijmegen, 1997). Hij is redacteur bij NRC Handelsblad.

C.E. Heyning (1950) studeerde kunstgeschiedenis aan de Rijksuniversiteit Leiden. Tussen 1976 en 1984 was zij onder meer als wetenschappelijk medewerker aan deze universiteit verbonden. Sindsdien is zij werkzaam als freelance kunsthistoricus. Sinds januari 1999 is zij conservator kunst, kunstnijverheid en historische voorwerpen van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen.

Joop W. Koopmans (1959) werkt als universitair docent bij de afdeling Geschiedenis van de Rijksuniversiteit Groningen. In 1990 promoveerde hij op de *Staten van Holland en de Opstand*. Momenteel houdt hij zich bezig met aspecten van de nieuwsvoorziening in de Republiek.

Pavel Aleksandrovitsj Krotov (1961) studeerde Russische Geschiedenis aan de Historische Faculteit van de Staatsuniversiteit Leningrad. Hij publiceerde talrijke wetenschappelijke artikelen over de geschiedenis van de Russische marine in de tijd van Peter de Grote, en in 1996 een monografie getiteld *Gangutskaja Batalija 1714 goda* (De slag bij Hango in 1714). Hij promoveerde in 1999 aan de Staatsuniversiteit Sint-Petersburg. Zijn dissertatie is getiteld *Rossijskij flot na Baltike pri Petere Velikom* (De Russische vloot op de Oostzee in de tijd van Peter de Grote). Thans is hij professor aan de faculteit der Russische Geschiedenis van de Staatsuniversiteit Sint-Petersburg.

Cedric Regtop (1977) studeerde Geschiedenis aan de Rijksuniversiteit Groningen. In zijn eindscriptie behandelde hij de beeldvorming rond de Romeinse keizer Caligula. Momenteel is hij in Groningen werkzaam als journalist.

Boekbesprekingen

C. Jahnke, *Das Silber des Meeres. Fang und Vertrieb von Ostseehering zwischen Norwegen und Italien (12.-16. Jahrhundert)*. (Keulen: Böhlau Verlag, Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte. Neue Folge Band 49, 2000, 452 p., ISBN 3-412-10599-6; ca. € 44,00)

Gezouten haring was een van de eerste producten uit Noord-Europa die reeds in de middeleeuwen over grote afstanden werden verhandeld. Aan de hand van een beschrijving van de vier belangrijkste Noord-Europese visserijgebieden, bij Rügen (ten noordoosten van Stralsund), Schonen (Zuid-Zweden), Bohuslen (ten noorden van Götenburg) en in het Limfjord bij Aalburg in Noord-Denemarken behandelt de auteur de geschiedenis van de vangst, verwerking en handel in haring van de twaalfde tot de zeventiende eeuw.

De visserij vanuit Rügen is het oudst. Handelaren uit Noord-Duitsland kwamen hier al naar toe vóór de kerstening van het eiland, toen de haringhandel nog in handen was van priesters van de Swantewitte tempel in Arkona, een van de belangrijkste Slavische heiligdommen. De nauwe relatie tussen vangst, bewerking en verkoop van haring leidde op Rügen reeds in de elfde eeuw tot het ontstaan van de zogenoemde *Vitten*; handelsplaatsen waar handelaren speciale voorrechten genoten en die zich uiteindelijk ontwikkelden tot heuse handelsnaties, onttrokken aan de jurisdictie van de vorst. Deze *Vitten* dienen onderscheiden te worden van de tijdelijke woonplaatsen van de lokale vissers, de zogenaamde *fiskelejer*. In de *Vitten* vond de bewerking van de haring en de verkoop plaats. Na de verovering van Rügen door de Denen en de kerstening van het eiland werd de haringhandel gewoon voortgezet. Deze bereikte een hoogtepunt in de dertiende eeuw. Door de opkomst van de haringvisserij bij Schonen en de ontwikkeling van een internationale markt bij de Sont, boette de visserij van Rügen snel aan betekenis in. Rond 1290 visten lokale vissers er alleen nog voor de stad Stralsund en voor abdijen op Rügen en in Pommeren. Het waren seizoensvissers die daarnaast als boeren het land bewerkten. Alleen wanneer de visserij bij Schonen werd onderbroken door oorlogsgeweld of doordat de haring niet verscheen, namen de vissers van Rügen de aanvoer op de internationale markt tijdelijk over.

In de dertiende eeuw profiteerde Schonen van de ideale ligging aan de handelsroutes die de Oost- en Noordzee met elkaar verbonden. De *fiskelejer*, die aanvankelijk als distributiecentra van vis voor de lokale bevolking hadden gefungeerd, groeiden uit tot marktplaatsen waar handelaren uit de Nederlanden en de Duitse landen hun producten verhandelden voor haring. Ook op Schonen ontstonden *Vitten* waar vooral Lübeck belangrijke privileges voor zijn kooplieden wist te verwerven. Zo waren Lübeckse handelaren alleen gebonden aan het recht van de eigen stad. Lübeck nam een sleutelpositie in dankzij zijn centrale rol in de zouthandel, essentieel voor de productie van de houdbare zouten haring. De Deense koning, soeverein van Schonen, zag deze ontwikkeling met lede ogen aan en deed al het mogelijke om een tegenwicht tegen Lübeck te bieden door handelaren uit steden aan de Noordzee te stimuleren naar Schonen te komen. Zo ontstond een situatie waarin kooplieden uit verschillende regio's in de *Vitten* van Schonen allerlei privileges genoten die hen zeer onafhankelijk maakten van de Deense vorst. Met name de Hanzesteden wisten telkens nieuwe privileges af te dwingen door de kandidaten voor de Deense troon handig te bespelen. De jaren 1369-1385 vormden het hoogtepunt in de ontwikkeling van de Schonense internationale handel. Vanuit de hele Baltische regio, maar ook vanuit Pruisen, Scandinavië, Engeland, de Nederlanden en Frankrijk kwam men naar Schonen om handel te drijven en de haring over heel Europa te distribueren.

Verschillende factoren leidden aan het einde van de veertiende eeuw langzamerhand tot het verval van de Schonense haringvisserij en -handel. Terwijl de Schonense markten een belangrijk deel van hun aantrekkingskracht verloren door de voortdurende pogingen van de Hanze onder leiding van Lübeck de Noordzeesteden te dwarsbomen, ontwikkelden laatstgenoemden een eigen zeevisserij op de Doggersbank en langs de Britse oostkust. Tegelijkertijd probeerde de Deense koning zijn greep op Schonen te vergroten door handelsprivileges in te trekken en nieuwe belastingen te introduceren. Daarnaast voerde hij de Sonttol in en bevoordeelde hij de handel van de steden in zijn koninkrijk. In de zestiende eeuw werd de macht van Lübeck en zijn bondgenoten, de zogenaamde Wendische steden, gebroken. Zij hadden te lang vastgehouden aan hun oude privileges zonder nieuwe initiatieven te ontplooien. De annulering van alle privileges en rechten van buitenlandse handelaren in Schonen door Christiaan IV van Denemarken markeerde slechts het einde van een ontwikkeling.

De visserij bij Bohuslen kwam op in de dertiende eeuw en beleefde rond 1300 een hoogtepunt. Voor de handelaren uit het Noordzeegebied bood Bohuslen het geografische voordeel van de kortere afstand tot de thuismarkt in vergelijking met Schonen en Rügen, waardoor Bohuslen aanvankelijk een serieuze concurrent van deze visserijcentra leek te worden. Het nadeel van Bohuslen was echter de geringere kwaliteit en daardoor lagere marktwaarde van de haring die er gevangen en verkocht werd. Vooral handelaren uit Engeland en de Duitse Noordzeesteden kochten haring uit Bohuslen. Ook Noorse handelaren waren intensief betrokken bij de haringhandel tussen Bohuslen en Engeland, maar aan het begin van de veertiende eeuw maakten politieke strubbelingen een einde aan deze handel. Tegelijkertijd luidde de opkomst van de Schonense haringmarkt het einde in van de internationale handel van Bohuslen. Tussen 1556 en 1589 herleefde deze handel ten gevolge van de crises in de Oost- en Noordzeevisserij. De visserij in het Limfjordgebied in Noord-Denemarken raakte rond het midden van de veertiende eeuw betrokken bij de internationale handel. Deze visserij kon profiteren van de problemen waarin de Schonense visserij in de vijftiende eeuw verkeerde. Aalburg verkreeg een monopolie in het verhandelen van de vis gevangen in het Limfjord. De Deense vorst en het stadsbestuur werkten nauw samen in de beheersing van deze handel die Rusland als belangrijkste afzetmarkt had en geheel buiten de Hanze om plaatsvond.

De conclusies die de auteur na de omvangrijke beschrijvingen van de vier visserijgebieden trekt zijn nogal clichématig. De haringhandel werd gekenmerkt door supranationaliteit en als voorbeeld gesteld voor de flexibiliteit van de middeleeuwse handelaren. Die flexibiliteit gold in elk geval niet voor de zestiende-eeuwse stadsbesturen van de Hanzesteden die strak vasthielden aan hun door de nieuwe verhoudingen achterhaalde privileges. De studie laat verder zien dat Scandinavië dankzij de vishandel in met name Schonen een integraal onderdeel van het Europese handelsnetwerk vormde. Het belang van deze studie ligt vooral in de nauwkeurige beschrijvingen van de visserij in de genoemde gebieden die gebaseerd zijn op omvangrijk onderzoek in gepubliceerde en ongepubliceerde bronnen uit Duitsland, Denemarken en Estland. Afgezien van de geforceerde verwijzing naar de Europese Unie op de achterflap, waar de auteur de anachronistische vergelijking maakt dat de middeleeuwse marktmechanismen zich nauwelijks van de huidige onderscheidden, is dit een mooi boek dat onmisbaar is voor iedereen die zich de op de hoogte wil stellen van de laatste stand van onderzoek op het gebied van de Noord-Europese haringvisserij en -handel.

Louis Sicking

David Birmingham, *Trade and Empire in the Atlantic, 1400-1600* (Londen: Routledge, 2000, 100 p., ISBN 0-415-23206-6; £ 9.99)

De geschiedenis van het Atlantisch gebied is in de afgelopen jaren in de Verenigde Staten in hoog tempo populair geworden. Het terrein is inmiddels zo modieus dat vele colleges, congressen, artikelen en boeken het woord 'Atlantisch' in de titel hebben, zelfs wanneer ze alleen betrekking hebben op Noord-Amerika. De (Engelse) auteur van *Trade and Empire in the Atlantic* belicht echter ontwikkelingen aan beide kanten van de oceaan. Het boek is bedoeld als algemene inleiding tot de vroege Europese expansie en is dan ook niet gebaseerd op origineel onderzoek. De eerste twee hoofdstukken, waarin de kolonisatie van de Atlantische eilanden en de vroege contacten met Afrika uit de doeken worden gedaan, zijn de beste. Birmingham voert de lezer langs Madeira, waar de Portugezen suiker begonnen te verbouwen in het midden van de vijftiende eeuw, de Azoren, Tenerife, dat veel weg had van Madeira, de Kaapverdische eilanden en São Tomé, waar de slavenplantage werd geboren. Sommige eilanden kwamen onder Castiliaans gezag, andere werden ingelijfd door Portugal, maar de kolonisatie en exploitatie waren steeds een internationale aangelegenheid. Op het Castiliaanse eiland Tenerife vonden veel Portugezen emplooi; op Madeira speelden Genuezen en andere Italianen als financiers, schippers en leveranciers van technologie een cruciale rol in de ontwikkeling van de suikerteelt. De verovering van Ceu-

ta (Marokko), die de start vormde voor de Portugese verkenning van de Afrikaanse kust, was evenzeer een internationale onderneming, waaraan Franse, Duitse en Engelse ridders deelnamen.

Had de aanval op Ceuta vooral een ideologische achtergrond – de strijd tussen christendom en islam – de verklaring voor de kolonisering van de eilanden moet volgens Birmingham in de eerste plaats worden gezocht in armoede. De vroede vaderen van Lissabon besloten om de afhankelijkheid van voedselimport uit het buitenland te verkleinen door zelf graan te gaan verbouwen op Madeira. De graanproductie bleef echter bescheiden en stortte binnen een paar decennia volledig in. Het is dan ook de vraag of armoede zo'n belangrijke reden was voor kolonisatie. Ze lag zeker niet ten grondslag aan de Iberische inbezitneming van de andere eilanden.

Het boek is helaas zo beknopt dat vele aspecten van de expansie onbesproken blijven. Over de Iberische migranten die na 1492 vorm gaven aan de Atlantische wereld komen we weinig aan de weet. Het wordt niet duidelijk om hoeveel mensen het ging, waar ze precies vandaan kwamen en wat hen bewoog. De relaties tussen Europeanen, Indianen en Afrikanen krijgen een even stiefmoederlijke behandeling. Hoe keken deze groepen tegen elkaar aan en hoe beïnvloedden ze elkaar? Daarnaast laat Birmingham hier en daar steken vallen. Zo ontwaarde Columbus de West-Indische eilanden zeker nog niet in augustus 1492, de maand van zijn vertrek uit Spanje. Evenmin braken de Spaanse christenen in het begin van 1492 een bestand met het islamitische koninkrijk Granada. Dat bestand bestond niet; in werkelijkheid gaven de moslims zich op 2 januari van dat jaar, na tien jaar oorlog, over. Birmingham heeft het verder in zijn epiloog over de 'opstandige republiek Holland en haar bondgenoten in de Verenigde Provinciën', laat de Nederlanders tot tweemaal toe de Zilvervloot kapen in 1621 (in plaats van 1628) en schrijft ten onrechte dat drie jaar later de suikerindustrie van Bahia in Nederlandse handen viel.

Wim Klooster

Théo Buckinx (vert.), *Antonio Pigafetta: Magalhães' reis om de wereld. Verslag van een ooggetuige* (Amsterdam: Athenaeum-Polak & Van Gennep, 2001, 168 p., ill, krt., ISBN 90-253-4177-2; circa € 15,90)

Historische reisverhalen staan meer en meer in de belangstelling. Onlangs werd door Théo Buckinx het verhaal van de reis om de wereld door Fernão de Magalhães voor het eerst integraal in het Nederlands vertaald. De Portugees Fernão de Magalhães (1480-1521) was, evenals andere tijdgenoten, ervan doordrongen dat Azië via een westelijke route bereikt kon worden. De zuidelijke route naar Azië rondom Kaap de Goede Hoop was reeds in 1498 met succes gevolgd. Maar via de westelijke route had nog niemand Azië bereikt. Zowel Christofoor Columbus in 1491 als Amerigo Vespucci in 1499 waren er niet in geslaagd om via deze route Azië te bereiken. Het lukte Fernão Magalhães echter wel. In augustus 1519 vertrok hij met een vloot van vijf schepen uit Sevilla. Na de oversteek van de Atlantische Oceaan, voer hij langs de Zuid-Amerikaanse kust naar het zuiden. Geheel in het zuiden, tussen het vaste land van Zuid-Amerika en Vuurland, trof hij een zeestraat aan, de later naar hem vernoemde Straat van Magalhães. Na een moeilijke passage door de Straat bereikte hij de Stille Oceaan en voer verder richting Azië. Bij de Filipijnen sloeg het noodlot echter ongenadig toe. Magalhães kwam op 27 april 1521 om bij een gevecht met inboorlingen. De vloot, inmiddels gedecimeerd tot twee schepen, voer door en bereikte de Molukken. Daar werden de begeerde specerijen gekocht. Uiteindelijk keerde slechts één schip terug naar Spanje. Het was de *Victoria* die in september 1522 volgeladen met specerijen Sevilla bereikte. De eerste reis om de wereld was een feit. Dit ging echter wel ten koste van ruim 200 mensenlevens. Met 237 man was de vloot uitgevaren, met 18 keerde de *Victoria* terug.

Het verhaal van de reis om de wereld van Magalhães vloot werd opgetekend door een van de opvarenden, de Italiaanse edelman Antonio Pigafetta. Zijn originele verslag is niet bewaard gebleven, maar wel vier eigentijdse kopieën, één in het Italiaans en drie in het Frans. Voor de hedendaagse lezer is de wereld die Pigafetta beschrijft, wonderlijk, hard en woest. Hij schrijft over de ontberingen van de bemanning aan boord en over de vreemde mensen en dieren die zij onderweg tegenkomen. Pigafetta kijkt naar deze wereld echter vooral met de ogen van een handelsreiziger. Hij is geïnteresseerd in mogelijke handelswaar, maar heeft ook oog voor de gebruiken en de taal van de mensen die hij tegenkomt.

Door de vertaler van deze uitgave van Magalhães' reis is teruggrepen op één van de oorspronkelijke zestiende-eeuwse Franse handschriften van de reis. Ook zijn in het boek de kleurrijke illustraties uit dat manuscript overgenomen; helaas zijn deze allemaal zwart-wit afgebeeld. De uitgave is niet bedoeld als een wetenschappelijke teksteditie. Moeilijke begrippen in de tekst zijn beperkt toegelicht. Het is echter zonder meer een goede vertaling en plezierig om te lezen. Wie een beeld wil krijgen van de reis van Magalhães, kan ik dit boek daarom ook van harte aanbevelen.

Sjoerd de Meer

Oscar Gelderblom, *Zuid-Nederlandse kooplieden en de opkomst van de Amsterdamse stapelmarkt (1578-1630)* (Hilversum: Verloren, 2000, 350 p., ill., ISBN 90-6550-620-9; € 24,00)

In dit proefschrift, dat verdedigd werd aan de Universiteit Utrecht, bestudeert de auteur de rol van de Zuid-Nederlandse kooplieden bij de opkomst van Amsterdam als centrum van de wereldhandel aan het einde van de zestiende eeuw en het begin van de zeventiende eeuw. Daarover is al veel inkt gevloeid en daarbij werd de Zuid-Nederlandse inbreng nu eens van cruciaal belang geacht, dan weer bijna bijkomstig beoordeeld. Een diepgravende studie over die groep ingeweken Zuid-Nederlandse handelaars bestond evenwel niet. Het is deze lacune die de auteur met zijn studie wil aanvullen. Hij gebruikt daarvoor de prosopografische methode, een tijdrovende maar ook de enige bruikbare methode om in zijn opzet te kunnen slagen. Uitgaande van negen verschillende bronnen werd een bestand samengesteld met ongeveer 5.000 namen van kooplieden die tussen 1578 en 1630 in Amsterdam actief waren. De belangrijkste bronnen waren de Amsterdamse poorterboeken, het notarieel archief, de ondertrouwboeken, het kohier van de 'Capitale Impositie 1585', het VOC-aandeelhoudersregister van 1602, de Wisselbank-klappers en het kohier van de 'Tweehonderdste Penning 1631'. In totaal bevonden er zich 852 Zuid-Nederlanders onder die 5.000 Amsterdamse kooplieden. Rond 1610 bereikte de Zuid-Nederlandse aanwezigheid een hoogtepunt; ze vertegenwoordigden toen circa 33 procent van het Amsterdamse koopliedenbestand. In 1585 was dat al 11 procent en in 1630 nog 20 procent. Die 852 Zuid-Nederlanders vormden de kern van het onderzoek en de diverse gegevens over die Zuid-Nederlanders dienden als basis voor een collectieve biografie. Ook in Antwerpen werd onderzoek gedaan naar de emigranten die in 1584-1585 nog in de Scheldestad woonden. Vervolgens werd de aard en de evolutie van hun handelsactiviteiten onderzocht en vergeleken met die van hun Noord-Nederlandse collega's. Om een beter inzicht te krijgen in het ondernemersgedrag van de immigranten en het verhaal ook wat aanschouwelijker voor te stellen, is een beroep gedaan op de boekhouding en de briefwisseling van de Antwerpse koopman en juwelier Hans Thijs. De passages over de familie Thijs behoren tot de lezenswaardigste van het boek.

De verwerking van die indrukwekkende hoeveelheid bronnenmateriaal heeft een interessant boek opgeleverd, waarin voor het eerst gepoogd wordt een duidelijk beeld te schetsen van de Zuid-Nederlandse koopman in Amsterdam. De bijlagen bevatten onder andere een beknopte namenlijst van die kooplieden en een kritisch bronnenoverzicht met uitleg over de gevolgde verwerkingsmethode. Het boek oogt ook mooi en verzorgd. De tekst wordt echter ontsierd door net iets te veel slordigheden en fouten, zoals de schrijfwijzen Rijssel en Roesselare (zie ook bijvoorbeeld voetnoten 14 van p. 119, 241 van p. 162, 71 van p. 201, 92 van p. 204, 210 van p. 226 en tabel 4.9 van p. 163).

Gelderblom sluit zich in zijn conclusie duidelijk aan bij de groep historici die de komst van de Zuid-Nederlandse immigranten niet van cruciaal belang achten voor de ontwikkeling van de Amsterdamse stapelmarkt. Amsterdam was al een belangrijk handelscentrum vóór 1585. De Antwerpse immigranten stonden dikwijls maar aan het begin van hun carrière en behoorden niet tot de handelselite van de Scheldestad. Ze onderscheidden zich niet door de introductie van nieuwe producten, markten of door een uitgebreider handelsnetwerk. Kortom ze profiteerden op dezelfde manier van de expansie van de Amsterdamse stapelmarkt en droegen er evenveel toe bij als hun Noord-Nederlandse collega's. Die besluiten zijn echter niet allemaal even overtuigend. Dat de Antwerpse immigranten bij hun aankomst in Amsterdam niet tot de handelselite behoorden, kunnen we beamen want die vaststelling deden we ook in een beperktere studie over de Zuid-Nederlandse participanten in de VOC. Zich baserend op het belastingkohier van 1631 besluit Gelderblom later dat die immigranten of hun nakomelingen toen wel al fortuin hadden gemaakt, maar slechts in dezelfde mate als hun collega-kooplieden. Uit de gegevens die hij aanbrengt (p. 225-228), blijkt echter dat het fortuin van de 264 Zuid-Nederlandse kooplieden in het belastingkohier van 1631 op gemiddeld *f* 45.700,– werd geschat, tegen *f* 27.200,– voor hun 858 collega-kooplieden. Dit grote verschil minima-

liseert Gelderblom door slechts rekening te houden met de vermogens die boven de *f* 20.000,– lagen. De 152 overgebleven Zuid-Nederlanders waren gemiddeld *f* 71.600,– rijk, tegen *f* 62.000,– voor hun 299 overgebleven vakgenoten. Hij besluit met de vaststelling dat niet alle rijke groothandelaren uit het Zuiden kwamen. Daar gaat het echter niet om. Wanneer we aannemen dat bijna alle in Amsterdam actieve kooplieden over een relatief beperkt startkapitaal beschikten tijdens de jaren tachtig en negentig van de zestiende eeuw, dan kunnen we uit de gegevens van 1631 afleiden dat de Zuid-Nederlandse kooplieden op financieel vlak een stuk succesvoller waren dan hun collega's. Misschien was de dominante rol die de Zuid-Nederlanders bleven spelen in de handel op de Middellandse Zee en West-Indië daar niet vreemd aan. Gelderblom neutraliseert deze vaststelling door er op te wijzen dat ook andere kooplieden in die branches actief waren en de Zuid-Nederlanders dus geen monopoliepositie innamen (p. 154-156 en 223-225). Ook zonder monopolie konden er echter mooie winsten gemaakt worden en het lijkt mij zeer plausibel dat de oververtegenwoordiging van de immigranten in die 'rich trades' leidde tot een groter financieel succes.

Een andere verklaring zou hun dominante rol kunnen zijn als aandeelhouders van de VOC. De Amsterdamse kooplieden investeerden in 1602 circa *f* 2.663.000,- in de Amsterdamse kamer van de VOC. De Zuid-Nederlanders namen daarvan 48 procent voor hun rekening. Opnieuw minimaliseert de auteur deze vaststelling door erop te wijzen dat er nog nauwelijks verschil bestaat tussen de grootte van de aandelen van de twee groepen, wanneer men geen rekening houdt met de grootste vijf Zuid-Nederlandse participanten. Het is inderdaad best mogelijk dat die vijf uitzonderlijke aandeelhouders als stroman (van niet uitgeweken Zuid-Nederlanders?) optraden, een mogelijkheid die Gelderblom trouwens niet onder ogen neemt. Maar zelfs wanneer we geen rekening houden met die vijf, leverden de overige Zuid-Nederlandse immigranten nog 41,7 procent van het kapitaal van de Kamer Amsterdam. Dit aandeel ligt veel hoger dan men op basis van hun getalsterkte zou kunnen verwachten. Blijkbaar waren de Zuid-Nederlandse immigranten – dankzij hun oververtegenwoordiging in bepaalde lucratieve handelsbranches – toch iets succesvoller dan hun gemiddelde Noord-Nederlandse collega's en profiteerden zij dus meer van de ontwikkeling van de Amsterdamse stapelmarkt dan Gelderblom ons wil laten geloven.

Uit het voorgaande is het duidelijk dat – ondanks de diepgravende en goed gedocumenteerde studie die hier voorligt – het laatste woord over de Zuid-Nederlandse kooplieden in Amsterdam nog niet gezegd is en er nog belangrijke nuances zullen moeten aangebracht worden. Dat houdt echter ook in dat iedereen die in de toekomst dit onderwerp wil aansnijden het boek van Gelderblom en de uitgebreide prosopografische databank (online raadpleegbaar bij het Nederlands Instituut voor Wetenschappelijke Informatie: amsterdammerchants.niwi.knaw.nl.) als vertrekpunt zal moeten nemen.

Karel Degryse

Patrick Villiers, *Les corsaires du Littoral. Dunkerque, Calais, Boulogne, de Philippe II à Louis XIV (1568-1713)* (Villeneuve d'Ascq: Presses Universitaires du Septentrion, 2000, 360 p., ill., ISBN 2-85939-633-0; € 24,39)

Kaapvaart blijft voor veel historici een fascinerend onderzoeksveld. Commissievaart, kaapvaart en zeeroverij zijn onderwerpen die het grote publiek aanspreken. In Nederland en Engeland verschijnen over deze fenomenen met grote regelmaat monografieën of overzichtswerken. Ook Frankrijk kent een rijke traditie op het gebied van kaapvaartpublicaties. Een standaardwerk als dat van H. Malo, *Les corsaires dunkerquois et Jean Bart* (Parijs 1912-1913) is nog steeds hét naslagwerk voor iemand die iets over de Duinkerker kapers wil lezen. Dankzij de publicatie van Patrick Villiers heeft Malo er nu een concurrent bij gekregen. Een nieuw overzichtswerk van de kaapvaartactiviteiten die vanuit Duinkerken, Calais en Boulogne werden bedreven, is nu beschikbaar. Villiers, directeur van het Centre de Recherches d'Histoire Atlantique et Littorale en hoogleraar aan de Université du Littoral-côte d'Opale, heeft in de loop der tijd een enorme kennis opgebouwd over Europese maritieme en marinegeschiedenis. Op dit specialisme is ook *Les corsaires du Littoral* gebaseerd.

Het boek is thematisch opgebouwd. In het eerste hoofdstuk behandelt Villiers in vogelvlucht het ontstaan van de kaapvaart. Via de Griekse oudheid belandt de lezer uiteindelijk bij de kaapvaart in de Spaans-Engelse oorlog (1585-1604). Duinkerken vervulde in deze laatste oorlog een spilfunctie. Duinkerken staat ook in hoofdstuk twee en drie centraal. Uitvoerig schetst hij hoe Duinkerken onder Spaans bewind wordt omgevormd van kleine vissershaven tot de grootste kaperbasis van West-Europa. Reders, scheepstypen, strategie, tactiek en successen passeren de revue. Het vierde hoofdstuk gaat over de veranderingen in het kaapvaartbedrijf, nadat Duinkerken in 1646 Frans grondgebied was geworden. Twee belangrijke ontwikkelingen deden zich toen voor. Duinkerkse kaapvaartreders kregen te maken met concurrentie. Vanuit Bologne en Calais werden in toenemende mate kaperschepen uitgereed. Daarnaast kondigde Colbert voor de kaapvaart nieuwe regels af, welke in 1681 tenslotte uitmondden in een *Ordonnance de la Marine*. Daarna komt Jean Bart, het boegbeeld van de Franse kaapvaart, uitvoerig aan de orde. Barts successen inspireerden velen tot deelname aan de kaapvaart. In de twee laatste hoofdstukken beschrijft Villiers de opkomst van de Franse marine. Tijdens de Negenjarige Oorlog (1688-1697) en de Spaanse Successieoorlog (1701-1713) opereerden Franse oorlogsschepen en kapers gezamenlijk met succes tegen de Engelse en Nederlandse scheepvaart. Voor het eerst traden toen ook de tekorten aan zeevarenden aan het licht. Frankrijk moest een keuze maken tussen kaapvaart en het uitbouwen van de reguliere oorlogsvloot. Men koos voor de laatste optie met als gevolg dat de totale omvang van de Franse kaapvaart afnam. Met een schets over het leven aan boord van een kaperschip en de vrede van Utrecht (11 april 1713) beëindigt Villiers zijn laatste hoofdstuk.

Alle hoofdstukken zijn voorzien van tabellen met gegevens betreffende de aantallen veroverde schepen. De tabellen zijn voor het overgrote deel gebaseerd op reeds bestaande literatuur en in mindere mate op archiefmateriaal dat bij het Archives Nationales te Parijs berust. Opvallend is dat Villiers in het geheel geen gebruik heeft gemaakt van het rijke archief van de Duinkerkse admiraliteit dat in het Brusselse Rijksarchief is ondergebracht. Ook het bronnenmateriaal uit het Duinkerkse stadsarchief is minimaal benut. Een analyse van het gebruikte materiaal ontbreekt, evenals vergelijkingen met de Zeeuwse en Engelse kaapvaart. Door het summiere notenapparaat blijft het onduidelijk op welke literatuur of bronnen grote delen van het betoog zijn gebaseerd. Een index op persoon- en plaatsnamen is helaas niet aanwezig. Ondanks deze tekortkomingen is *Les Corsaires du Littoral* een waardevolle aanwinst voor geïnteresseerden in de kaapvaart. Het geeft een goed overzicht van de kaapvaart die onder Spaanse en Franse vlag vanuit Duinkerken, Calais en Boulogne gedurende lange tijd met veel succes werd beoefend.

Adri P. van Vliet

Ronald Prud'homme van Reine, *Schittering en schandaal. Biografie van Maerten en Cornelis Tromp* (Amsterdam: Arbeiderspers, 2001, 490 p., ill., krtn., ISBN 90-295-3572-5; ca. € 29,50)

Met zijn derde biografie op rij – na Jan Hendrik van Kinsbergen (1990), Michiel de Ruyter (1996) en nu vader en zoon Tromp – heeft Ronald Prud'homme van Reine zich inmiddels ontpopt tot de Nederlandse biograaf bij uitstek van zeeofficieren. De auteur lijkt zichzelf tot doel te hebben gesteld een reis terug door de Nederlandse marinegeschiedenis te willen maken aan de hand van enkele van haar kopstukken, want nu reeds is Piet Heyn in voorbereiding. Daar waar het boek over Van Kinsbergen nog gebukt ging onder een stortvloed van informatie, het gebruikelijke euvel van een proefschrift, is deze dubbelbiografie volgens hetzelfde stramien geschreven als de vorige over De Ruyter. Het eindresultaat is hierdoor een prettig leesbaar en informatief overzicht geworden van het leven van de beide Trompen. In het huidige tempo, zo lijkt het, kan de auteur moeiteloos iedere willekeurige maritieme held uit het verleden tot leven wekken. Vormen zijn boeken, die inmiddels het karakter van een formulebiografie beginnen te dragen, daarmee echter tevens goede biografieën waarin het individu tot zijn recht komt? Hier moeten we helaas wat van de lofuitingen wegnemen. Zijn poging om in dit boek op gescheiden wijze zowel vader als zoon te vatten, zonder daadwerkelijke integratie van hun beider levens, is voor een biograaf eigenlijk al een gemiste kans. Hoe weldoordacht de uitvoering qua hoofdstuktitels ook is, de auteur heeft op deze wijze voor de gemakkelijkste weg gekozen – een chronologische levensloop zonder uitdieping van thema's – en dat is jammer. Waarom geen apart hoofdstuk over het ouderlijk milieu in Brielle en de verwantschappen tussen de familie Tromp en andere zeeofficieren? De auteur constateert tenslotte zelf op pagina 21 dat het wereldje van de zeventiende-eeuwse vlagofficieren maar klein was (met het bij hem gebruikelijke maar even vaak overbodige uitroepteken). Waarom geen apart hoofdstuk over Witte de With, die in het deel over Maerten Tromp te pas en te onpas als diens grote rivaal wordt geschetst? Zo wordt achter elke kritiek op Tromp diens hand gezien, een op z'n zachtst gezegd nogal onwaarschijnlijk scenario. Zelfs als dit zo geweest is, dan had de biograaf dit als *leitmotief* beter moeten analyseren; iets dat eveneens opgaat voor de verhouding tussen Cornelis Tromp en Mi-

chiel de Ruyter. Het wereldje van zeeofficieren was klein en de rivaliteit groot; me dunkt interessante aspecten van de marinegeschiedenis waar tot nu toe te weinig bij is stilgestaan. Waarom geen apart hoofdstuk over misschien wel het belangrijkste aspect van Cornelis' leven, diens 'kabaal'? De auteur heeft hierover interessante informatie gevonden, met name over diens zwager Johan Kievit, informatie die op deze wijze echter niet in de biografie thuishoort. Wie vervolgens meent in zeven pagina's het complot achter de moord op raadpensionaris Johan de Witt en diens broer Cornelis op te kunnen lossen, en aan de hand van een obscure brief stelt dat de moord mede op instigatie van de werkloze Cornelis Tromp geschiedde, doet zichzelf als historicus geen eer aan.

Prud'homme van Reine wenst in alles echter liever de rol van getuige dan die van analist te spelen. Het belangrijkste schema van dit boek is dan ook zwart-wit: de vader was een held en de zoon heeft nooit willen deugen. Dit is voor een biograaf een nogal eenzijdig en kortzichtig standpunt. Het deel over Maerten Tromp bevat wellicht mede daarom eigenlijk weinig nieuws. Het is opvallend dat de auteur zich per hoofdstuk hier vrij kritiekloos verlaat op één of twee oudere werken: in hoofdstuk 2 De Boers *Proefjaar* en *Armada*, in hoofdstuk 3 De Boers *Duinkerkers* en in hoofdstuk 4 en 5 Elias' *Schetsen* en in mindere mate diens *Vlootbouw*. Slechts op enkele strategische momenten, bijvoorbeeld Tromps derde huwelijk met Cornelia Teding van Berckhout, komt hij met nieuw archiefmateriaal aanzetten. Tegelijkertijd weet hij deze gegevens niet op waarde te schatten. In tegenstelling tot het imago van rechtvaardig zeeman die het beste met zijn manschappen voorhad (een vertrouwd beeld waar de auteur zelf liever ook de hand aan houdt), blijkt Tromp toch een complexere persoonlijkheid te hebben gehad. Zo resulteerde de dood van zijn eerste vrouw in een diepe geloofscrisis. Tromp nam ontslag uit de marine en werd nota bene diaken. Tevens lijkt Tromp een man te zijn geweest die zijn eigen voorwaarden stelde en zelfs liefst carte blanche kreeg. Zijn suggesties bleken echter zelden politiek haalbaar; het ontbrak hem dus aan het nodige inzicht. Daarnaast lijkt hij in toenemende mate een nogal hoge dunk van zichzelf te hebben gehad, iets wat bevestigd wordt door de staatsie die Tromp sinds zijn derde huwelijk in Den Haag voerde. In een opmerkelijk document uit 1652 wenste Tromp zelfs van elke vorm van kritiek gespeend te blijven, hetgeen de auteur afdoet als 'een oprechte hartenkreet' (p. 161) maar eerder een weinig verhullend inkijkje geeft in het steeds autoritairdere doen en laten van Tromp. De kritiek op zijn persoon stak hem dus wel degelijk, al beweert Prud'homme van Reine het tegendeel, namelijk dat hij er onverschillig tegenover stond. Zoals Maerten Tromp echter zelf al aangaf: 'aan alle actien die ter zee vallen, alderleij interpretatien can werden gegeven' (p. 160). Het zijn analyses van dergelijke karaktereigenschappen die een volwaardige biografie hadden kunnen opleveren in plaats van een samenvatting van iemands levensloop, zoals hier het geval is. Ondertussen schetst Prud'homme wel een ontluisterend beeld van de 'oude' marine (die van vóór 1648). Aan de organisatie en uitvoering mankeerde van alles en ook met de discipline van zowel officieren als manschappen was het slecht gesteld.

Hoewel de auteur er constant op uit lijkt hem in een slecht daglicht te willen plaatsen, heeft hij paradoxaal genoeg bij de levensloop van Cornelis beter zijn best gedaan en over hem komen we daadwerkelijk nieuwe dingen te weten. Prud'homme van Reine toont aan dat archiefwerk wel degelijk loont. Met name in de privé-sfeer (bij voorbeeld zijn periode als Utrechtse domheer) krijgen we zo toch een ander beeld van deze onverschrokken lastpak, die erg van kunst moet hebben gehouden maar minder van mensen. Zijn politieke machinaties (of anders die van zijn 'kabaal') brachten hem echter regelmatig in gevaarlijk vaarwater. Nederland was soms zelfs letterlijk te klein voor hem, getuige ook zijn jaren in Deense dienst (1676-79). Het blijft verwonderlijk hoe de hoogste zeeofficier in het land zich bij iedereen zó onmogelijk had gemaakt, dat hij de laatste tien jaar van zijn leven in betrekkelijke obscuriteit aan wal moest doorbrengen. Ook de auteur weet met dit gegeven weinig raad en laat daarom maar, tot slot, de lotgevallen van de overige familieleden de revue passeren.

Vanuit meerdere optieken kan deze dubbelbiografie dan ook als onevenwichtig worden gekenschetst zonder dat dit op hoofdlijnen heeft geresulteerd in een onbevredigend boek, integendeel. Op inhoudelijke fouten valt de auteur slechts spaarzaam te betrappen: zo was Laurens Buysero bijvoorbeeld geen griffier en secretaris van de prins, maar van diens Nassause Domeinraad, die de goederen van de Prins van Oranje beheerde (p. 102). De achtergrond van zijn hoofdpersonages, zowel qua karakter als de meer inhoudelijke aspecten van vloot en politiek, blijven jammer genoeg oppervlakkig zonder dat hij hiermee de werkelijkheid echter geweld aandoet. Hulde is er voor zijn beschrijving van zeeslagen, vaak complexe vlootbewegingen die Prud'homme zeer bondig weet te analyseren onder het motto dat er slechts zelden winnaars waren maar louter verliezers. Dit is dan ook uiteindelijk nog het meest een geslaagd jongensboek voor volwassenen te noemen, ontstaan uit oprechte bewondering maar daardoor gebrekkig in analyse.

C.O. van der Meij

Jan Glete, *Warfare at Sea, 1500-1650. Maritime Conflicts and the Transformation of Europe* (London: Routledge, 1999, 256 p., krtn., ISBN 0-415-21455-6; £ 16.99)

Het doel van dit boek is duidelijk; het wil een overzicht bieden van de Europese oorlogvoering ter zee in een periode van transformatie. De auteur is vooral geïnteresseerd in de interactie tussen oorlogvoering, innovatieve ondernemers en de vaardigheid van Europeanen om te varen en te vechten op zee. Hij wil oorlogvoering niet als geïsoleerd verschijnsel bestuderen, maar in verband brengen met politieke, economische en sociale ontwikkelingen.

In de anderhalve eeuw tussen 1500 en 1650 slaagden de Europeanen er in hun gevechtskracht ter zee zodanig te ontwikkelen, dat zij de maritieme verbindingen wereldwijd konden beheersen. Dat was de machtsbasis van waaruit Europa uiteindelijk het centrum van de wereld werd. De maritieme verbindingen speelden een essentiële rol in de mondiale economische ontwikkelingen. Rond 1650 lag het centrum van dit wereldwijde maritieme netwerk in Noordwest-Europa. De combinatie van commerciële vaardigheden en de mogelijkheid om op grote afstand oorlog te voeren en de zeehandel te beschermen had dit mogelijk gemaakt. Niet toevallig ontstonden in dit deel van Europa de grote oorlogsvloten. In dezelfde tijd nam Zuid-Europa met het Middellandse-Zeegebied, dat tot in de zestiende eeuw hoger economisch ontwikkeld was en aan de basis van de Europese overzeese expansie had gestaan, in betekenis af.

Conflicten op zee tussen 1500 en 1650 kunnen het beste worden opgevat als strijd tussen belangengroepen en tussen coalities van belangengroepen. De efficiënte inzet van geweldsmiddelen werd gezien als een van de vele vaardigheden waarover een ondernemer moest beschikken om winst te kunnen maken. In een tijd waarin de staat nog geen effectief geweldsmonopolie uitoefende, was samenwerking tussen de economische en politieke elites van essentieel belang voor politieke en militaire machtsuitoefening enerzijds en bescherming van economische belangen anderzijds. De zeemacht van de staat en de economische macht van centra voor de zeehandel en zeescheepvaart waren mede bepalend voor de beheersing van de zeewegen. Vanuit deze optiek verklaart Jan Glete de opkomst van Nederland en Engeland als maritieme machten. De Republiek kon uitgroeien tot de machtigste zeenatie van Europa dankzij de zeer nauwe banden tussen de Nederlandse marine en de handelsvloot. Hoewel de Nederlandse handelsvloot de grootste van Europa was, zorgde de staat voor eigen oorlogsschepen ten behoeve van zijn veiligheid in Europa. De Spaanse vijand daarentegen was voor de uitrusting van oorlogsvloten volledig afhankelijk van handelsschepen van particuliere ondernemers. Terwijl de Republiek zeer gevoelig was voor de eisen van de kooplieden en andere maritieme belangengroepen, hadden de Habsburgse heersers van het Spaanse wereldrijk vooral hun dynastieke belangen op het oog. Volgens Glete was juist het feit dat zowel het bestuur van de oorlogsvloot – de Admiraliteiten – als de van een staatsmonopolie voorziene handelscompagnieën – VOC en WIC – afhankelijk van de staat bleven, één van de factoren die tot het Nederlandse succes bijdroegen.

In de Middellandse Zee, waar de Habsburgers en het Ottomaanse rijk de grootste machten waren, combineerde men de traditionele galeien met de nieuwe toepassing van zwaar geschut aan boord. De rivaliteit tussen deze twee machten culmineerde in 1571 in de slag van Lepanto. Maar oorlogen met galeien beantwoordden niet langer aan de nieuwe ambities, die gericht waren op offensieve operaties op grote afstand van de thuisbasis. Na 1580 richtte Spanje zich op zijn overzeese rijk en op de strijd tegen de Republiek, terwijl de Ottomanen hun handen vol hadden aan Perzië. Als maritiem-economisch centrum nam het Middellandse-Zeegebied af in betekenis. In plaats van te profiteren van het ontstane vacuüm verloor Venetië het grootste deel van zijn handel op de Levant aan Engelsen, Fransen en Nederlanders. Omstreeks 1650 beheersten Engelsen en Nederlanders het oostelijk deel van de Middellandse Zee dankzij hun technisch superieure zeilschepen, waarmee zij hun handel goedkoper en beter konden beschermen dan hun aanvankelijke concurrenten Venetië en Genua. Het feit dat Venetië in

de zeventiende eeuw hele oorlogsvloten van de Nederlanders en de Engelsen inhuurde, is daar een veelzeggende uiting van.

In de Oostzee gebruikten de twee belangrijkste monarchale staten in wording, Denemarken-Noorwegen en Zweden, hun zeemachten om de buitenlandse handel te beschermen. De Baltische kuststeden, veelal Hanzesteden, die in de middeleeuwen grote macht op zee hadden ontplooid, verloren daarentegen aan politieke invloed. De neergang van de Hanze vormde voor de Duitse vorsten geen aanleiding voor het lanceren van een vlootpolitiek. Afgezien van enkele pogingen een Brandenburgse marine te stichten, was na 1570 (en tot 1850) geen sprake meer van een Duitse zeemacht of marine. Denemarken en Zweden beheersten de Oostzee met marines die gefinancierd werden met belastingopbrengsten uit land en heffingen op buitenlandse handel. De eigen handel was te gering om permanente oorlogsvloten te financieren. Beide landen garandeerden een veilige zee ten behoeve van de internationale zeehandel, waarvan de Republiek met haar grote handelsbelangen in het Oostzeegebied in het bijzonder profiteerde. Uiteindelijk wist Zweden in de Dertigjarige Oorlog dankzij technisch superieure en speciaal voor de oorlog gebouwde schepen de machtsstrijd in de Oostzee te winnen. Volgens Glete was Zweden het laatste maritieme imperium van Europa.

Op de Atlantische Oceaan werd Engeland de belangrijkste rivaal van de dominante zeemachten Spanje en Portugal, nadat Frankrijk en de Nederlanden in burgeroorlogen verzeild waren geraakt. De auteur trekt de nuchtere conclusie dat de Armada van 1588 vanuit het perspectief van de marine bepaald niet sensationeel was. De Spaanse nederlaag bevestigde slechts de technische, tactische en strategische ontwikkelingen in de oorlogvoering ter zee die al decennia lang aan de gang waren, en die het veel moeilijker maakten een land dat zich ter zee verdedigde vanuit zee aan te vallen.

Tenslotte komt het succesverhaal van de Nederlandse Republiek aan bod in het kader van de eerste 'global war at sea' die door Europese machten werd uitgevochten. Terwijl de Habsburgers te weinig oog hadden voor de economische belangen van de belangrijkste zeesteden en handelscentra in hun rijk als Sevilla, Lissabon, Antwerpen en Genua, en hun greep op de zeehandel gebruikten als instrument van politieke macht, slaagde de Republiek erin de eerste centrale stapelplaats te worden voor de wereldhandel. De Nederlanders speelden handig in op de Spaanse handelsembargo's en het Spaanse falen de eigen scheepvaart te beschermen. Uiteindelijk beheerste de Republiek een belangrijk deel van de wereldhandel, terwijl Spanje en Portugal elkaar bestreden. Een van de verklaringen die voor het Nederlandse succes worden aangevoerd, is de gedecentraliseerde organisatie van zowel de handelscompagnieën VOC en WIC als de admiraliteiten. Hierdoor zouden de handelsbelangen op de meest efficiënte wijze zijn gewaarborgd.

In minder dan 200 pagina's biedt Glete een indrukwekkend overzicht van de Europese oorlogvoering op zee. Hij maakt daarvoor niet alleen gebruik van de Engelstalige vakliteratuur die het historische bedrijf toch al sterk domineert, maar hij heeft tevens de literatuur uit de belangrijkste maritieme landen in zijn analyse betrokken. Dat maakt zijn werk tot een nog steeds vrij zeldzaam staaltje van heuse Europese geschiedschrijving. De heldere analyses zijn meestal overtuigend. Toch kunnen ook enkele kritische opmerkingen gemaakt worden. Zo ontbreken nogal eens voorbeelden ter adstructie van gedane beweringen. Verder is het gebruik van voetnoten vrij willekeurig en had de conclusie wat uitgebreider gemogen. Dit doet echter niets af aan de betekenis van het boek. Het is een *must* voor iedereen die meer weten wil over de oorlogvoering ter zee tussen 1500 en 1650. Niet alleen vormt het een ideale introductie daartoe, het biedt eveneens verschillende aanknopingspunten voor verder onderzoek.

Louis Sicking

Anthony J. Brown, *Ill-Starred Captains. Flinders and Baudin* (London: Chatham Publishing, 2001, 512 p., ill., krtn., ISBN 1-86176-163-5; £ 25.00)

Dit kloeke boek gaat over twee rivaliserende expedities naar Australië aan het begin van de negentiende eeuw. De Britten en Fransen zonden schepen om de kusten van Nieuw Holland, zoals het continent toen werd genoemd, in kaart te brengen en om natuurhistorische collecties aan te leggen. De Britten waren kort daarvoor begonnen met de kolonisatie van Oost-Australië en in Frankrijk leefden plannen voor een kolonie op Tasmanië. Lokale kennis is van belang voor kolonisatie en zowel Engelsen als Fransen hadden langs de lange Australische kust al sporen getrokken. Cook had een groot deel van de oost- en de noordkust in kaart gebracht en de Torres Straat herontdekt. Toen Bruny d'Entrecasteau bij de zuidkust van Tasmanië op zoek was naar zijn vermiste landgenoot Laperouse, de Franse evenknie van Cook, verrichtte de hydrograaf Beautemps-Beaupré daar belangrijke opnames.

Aangezien Engeland en Frankrijk in oorlog waren, kregen de expedities van Matthew Flinders met de *Investigator* (1801-1803) en Nicolas Baudin met de *Géographe* en de *Naturaliste* (1800-1803) passen waarmee de Franse respectievelijk Britse regering vrijgeleide bood. De expedities vielen onder de marines, maar de 'architecten' waren sir Joseph Banks, bekend van Cooks reizen en de Franse oud-marineofficier C.-P. Claret de Fleurieu. Dat de reizen vanuit hydrografisch oogpunt zinvol zouden zijn, blijkt uit het feit dat zowel Flinders als Baudin naast kaarten van Cook en D'Entrecasteau aangewezen waren op zeventiende-eeuwse Nederlandse zeekaarten, zoals van Tasman.

Om verschillende redenen verliepen beide expedities niet geheel volgens plan. Voormalig koopvaardijkapitein Baudin was autoritair en kon slecht met zijn ondergeschikten overweg, zowel officieren als manschappen en wetenschapsmensen. Hij zette de kleine samenleving onder druk door ook op momenten dat het onverstandig was Fleurieus instructie uit te voeren. Een aantal opvarenden verliet uit onvrede met Baudins commandostijl de expeditie al op Mauritius (toen Ile de France genaamd), dus nog voordat het eigenlijke werk was begonnen. Het sterftecijfer aan boord lag hoog en ook Baudin overleed, in 1803 op de terugreis op Mauritius. De opgebouwde haat tegen de commandant verdween niet met hem in het graf. Oud-opvarenden begonnen na terugkeer in Frankrijk alsnog een proces tegen sommige van zijn besluiten. De reis van Baudin werd als mislukking beschouwd, ondanks de omvangrijke verzamelingen die nu onder meer in het Musée National d'Histoire Naturelle in Parijs worden bewaard en het feit dat het de eerste moderne kaart van het continent voortbracht. Het aantal zeekaarten stond in geen verhouding tot wat de reis van Flinders voortbracht, en het onderzoek naar de mogelijkheid van een kolonie op Tasmanië was door de Engelsen vanuit Port Jackson (Sydney) verstoord. Voor Nederland kreeg de expeditie enige betekenis omdat Hamelin, de commandant van de *Naturaliste*, in 1801 op de West-Australische kust twee tinnen borden met inscriptie vond. Ze waren daar in respectievelijk 1616 en 1697 achtergelaten door de VOC kapiteins Dirk Hartog en Willem de Vlamingh. Onder druk van Baudin lieten de Fransen de borden achter, samen met een eigen tinnen bord met inscriptie. Freycinet, een van de officieren van de *Naturaliste*, keerde in 1817 als commandant van een schip op de plek terug en nam toen het bord van De Vlamingh mee. Het verdween in een Franse collectie en werd in 1940 bij toeval in Parijs teruggevonden, waarna het aan de Australische autoriteiten is geschonken.

Ondanks de eerste nieuwe kaart van Australië heeft de reis van Baudin vrijwel geen geografische namen nagelaten. Een van de weinige is 'Baudin Rocks' voor de Zuid-Australische kust, die echter door Flinders zijn benoemd, kort na de vriendschappelijke ontmoeting van beide expedities, in 1802. De baai waar dat gebeurde, nabij het huidige Adelaide, werd door Flinders 'Encounter Bay' genoemd. Bij die gelegenheid moest Baudin tot zijn teleurstelling vaststellen dat Flinders al vrijwel de hele Australische zuidkust in kaart had gebracht. Maar ook de Engelsen kampten met moeilijkheden. De *Investigator* was, zoals later bleek, voor vertrek uit Engeland ondeugdelijk gerepareerd en in feite ongeschikt voor de lange zeereis. In de jonge Engelse kolonie New South Wales ontbraken reparatiefaciliteiten en Flinders werd, nadat zijn schip op de Noord-Australische kust in ernstige moeilijkheden raakte, gedwongen de hydrografische opnamen voortijdig te staken. Hij keerde terug naar Port Jackson waar de *Investigator* werd afgekeurd. Flinders vertrok met zijn kaartmateriaal op een ander schip naar Engeland. In de Indische Oceaan verlegde hij de koers om Mauritius aan te doen. Dit besluit leverde hem zeseneenhalf jaar Franse gevangenschap op het eiland op, omdat de pas van de *Investigator* voor het andere Engelse schip niet werd erkend. Die tijd gebruikte Flinders om het omvangrijke kaartmateriaal, dat wonderwel niet door de Fransen in beslag werd genomen, voor uitgave te bewerken.

Over de reis van Flinders is eerder gepubliceerd, vooral door Australische historici die de rol van de Engelse ontdekker relatief hoog inschatten. Ofschoon Baudins journaal later is uitgegeven, kreeg diens expeditie weinig aandacht. Dat had waarschijnlijk te maken met de negatieve publiciteit die de expeditieleider postuum ten deel viel en met de weinig spectaculaire resultaten van de reis. De auteur van het voorliggende boek maakte de voor de hand liggende keuze om de geschiedenis van de twee expedities tot één verhaal te weven. Beurtelings bespreekt Brown trajecten van de twee reizen en brengt ze waar mogelijk met elkaar, met gebeurte-

nissen in de jonge Engelse kolonie en met de Frans-Engelse politiek in verband. Brown hanteert daarbij twee verhaaltrajecten. Het historisch verhaal wordt om de één à twee bladzijden afgewisseld door een in de tegenwoordige tijd geschreven verslag, dat cursief is gedrukt. Qua inhoud overlappen dit verslaggeverachtig relaas en het historisch verhaal elkaar gedeeltelijk, waardoor gebeurtenissen soms worden herhaald. Beide teksten worden bovendien onderbroken door lange citaten uit de gedrukte verslagen van Flinders, Baudin en andere opvarenden. Deze opzet komt de leesbaarheid van het boek niet ten goede.

In zijn epiloog slaagde de Australiër Brown er in om afstand te houden van sentimenten ten opzichte van de twee expedities. Hij analyseert de karakters van Flinders en Baudin knap en relativeert het belang van hun ondernemingen. Brown heeft, zo te lezen met gemak, weerstand kunnen bieden aan de verleiding om de Brit en Fransman tot zijn helden te verheffen. Het boek is aantrekkelijk uitgevoerd met vele afbeeldingen waarvan een aantal in kleur. Het ontbreken van overzichtkaarten van de beide reizen, liefst aangevuld met detailkaarten, is echter onvergefelijk. Zelfs voor Australiërs, ongetwijfeld de voornaamste lezersgroep, moet het moeilijk zo niet onmogelijk zijn om al lezende te weten waar de schepen zich bevonden, zonder er een atlas naast te leggen.

W.F.J. Mörzer Bruyns

Jos Gommans, Lennart Bes en Gijs Kruijtzer, *Dutch Sources on South Asia c. 1600-1825. Volume 1: Bibliography and Archival Guide tot the National Archives at The Hague* (New Delhi: Manohar 2001, 424 p., krtn., ISBN 81-7304-384-1; Rs. 750.00)

De onderzoeker die archiefmateriaal van de VOC wil raadplegen, was tot nu toe aangewezen op twee onmisbare gidsen: de door M.A.P. Meilink-Roelofsz en anderen samengestelde inventaris van het VOC-archief uit 1992, getiteld *De archieven van de Verenigde Oostindische Compagnie*, en de *Sources of the History of Asia and Oceania in the Netherlands* (München, 1982), gemaakt door M.P.H. Roessingh. Daar is nu het hier besproken boek als derde onmisbaar werk bijgekomen. Gommans, Bes en Kruijtzer hebben een gids samengesteld van al het oorspronkelijk bronnenmateriaal betreffende India en Sri Lanka in de periode van 1600 tot 1825 in het Algemeen Rijksarchief te Den Haag. Uiteraard boden daarvoor de hierboven genoemde werken een basis en leidraad. Slechts voor de periode 1817-1825 was dat niet het geval – dat betreft de periode na teruggave van de voormalige VOC-vestigingen in India aan het Nederlands-Indisch Gouvernement na afloop van de Napoleontische tijd tot aan de overgave, opnieuw, aan de Engelsen ten gevolge van de afspraken van het Singapore-traktaat in 1824.

De organisatie van het boek is niet eenvoudig. Het eerste deel van boek bevat een korte, historiografische inleiding over de aanwezigheid van de VOC in India, na dit essay volgt een uitvoerige bibliografie. Die bibliografie is opgezet in onderdelen: eerst komt een categorie 'algemeen' en vervolgens komen de regio's of liever, de VOC-kantoren Surat, Malabar, Ceylon, Coromandel en Bengalen aan bod. Diezelfde indeling is ook in het tweede deel, de eigenlijke archiefgids, gehanteerd. Eerst worden ook daar in een algemeen deel de relevante archiefcollecties besproken, uiteraard eerst het VOC-archief, dan de archieven van andere instanties, zoals de Staten-Generaal en de Stadhouderlijke Secretarie en vervolgens de opvolgers van de VOC in de Franse tijd en, voor het tijdvak 1817-1825, het Ministerie van Koloniën. Daarop volgen de particuliere archiefcollecties, die vaak belangrijke stukken van zowel officiële als meer persoonlijke aard bevatten over de VOC in Azië, dan de zogenaamde 'losse aanwinsten' en de in het Rijksarchief aanwezige microfilms van archiefmateriaal uit andere collecties en ten slotte de kaarten en afbeeldingen. In dit algemene deel wordt een korte toelichting gegeven op de archiefcollecties en worden de stukken die voor India en Ceylon in het algemeen van belang zijn apart genoemd.

In de indeling naar regio komen dezelfde archiefbestanden en collecties weer terug: daar worden dan de stukken vermeld die op de betreffende VOC-vestiging betrekking hebben. Maar de samenstellers zijn nog een stap verder gegaan. Ze hebben uit de grote serie 'Overgekomen Brieven en Papieren' (OBP) van de Kamer Amsterdam een zestal belangrijke, steeds terugkerend soort bronnen geselecteerd. Dat zijn de memories van overgave, de resoluties van de politieke raad van de kantoren, de dagregisters, scheepslijsten, berichten over missies en zendingen naar Indiase vorsten en een categorie 'diversen'. Per categorie en regio worden steeds de OBP's met archiefnummer en folionummers opgesomd, zodat een denkbeeldige reeks ontstaat van bijvoorbeeld het dagregister of de resoluties van Ceylon. Dat is een grote hulp voor de onderzoeker, die deze bronnen niet alleen gemakkelijk kan vinden, maar ook meteen ziet wat er uit de reeksen niet ontbreekt; zaken waar hij nu niet vruchteloos voor hoeft te zoeken. Maar er schuilt het gevaar in dat de onderzoeker, die het algemene deel overslaat en meteen naar de regio's gaat, zich niet bewust is van het feit dat met de opsomming van de OPB's naar deze zes categorieën allerminst alle bronnen in de OBP's over deze kantoren en regio's zijn gedekt. De brieven van bijvoorbeeld de gouverneur of directeur en zijn politieke raad van de kantoren worden niet apart vermeld en bevatten toch geweldig veel informatie. Kortom, het boek is een geweldige hulp bij onderzoek in het VOC-archief, maar de onderzoeker moet zich de tijd gunnen om in het werk thuis te raken. Het is verstandig om eerst door het algemene deel te lopen om vervolgens dan per regio uit die diverse archiefbestanden of collecties weer apart stukken betreffende Surat, Malabar of een andere regio op te zoeken. Bovendien moet bedacht worden dat er tussen de Indiase kantoren en Ceylon onderling veel correspondentie was. Het loont in veel gevallen de moeite het net in het VOC-archief wat ruimer uit te gooien dan uitsluitend één regio, ook al richt men zijn onderzoek op maar één Compagniesvestiging.

Het is bij zo'n uitgebreid werk altijd wel mogelijk om enkele slakken te vinden waar de recensent wat zout op kan leggen. Zo miste ik in de bibliografie de *Reisen van Nicolaus de Graeff*, de chirurgijn die op zijn vele reizen ook de Indiase kantoren van de VOC bezocht en die zich door zijn tekenactiviteiten in Bengalen zo verdacht maakte, dat hij daar enige tijd als 'spion' in de gevangenis moest doorbrengen. Noch het oorspronkelijke werk, noch de door Warnsinck in de Linschoten-Vereeniging uitgegeven moderne editie worden genoemd; wel de tekeningen van De Graeff voor zover in het ARA aanwezig. Onder 'Bengalen' had wel het boekje van Kühne-van Diggelen over de directeur van dat VOC-kantoor Jan Albert Sichterman vermeld kunnen worden. Soms lijken me de formuleringen van de Engelse tekst niet precies genoeg om de ingewikkelde verhoudingen bij de VOC weer te geven. Zo is het wat vreemd te lezen dat de Heren Zeventien, de 'highest decision making body' in de VOC, het beleid in Azië grotendeels hadden gedelegeerd aan de gouverneur-generaal en raden, 'except when the Gentlemen Seventeen disagreed with the GG'.

Gommans, Bes en Kruijtzer zullen geen Zeeuwen zijn. De Zeeuwen komen er altijd wat bekaaid van af. Dat was ook bij de inventaris van het VOC-archief al het geval, waarin de resoluties van de van Heren Zeventien in het archief van de toch bij regelmaat als presidiale kamer optredende Kamer Zeeland onder 'ingekomen stukken' zijn gerangschikt. Hier valt Zeeland zelfs onder 'remaining chambers', hoewel deze kamer toch, net als Amsterdam de vanuit Batavia de door gouverneur-generaal en raden aan Heren Zeventien gerichte correspondentie ontving, evenals de brieven van de andere kantoren, voor zover deze rechtstreeks met patria correspondeerden. Maar goed, de bronnen worden wel allemaal vermeld en de samenstellers maken de déklassering van Zeeland een beetje goed door aan die reeksen ook mooie afkortingen te geven (IGC voor de ingekomen stukken van de gouverneur-generaal, IKI voor ingekomen stukken uit de overige kantoren). Mijn laatste opmerking geldt de telling van de folionummers van de OBP's, die de samenstellers inconsequent noemen. Soms begint de telling in een bundel inderdaad één of meerdere keren opnieuw met folio 1, soms ook loopt de telling door in een volgende bundel. Dat komt omdat die telling slaat op de pakken papier die per schip werden vervoerd; in Amsterdam werden die pakken in handzame bundels gebonden maar de telling werd dan niet gewijzigd. Wanneer men de bundels in de leeszaal van het archief op tafel voor zich heeft, levert dat weinig problemen op en herkent men de indeling als snel. Maar het drijft de onderzoeker soms tot wanhoop wanneer hij, zoals met de OBP's meestal het geval is, met microfilms moet werken.

Het boek wordt afgesloten met enkele appendices: één met een overzicht van bronnen in Indiase talen in het ARA, één met een lijst van gouverneurs of directeurs van de betreffende VOC-kantoren en één – heel waardevol – waarin voor de oude plaatsnamen en officiële termen van bijvoorbeeld Indiase vorsten een moderne spelling wordt gegeven. Het monnikenwerk van de samenstellers heeft een, zoals gezegd, onmisbare gids opgeleverd voor zowel de onderzoeker die Nederlandse bronnen wil gebruiken voor de studie van geschiedenis van India of Sri Lanka, als ook voor degene die de geschiedenis van de VOC zelf wil bestuderen.

Femme S. Gaastra

Richard Hill, *War at Sea in the Ironclad Age* (London: Cassell Academic, 2000, 224 p., ill., krtn., ISBN 0-304-35273-X; £ 20.00).

Dit boek maakt deel uit van Cassell's History of Warfare, een serie publicaties onder redactie van John Keagan over oorlog en oorlogvoering van de vroegste tijden tot de huidige dag. Van de in het productieplan genoemde vierentwintig delen is inmiddels een dozijn verschenen. De behandelde onderwerpen hebben betrekking op zowel de oorlog ter zee als de land- en luchtoorlog. De serie – en ook dit deel – lijkt bestemd voor een breed publiek: een groot aantal, soms paginagrote illustraties in kleur en zwart-wit en vele kaarten en situatieschetsen maken dit boek niet alleen interessant om te lezen, maar ook om te bekijken. De auteur, sinds 1983 schout-bij-nacht buiten dienst, is redacteur van *The Naval Review* en schrijver van verscheidene uitgaven op maritiem-historisch gebied (recent is zijn biografie van admiraal Lord Lewin, door Richard Ollard besproken in *The Mariner's Mirror*, vol. 87, no. 4, november 2001). Voor dit boek heeft Richard Hill gebruik gemaakt van secundaire, soms contemporaine, meest Engelstalige bronnen, waarvan hij een bloemlezing geeft in een slotparagraaf.

Hill begrenst de periode van de Ironclads (gepantserde schepen) met de Krimoorlog als begin- en de bouw van de *Dreadnought* in 1905 als eindpunt. Het kapitale oorlogsschip van deze periode wordt gekenmerkt door de metalen pantsering van de romp, een door stoom gedreven voortstuwingsinstallatie en een hoofdbewapening van kanons die explosieve munitie kan afvuren. De onderzeeboot en het vliegtuig spelen nog geen rol. Niet alleen in technisch opzicht, ook uit strategisch oogpunt is de Ironclad Age een afgebakende periode. Het is de periode van oorlogen op relatief beperkte schaal, van uitbreiding en consolidatie van Europese koloniale imperia en een groeiende overzeese handel. Hill beschrijft in het eerste hoofdstuk de materiële achtergrond van de Ironclad Age; kort samengevat gaat het om de overgang van hout, zeil en kogels naar staal, stoom en granaten. Deze technische ontwikkeling wordt helder beschreven en in woorden en afbeeldingen toegelicht met voorbeelden van befaamde schepen van vooral de Franse, Britse, Amerikaanse en Spaanse marines. In een (te) kort hoofdstuk over marinepersoneel concentreert de schrijver zich op werving, opleiding en sociologische aspecten van de officiersprofessie. Theorievorming omtrent de oorlogvoering ter zee wordt geïntroduceerd met het werk van bekende auteurs als Aube, Mahan, Von Tirpitz en Corbett. Na het drieluik van materieel, personeel en strategie volgt in de tweede helft van het boek de operationele kant van de Ironclad-periode. De Amerikaanse burgeroorlog is de eerste grote oorlog waarin de opmerkelijke technische vernieuwingen worden toegepast. Hill besteedt veel aandacht aan de maritieme kant van de burgeroorlog (het gevecht tussen de *Virginia* en de *Monitor*, de kaapvaart en de blokkade van de Zuidelijke havens) en concludeert onder meer dat een doeltreffende inzet van strijdkrachten gehinderd werd door te veel rivaliteit tussen de krijgsmachtdelen (volgens Hill altijd de bitterste les van elke oorlog!). De rol van oorlogsvloten in de Europese expansie licht Hill toe in een hoofdstuk met uiteenlopende onderwerpen als de handelsconflicten met China, het forceren van Straat Sjimonoseki (1863) (waaraan ook een Nederlands smaldeel deel nam) en het aandeel van kleine marinevaartuigen, en door marinepersoneel bemand scheepsgeschut in Soedan (1884-85) en tijdens de Boerenoorlogen (1880-81, 1899-1902). Het laatste hoofdstuk is gewijd aan de zeegevechten en grote zeeslagen uit de Ironclad Age. De Oostenrijkers versloegen de Italianen in de slag bij Lissa (1866), Chili en Peru streden om de hegemonie in hun deel van de Stille Oceaan (1879-83), Japan en China vochten hun oorlog ter zee uit in de Gele Zee (1894), het Spaans-Amerikaanse conflict werd beslist in zeegevechten bij Manila en Santiago de Cuba (1898), en tenslotte ontmoetten de Russische en Japanse vloten elkaar in de Gele Zee (1904) en Tsusjima (1905) met voor de Russen nadelige gevolgen.

Richard Hill is een erudiet maritiem historicus die de oorlogvoering ter zee in een breed verband weet te plaatsen en interessante conclusies trekt over de rol van de marine in verschillende landen en episodes. Zijn boek is een boeiende presentatie van verschillende aspecten van een belangrijke overgangsperiode in de marinegeschiedenis. Maar een enkele tekortkoming in dit werk is er ook. In de door Hill beschreven periode was de Britse marine nog steeds dominant. Het ligt daarom voor de hand dat de Royal Navy in het hele boek prominent aanwezig is. In het hoofdstuk over de rol van de zeemacht in de koloniale expansie gaat de aandacht voor de Britse marine wel erg ver, waardoor een onevenwichtig beeld ontstaat. Het belangrijke aandeel van de Franse vloot in de vestiging van het Franse gezag in Indo-China en in de Stille Oceaan wordt in een halve bladzijde behandeld, de bescheiden maar onmisbare functie van de Nederlandse marine in de Indische Archipel is niet genoemd, maar de inzet te land van Brits vlootpersoneel met gedemonteerd scheepsgeschut aan de Goudkust (1873-74) en tijdens de Boerenoorlogen krijgt vier bladzijden tekst toebedeeld. Ook het hoofdstuk over personeel is Angelsaksisch georiënteerd en zelfs staat in het boek een portret van Nelson, terwijl deze admiraal met pantserschepen niets van doen had.

Tenslotte, en minder belangrijk: het bombardement van Sveaborg, Finland, in 1855 wordt in de tekst nergens besproken, maar is zonder toelichting wel afgebeeld in een situatieschets op pagina 46-47. Bespreking van de oorlog met Rusland in de Finse Golf zou juist in dit boek passend zijn geweest, omdat de mogelijkheden van stoomschepen daar – aan het begin van de Ironclad Age – nog zo opvallend onbenut bleven. Samenvattend: een goed geschreven en nieuwsgierig makend overzicht van de Ironclad Age in haar vele aspecten. Door de kleurrijke kaarten en afbeeldingen aantrekkelijk als eerste kennismaking met het onderwerp, maar door het betoog van de schrijver ook boeiend voor de professionele lezer.

G.M.W. Acda

Thimo de Nijs, *In veilige haven. Het familieleven van de Rotterdamse gegoede burgerij 1815-1890* (Nijmegen: SUN, 2001, 414 p., ill., ISBN 90-5875-033-7; € 25,00)

In dit boek, waarop de auteur in november 2001 te Leiden promoveerde, wordt een beeld geschetst van de Rotterdamse gegoede burgerij in de negentiende eeuw. De studie sluit aan bij een reeds langer bestaande historiografische traditie van onderzoek naar elites en burgercultuur. Zo zijn in de reeks Hollandse Studiën van de Historische Vereniging Holland studies verschenen over het patriciaat in Hoorn en Woerden. Over onder andere Amsterdam, Groningen en Maastricht verschenen soortgelijke studies. Maar ook over Rotterdamse elites (onder meer de havenbaronnen) is al het een en ander geschreven. De auteur heeft ook de historiografie over burgerlijke groepen en hun cultuur in een aantal ons omringende landen bij zijn onderzoek betrokken. Hij stelt zich daarbij de vraag 'in hoeverre het hier aan de hand van de internationale historiografie geschetste beeld van het familieleven van de negentiende-eeuwse burgerij ook geldt voor de Rotterdamse situatie'. Jammer genoeg moest hij de meer 'publieke constitutieve onderdelen' van de burgerlijke groepscultuur (onder andere mecenaat, politieke betrokkenheid, wetenschappelijke interesse) daarbij grotendeels buiten beschouwing laten. Het accent ligt op het private aspect. Centrale vraagstelling in het boek is of, en zo ja hoe het familieleven van de gegoede burgerij bijdroeg aan het ontstaan van een groepsidentiteit. Tot de gegoede burgerij worden gerekend, naar analogie van het demografisch onderzoek van H. van Dijk uit 1976, de welgestelde kooplieden, bankiers, hoge ambtenaren en academici die meer dan ƒ 100,– personele belasting betaalden.

In acht hoofdstukken wordt een beeld geschetst van de Rotterdamse *upper class*. Dat wordt gedaan aan de hand van gedrukte bronnen, secundaire literatuur en het nodige archiefmateriaal (onder meer egodocumenten), vooral uit het plaatselijke gemeentearchief. Circa twintig prominente Rotterdamse families passeren de revue: onder meer de families Dutilh, Van Hoboken, Mees, Van Oordt, Van Rijckevorsel, Ruys en Van Stolk. Ook een aantal Britse, dissenterse families, typisch voor Rotterdam, komen aan bod (onder andere Hudig, Veder en Browne). Onvergeeflijk is daarbij echter dat een namenregister (met jaartallen) in een toch ook bij uitstek genealogisch boek als dit, geheel ontbreekt. Daardoor heeft het geheel een nogal fragmentarisch karakter gekregen. Wat ik ook onbegrijpelijk vind, is dat kwartierstaten of andere vormen van genealogische ordening praktisch geheel ontbreken. Op den duur werd ik een beetje tureluurs van al die Meesen, Van Stolken en andere notabelen. En een leesbare plattegrond van Rotterdam anno 1850 zou ook geen overbodige luxe zijn geweest. Daar had ik graag bijlage 3 – een lang gedicht over de Boompjes – voor ingeruild.

In de inleiding gaat de auteur in op de theoretische onderbouwing en de methodologische aspecten van zijn studie. Dat onderdeel is mijns inziens de zwakke plek van de dissertatie. Waarom? De auteur heeft het eerst over 'het onderwerp van dit boek' (familieleven en sociale identiteit), daarna over wat 'in deze studie wordt onderzocht' (de internationale historiografie en de Rotterdamse situatie), vervolgens over de 'probleemstelling uitgewerkt in concrete onderzoeksvragen' (daarbij hanteert hij drie concepten: sociale ongelijkheid, groepsvorming en familieleven) en tenslotte 'de te onderzoeken hypothese van deze

studie' (namelijk dat het familieleven, ondanks de liberale retoriek over individuele prestaties en het principe van gelijke kansen, van grote betekenis bleef voor de gegoede burgerij). Wat onderzoekt de auteur nou precies denk je dan? Achteraan de inleiding volgt dan een opsomming van wat de lezer in de hoofdstukken kan verwachten. Dat is prima, ware het niet dat de schrijver ervoor gekozen heeft om die korte samenvatting in elk hoofdstuk nog eens dunnetjes over te doen. Telt men daarbij op het gegeven dat elk hoofdstuk (behalve hoofdstuk 2 over 'Rotterdam en zijn burgers') nog eens een paragraaf met een conclusie bevat (in feite een samenvatting) en dat achteraan het boek nog eens een recapitulerende conclusie (de 'echte' conclusie) en een *summary* zit, dan kan men niet anders concluderen dat het boek nogal wat overlappingen (en soms clichés) bevat. Dat geldt trouwens ook voor een aantal details. Zo ben ik iets te vaak de opmerking (niet zonder dédain) tegengekomen dat H. Tollens dichter van de burgerij én verfhandelaar was. Compositorisch rammelt de studie dus enigszins. Dat wil echter niet zeggen dat het een slecht boek is. Het boek is goed geschreven, rijk geïllustreerd en bevat tal van wetenswaardigheden over de Rotterdamse gegoede burgerij. Hoofdstuk 2 behandelt in vogelvlucht de geschiedenis van Rotterdam in de negentiende eeuw. Wat mij daarin frappeerde is dat Rotterdam ook toen al een echte werkstad was; het wonen en recreëren was secundair. Achtereenvolgens worden 'de burgerlijke huiselijkheidscultus', 'jeugd en opvoeding', 'liefde, verloving en huwelijk', 'huiselijk geluk' en 'huiselijk ongeluk: ziekte, ouderdom en overlijden' van de Rotterdamse gegoede burgerij behandeld. Een heel aardig hoofdstuk is het slothoofdstuk, over 'de uitvinding van het familieverleden'. De 'eer van de familie' (naar het gelijknamige boek over het geslacht Teding van Berkhout) was kennelijk niet alleen een zaak van de aristocratie maar ook van het patriciaat. Bekend is natuurlijk het privé-archief van de familie Van Stolk, waaruit later de fameuze prentenverzameling Atlas Van Stolk zou voortkomen. In de conclusie maakt de auteur de balans op. Op welke wijze heeft het familieleven bijgedragen aan de groepsvorming van de gegoede Rotterdamse burgerij in de negentiende eeuw? Dat familieleven was van groot belang. Familie en gezin dienden als doorgeefluik van cultureel, economisch en sociaal kapitaal. De huiselijkheidscultus vormde een wezenlijk onderdeel van 'het burgerlijk vertoog over de samenleving als geheel en meer in het bijzonder de positie van de eigen groep daarin'. Tenslotte stelt de schrijver zich nog de vraag of er parallellen te trekken zijn tussen Rotterdam en andere steden, nationaal en internationaal. Amsterdam en Den Haag kenden een heel andere ontwikkeling dan Rotterdam. De Rotterdamse (protestantse) elite van vooral kooplieden, handelaren en andere ondernemers had een veel beperktere sociale en culturele horizon, ondanks de internationale oriëntatie van de handel in de Maasstad. De geschiedenis van de Rotterdamse gegoede burgerij heeft dan ook meer overeenkomsten met die van Duitse Hanzesteden als Hamburg en Bremen. De roman *Buddenbrooks* van Thomas Mann had dan ook evengoed in Rotterdam gesitueerd kunnen zijn, maar dan met de familie Van Rijckevorsel als model, zo constateert de auteur. Enfin, voor Den Haag heeft Louis Couperus ons in ieder geval *De boeken der kleine zielen* nagelaten.

Herman Stapelkamp

H. Speerstra, *De voorbije vloot. Verhalen en herinneringen van de laatste echte schippers* (Amsterdam: Uitgeverij Contact, 2001, 302 p., ISBN 90-254-1742-6; € 22,70)

De geschiedenis van het dagelijks leven komt nergens zo goed naar voren als in verhalen uit de eerste hand. Deze vorm van geschiedbeoefening, die meestal 'oral history' wordt genoemd, staat de laatste jaren weer volop in de belangstelling. Voor het vastleggen van de meestal zeer persoonlijke ervaringen moet de interviewer de verhalen naar waarde kunnen schatten en in staat zijn om ze ook op een eerlijke en boeiende wijze na te vertellen. Hylke Speerstra bezit deze vaardigheden in ruime mate. Tientallen verhalen van schippers, kapiteins, zeilmakers en scheepsbouwers legde hij op schrift vast. De soms indrukwekkende, soms ontroerende verhalen, laten ons kennismaken met een zwaar en ploeterend bestaan, in een voorbije tijd van ruim een eeuw geleden. Afgelopen jaar verscheen er bij uitgeverij Contact een bloemlezing uit de vier bekendste boeken van Speerstra waarin hij zijn interviews heeft gebundeld: *De laatste echte schippers* (1973); *Kop in de wind* (1975); *Schippers van de zee* (1975) en *Bij nacht en ontij* (1977). De vertellers van deze verhalen zijn inmiddels allen overleden. Speerstra heeft veertig aansprekende verhalen voor deze bloemlezing uitgekozen. De verhalen komen uit verschillende delen van het land, maar de noordelijke provincies zijn het sterkst vertegenwoordigd. Dit is echter geen beperking; een varend bestaan is immers niet aan één specifieke regio gebonden. Vrijwel alle verhalen zijn daarom exemplarisch voor de hele bedrijfstak en zitten vol met informatie uit de eerste hand.

Gerrit van Eyken uit Zwartsluis (1884) vertelt: 'Opa had bijna zijn hele leven gevaren op een hektjalk. Je weet hoe dat gaat: eerst heet zo'n skute *Oude Gerrit* en later *Jonge Gerrit*. Tenminste als er weer een Gerrit wordt geboren. Maar goed, die hektjalk was er nog in 1884, tachtig jaar oud. Die skute was zo'n plompe, trage zeiler. Ze mat 72 oude tonnen, wat neerkomt op 87 ton. Daar ging je dan; nogal hoog in de kont vanwege de staatsie, maar evenzogoed had je bovendeks geen roef. De woning zat helemaal benedendeks. Dus op geen stukken na stahoogte. En omdat de zaak van hout was, moest je fiks breeuwen en pekken, vooral toen de skute ouder werd.' Drinkwater haalde je rondom 1900 nog gewoon met een puts uit het vaarwater en over watervervuiling maakte men zich nog niet druk. Gerrit van Eyken vervolgt: 'In mijn tijd dronken we bijvoorbeeld uit het Zwarte Water en poepten zomaar overboord op de Braassemer, en op de terugweg dronken we uit de Braassemer en poepten we nog net even op het Zwarte Water, voordat thuis in Zwartsluis de drukte van het schutten begon. En dat kan nu allebei niet meer. Vanwege het fatsoen en de zogenaamde vervuiling.'

De financiering van een nieuw schip werd op een speciale manier geregeld. Jonge schippers konden een schip onmogelijk zelf betalen. Jan Beck (1899) uit Groningen legt uit hoe dat in familie- en vriendenkring werd geregeld. 'Vaders nieuwe tjalk *Voorwaarts* was op Martenshoek gebouwd. Hij kostte hem *f* 6.250,–. Er waren niet voldoende contanten, maar er werd door de familie een intekenlijst gemaakt. Vader tekende zelf bovenaan. Dat 'eigen bedrag' was een belangrijk gegeven. Daar kon je aan zien of de jonge schipper flink gespaard had.'

Een opvallend fenomeen in de kleine – doorgaans Groningse – kustvaart was, dat vrouwen vaak meegingen aan boord. Jan Kruize (1884) uit Zuidhorn: 'Met de vrouw aan boord waren wij goedkoop uit. Er was geen huis aan de wal. Er bleef, met de vrouw aan boord, langer rust op het schip. De kapitein dook in een vreemde haven nog liever met haar de kooi in dan de kroeg in, en haar aanwezigheid werkte misschien ook wel kalmerend op de rest van de bemanning.' Kinderen waren voor elk schipperspaar de grootste schat aan boord. De veiligheid van het kroost ging boven alles. 'We peinsden er niet over de kinderen alleen in 't vooronder te laten zodra er gezeild werd', zo verklaart oud-schipper Chris Schouten (1896) uit Krimpen aan de IJssel. 'Zo was er eens een kind gebleven tijdens een aanvaring. Die schipper en z'n vrouw konden zelf nog met moeite de boot grijpen. Dus wij hielden dat dochtertje vlak bij ons. In een stijfselkistje. Het stond achter op een balkje boven het ruim, vlak voor de kuip. Weer of geen weer, dat kind lag dan in de buitenlucht. Alleen als het regende, spande ik er een dekkleedje overheen. Als 't nodig zou zijn, hadden we het kistje met één handgreep bij ons in de boot.'

Het boek bevat niet alleen belevenissen van schippers en zeelieden, maar laat de lezer ook kennismaken met de ervaringen van maritieme ambachtslieden aan de wal. Zeilmaker Hendrik Slurink (1909) uit Zwartsluis herinnert zich het afleveren van nieuwe zeilen maar al te goed. 'Het beste moment om een nieuw spul aan te slaan was 's morgens voor 5 uur. Want overdag kwam er een verschrikkelijke factor bij: de oude rustende schippers. Terwijl je met de schipper ging optuigen, kwamen ze ineens uit alle hoeken en gaten. En ze leverden commentaar zodra het zeil erbij stond. Je voelde je net een soort musicus tijdens de première, midden op een groot podium, met in de zaal allemaal critici die je gingen vermoorden.' Dit zijn slechts enkele voorbeelden van de verhalen die Speerstra in dit boek heeft gebundeld. Het is jammer dat er bij deze heruitgave is gekozen voor een bloemlezing en voor een goedkope paperbackversie. Voor wie de oorspronkelijke boeken kent, gebonden in een harde kaft en met bijpassende illustraties, is deze uitgave wat teleurstellend, vooral omdat van de eerste uitgaven ook latere drukken in dezelfde uitvoering zijn verschenen. Deze waren geïllustreerd met foto's van schepen en van de geïnterviewde personen. Deze uiterlijke vorm van het boek doet overigens geen afbreuk aan de prachtige verhalen die door Speerstra mooi worden naverteld. Met deze heruitgave is er opnieuw een prettig leesbaar boek met een hoge informatieve waarde op de markt verschenen, dat iedere liefhebber van de oude scheepvaart met veel genoegen zal lezen.

Wicher Kerkmeijer

William Henry Flayhart, *The American Line (1871-1902)* (New York/London: W.W. Norton & Company, 2000, 404 p., ill., ISBN 0-393-04710-5; £ 29.95)

Over de negentiende-eeuwse transatlantische passagiersvaart zijn veel boeken verschenen. Boeken over

het wel en wee van beroemde Europese rederijen als Cunard, HAPAG, P&O en zelfs de kleine Holland-Amerika Lijn. Boeken waarin uit de aard der zaak de Europese kant van de scheepvaart over de Atlantische Oceaan wordt beschreven. Op zich is dit niet verwonderlijk: het massale vervoer van emigranten en passagiers vindt zijn oorsprong in Europa. Voeg daar de lange maritieme tradities van enkele van deze Europese landen bij en de vraag rijst of er überhaupt wel plaats had kunnen zijn voor een niet-Europese, bijvoorbeeld Amerikaanse speler op deze concurrerende markt. Ogenschijnlijk wordt de Amerikaanse inbreng op deze markt pas interessant als J.P. Morgan, met zijn vele dollars en zijn brede visie, zich ermee gaat bemoeien. We zijn dan al in de laatste jaren van de negentiende eeuw aangeland. Toch doet dit beeld geen recht aan de geschiedenis van de transatlantische passagiersvaart in het laatste kwart van de negentiende eeuw. Er waren wel degelijk Amerikaanse ondernemers die probeerden de Europese hegemonie op deze lucratieve scheepvaartroute te doorbreken. Tot nu toe is er alleen weinig over geschreven. Het in 2000 uitgekomen, rijk geïllustreerde en ruim vierhonderd pagina's tellende boek *The American Line (1871-1902)* van William H. Flayhart, beschrijft voor een belangrijk deel de Amerikaanse inbreng in de negentiende-eeuwse transatlantische stoomvaart. Flayhart, hoogleraar geschiedenis en politicologie aan het Delaware State College, is geen onbekende voor de maritiem historicus. In de afgelopen twintig jaar heeft hij een aantal boeken geschreven met maritiem historische onderwerp, zoals *Majesty at sea* (1981), *QE2* (1985, samen met R. Warwick) en *Counterpoint to Trafalgar, the Anglo-Russian invasion of Naples, 1805-1806* (1993). Verder publiceerde hij vele artikelen op maritiem gebied en is hij ruim dertig jaar 'scholar in residence' voor de Cunard Line, een functie die hem in staat stelt om lezingen aan boord van Cunard-schepen te geven.

Flayhart koppelt de geschiedenis van de American Line aan de periode 1871-1902. Dit is vreemd, want 'The American Line' werd pas in 1893 opgericht. Het boek is daarom breder dan alleen de geschiedenis van deze rederij. Veel aandacht besteedt de schrijver aan de eerste Noord-Atlantische stoomvaartentrepreneurs, aan het toen heersende ondernemersklimaat en aan de uiteindelijke totstandkoming van de American Line. Zo passeren in de bijna 140 pagina's tellende opmaat – men kan gerust spreken van een symfonie – voorafgaand aan de oprichting van deze rederij, een keur aan min of meer bekende rederijen, zoals de American Steamship Company, de Anchor Line, de Scottish Line, de International Navigation Company, de Red Star Line en de Inman Steamship Company. Gaandeweg het boek wordt ook duidelijk dat deze stoomvaartondernemingen, de beste en vaderlandslievende bedoelingen ten spijt, nooit tot een winstgevende bedrijfstak konden leiden: de protectionistische Amerikaanse wetgeving, de dure Amerikaanse scheepswerven, de Europese concurrentie, de stroeve Amerikaanse voorwaarden voor het postvervoer en de smalle economische basis van de rederijen werkten allemaal tegen het opbloeien van de bedrijfstak. Het resultaat was dat, ondanks het vele Amerikaanse kapitaal, er weinig Amerikaanse vlaggen te zien waren in de Europese passagiershavens. De Amerikanen moesten via een andere weg grip zien te krijgen op de transatlantische vaart. Dat lukte pas met de oprichting van de International Mercantile Marine Company (IMM) in oktober 1902, een rederij die voortbouwde op de International Navigation Company, de American Line en de Red Star Line. Samen met de in dat jaar verworven zeggenschap over vijf Britse rederijen en de veelbeschreven ambities voor verdere uitbreiding, verwierf de IMM een belangrijke stem in de Noord-Atlantische stoomvaart. Deze ontwikkeling die begint in 1902 is het moment waarop Flayhart zijn verhaal eindigt; het doel is bereikt.

Op zijn weg naar dit einddoel gaat de schrijver uitgebreid in op scheepsrampen, ongevallen en andere belevenissen van de passagiersschepen onder Amerikaanse vlag. Dit is zeker een gevolg van het bronnenmateriaal: naast het gebruik van rederijarchieven, schroomt hij niet om zes van de zeventien hoofdstukken bijna volledig te baseren op krantenartikelen uit de New York Times. Hierdoor worden met name de misstanden over het hoe en wat van de Amerikaanse passagiersstoomvaart tot in detail beschreven, maar het staat een duidelijke analyse over de rol van de Amerikaanse scheepvaart wel in de weg. Waarom stopten de spoorwegen zoveel geld in de rederijen?; waarom wilden de rederijen per se schepen met veel eersteklas hutten en weinig 'steerage'?; waarom zetten ze schepen alleen in op de luxe passagiersvaart en maildiensten en waarom niet op de vrachtvaart? Allemaal vragen waarop niet of zeer summier antwoord wordt gegeven. Wanneer we de titel loslaten en het boek lezen als een geschiedenis van de Amerikaanse pogingen om een belangrijke rol te willen spelen in de negentiende-eeuwse Noord-Atlantische passagiersvaart, moet geconstateerd worden dat Flayhart daarin geslaagd is. Na het dichtslaan van het boek weten we het: de beroemde IMM is in 1902 niet uit de lucht komen vallen, daar is een decennialange Amerikaanse strijd aan voorafgegaan.

Wouter Heijveld

Marc A. van Alphen, *Het Paleis van Willemsoord. De geschiedenis van het Commandementsgebouw der Koninklijke Marine te Den Helder* (Den Haag: Instituut voor Maritieme Historie, 2001, 108 p., ill., ISBN 90-71957-31-4; € 10,00)

Bij de zeemacht is de historische aandacht altijd meer gericht op schepen dan op kazernes en gebouwen. Begrijpelijk, is het milde oordeel van de schrijver in zijn woord vooraf. Dat neemt niet weg dat het een culturele tekortkoming is als het maritieme erfgoed te land onopgemerkt blijft. Onbekend maakt dan onbemind en onbelemmerd kan een sloper zijn gang gaan als dat zo uitkomt. Van Alphen hield zich al eerder bezig met marinegebouwen. Als een van de auteurs van *Het Instituut. Honderdzeventig jaar opleiding tot marineofficier 1829-1999* (Amsterdam, 2000) beschreef hij de huisvesting van de adelborstenopleiding en met name de historie van het huidige hoofdgebouw en de bijgebouwen van het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM). De monografie van het Paleis – gelegen naast het jongere KIM-gebouw – sluit in zekere zin aan op het hoofdstuk over de huisvesting in *Het Instituut*.

De geschiedenis van het 175-jarige Commandementsgebouw is in dit boek fraai en volledig gepresenteerd: Van Alphen beschrijft het ontstaan van Willemsoord als vlootbasis, de functie en bouw van het pand als Directiegebouw van de marinewerf en het gebruik en de inrichting – met dienstwoningen en kantoren – van het gebouw, van Groot Woonhuis tot Commandementsgebouw. Een levensschets van Jacob Valk haalt deze 'vergeten' architect van het Paleis uit de anonimiteit, terwijl het hoofdstuk over de omgeving van het gebouw inzicht geeft in een veranderend stads- en havenbeeld en de plaats van het Commandementsgebouw in dat beeld. Het Paleis komt tot leven in de beschrijving van de bewoners en het personeel. Hoofdbewoner was en is de directeur en commandant der Marine te Willemsoord, sinds 1949 de commandant der Zeemacht in Nederland. (In een bijlage zijn alle hoofdbewoners met naam genoemd). Naast de hoofdbewoner hadden ook (tot 1985) directeuren van de marinewerf hun dienstwoning in het Paleis, terwijl sinds 1870 de commandant van het KIM het hoekdeel grenzend aan het instituutsterrein bewoont. Enkele ex-bewoners hebben desgevraagd Van Alphen persoonlijke herinneringen toegestuurd die de auteur – in samenhang met passende illustraties – verwerkt heeft in zijn tekst. Een charmante sfeertekening is het resultaat.

Het nogal streng en straf ogende Paleis is met deze monografie toegankelijk gemaakt en ontsloten – in figuurlijke zin – voor zowel de historicus als de belangstellende militair of Helderse burger. De uitvoerige opgave van bronnen en literatuur en de zorgvuldige rapportage van de schrijver zullen de wetenschapper bevallen, terwijl de plezierige manier van vertellen en de ruim zestig illustraties het boek aantrekkelijk maken voor lezers met verschillende invalshoek. Ex-bewoners zullen dit boek met genoegen lezen; van één van hen weet ik dat zeker. *Het Paleis van Willemsoord* lijkt wat opzet betreft op de delen uit de Kleine Monumenten Reeks van De Walburg Pers, Zutphen, met als 'marine'-deel *'s Lands Zeemagazijn* van Sjoerd de Meer uit 1994. Van Alphens boek is uitvoeriger, veelzijdiger en meer gedocumenteerd dan dit deeltje. Verdere, vergelijkbare, Nederlandstalige literatuur in boekvorm: Maarten Bakker, *Herstelplaats voor 's Lands vloot. Van Het Nieuwe Werk naar Rijkswerf Willemsoord* (Amsterdam, 1993); F.M. van Elderen, *Erfprins. Van Fort Lasalle tot Marinekazerne* Bijdragen tot de Nederlandse Marinegeschiedenis 1 (Amsterdam/Dieren, 1985) en Ph.M. Bosscher 'Marinegebouwen' in P. Nijhof e.a., *Monumenten van bedrijf en techniek. Industriële archeologie in Nederland* (Zutphen, 1978). Er is toch enige zeehistorische aandacht voor gebouwen.

G.M.W. Acda

Ann Savours, *The Voyages of the Discovery. The Illustrated History of Scott's Ship* (London: Chatham Publishing 2001, 160 p., ill., krtn., ISBN 1-86176-149-X; £ 20.00).

In 1992 kwam Ann Savours' *The voyages of the Discovery* voor het eerst uit. Het voorliggende boek is daarvan een verkorte, niet geannoteerde uitgave. Met toestemming van de auteur heeft Margaret Slythe de tekst tot ongeveer de helft teruggebracht. Het boek is even fraai geïllustreerd als de oorspronkelijke uitgave en daarbij aantrekkelijker vormgegeven. Nergens in het boek wordt uitgelegd welke overwegingen tot de verkorte versie hebben geleid, maar

kennelijk is de verwachting dat er een lezerskring bestaat die geen behoefte heeft aan uitweidingen en bronverwijzingen.

Het boek biedt wat de titel belooft. Savours vertelt nauwgezet en in detail het verhaal van de *Discovery*. Zij behandelt de bouw en alle reizen van het schip in chronologische volgorde en schenkt ruim aandacht aan de context van die reizen; enerzijds de eigenaren en de gebruikers van het schip, anderzijds het historische decor van de reizen, zoals de wetenschappelijke expedities waarvan zij een onderdeel vormden, de bonthandel met het Hudsonbaaigebied, en de Eerste Wereldoorlog. De *Discovery* was een houten driemaster, een zeilschip dus, maar het was ook voorzien van stoommachines. Het werd in de jaren 1900-1901 in Dundee gebouwd ten behoeve van de National Antarctica Expedition van de Britse Royal Geographical Society, die plaatsvond in de jaren 1901-1904 onder leiding van Robert Falcon Scott; vandaar het parool '*Scott's ship*' in de titel van het boek (Scott stierf tijdens een volgende expeditie in 1912 in Antarctica, maar dat hoort bij een ander verhaal). In 1905 verkocht de Geographical Society het schip aan de Hudson Bay Company. De nieuwe eigenaar gebruikte het tot en met 1911 voor de bevoorrading van zijn handelsposten in Canada en gedurende de Eerste Wereldoorlog voor transporten over de Atlantische Oceaan en in Europese wateren ten behoeve van de geallieerden, maar ook – in 1916 – voor een poging Ernest Shackleton en zijn mannen te redden, die tijdens een Antarctica-expeditie hun schip verloren hadden en ver van de bewoonde wereld vast zaten. Begin jaren 1920 verkocht de Hudson Bay Company de *Discovery* aan de Britse staat ten behoeve van een expeditie naar het zuiden van de Atlantische Oceaan om onderzoek te doen naar de ecologie van de walvis; deze expeditie vond plaats in de jaren 1925-1927. In de jaren 1929-1931 volgden twee reizen in het kader van de 'BANZARE': de British, Australian and New Zealand Antarctic Research Expedition. Het voornaamste doel van de BANZARE was de vestiging van de soevereiniteit van het Britse Rijk over een zo groot mogelijk deel van Antarctica; en in één moeite door werd daarbij allerlei wetenschappelijk onderzoek verricht.

Na 1931 bezeilde de *Discovery* niet langer de wereldzeeën. Het was verouderd en werd in Londen opgelegd, maar de Britse overheid spaarde het schip voor de sloop door het ter beschikking te stellen aan de Boy Scouts Association. Meer dan veertig jaar lang, van 1937 tot 1979, lag de *Discovery* afgemeerd langs de kade van de Thames, in het centrum van Londen. Tot 1954 diende het als hoofdkwartier van de Padvindersbond en als oefenschip voor Zeeverkenners, en na overdracht aan de Britse marine in 1954 diende het vijfentwintig jaar lang als oefenschip voor de Royal Naval Volunteer Reserve. In 1979 werd de Maritime Trust eigenaar, de nationale Britse instelling tot behoud van historische schepen. In de jaren daarna werd het schip gerestaureerd, en overgebracht naar zijn geboorteplaats, Dundee. Daar ligt het nu als museumschip.

The voyages of the Discovery behoort tot een bijzonder genre: de scheepsbiografie. Inderdaad heeft volgens zeevaarders, zoals de Hertog van Edinburgh in zijn voorwoord bij de oorspronkelijke uitgave van het boek in 1992 schreef, elk schip zijn eigen persoonlijkheid. En dat geeft het individuele schip, in tegenstelling tot de meeste andere vervoersmiddelen en kapitaalgoederen, recht op zijn eigen geschiedenis. Of het voorliggende boek geslaagd is, hangt sterk af van hetgeen de lezer ervan verwacht. Anders dan de oorspronkelijke versie heeft deze verkorte uitgave geen wetenschappelijke pretentie. Niettemin is het jammer dat Savours ook nu zelfs geen poging doet om een breder perspectief te schetsen. Zij geeft geen visie op de betekenis die het geportretteerde schip had voor de maritieme geschiedenis van zijn tijd, en evenmin geeft zij met het portret als voorbeeld een indruk van de maritieme geschiedenis in de eerste decennia van de twintigste eeuw. Maar wie wat wil weten over de geschiedenis van 'Scotts schip' komt met het boek ruimschoots aan zijn trekken. En dat is, denk ik, ook de bedoeling.

Jan Willem Veluwenkamp

David K. Brown, *Nelson to Vanguard. Warship Development 1923-1945* (London: Chatham Publishing, 2000, 224 p., ill., ISBN 1-86176-136-8; £ 35.00)

Dit boek is het vierde in een reeks over het ontwerpen en bouwen van Britse oorlogsschepen in de negentiende en twintigste eeuw. David Brown was na de Tweede Wereldoorlog werkzaam bij het Department of Naval Construction (DNC). Eerder verschenen *Before the Ironclad*, *Warrior to Dreadnought* en *The Grand Fleet*. Het is tevens het laatste in de reeks. Eigenlijk zou er nog een vijfde deel moeten komen over de ontwerpen van ná de Tweede Wereldoorlog, maar naar Browns mening was hij te nauw betrokken bij de ontwerpen van schepen uit die tijd om er

een objectief oordeel over te kunnen vellen. Een belangrijke bron waar Brown uit kon putten, waren de dagboeken van Sir Stanley Goodall (1883-1965). Deze dagboeken van 1932 tot 1946 zijn belangrijk materiaal, aangezien Goodall in die periode werkzaam was bij DNC. Van 1936 tot aan zijn pensioen in 1944 was hij Director of Naval Construction.

Het boek is systematischer van opzet dan het vorige deel, *The Grand Fleet*. In de introductie komen de beperkingen aan de orde die de vlootverdragen oplegden aan de vervanging van slagschepen en kruisers. Verder komen de hoogte van de Marinebegrotingen en ware grootte proefnemingen aan de orde. Deze proeven, die tussen de Eerste en Tweede Wereldoorlog werden genomen, waren onderdeel van de ontwikkeling van wapens en van de bescherming daartegen. De uitkomsten van deze proeven hebben grote invloed gehad op de ontwerpen.

Brown behandelt achtereenvolgens slagschepen, vliegkampschepen, kruisers, torpedobootjagers, onderzeeboten, escorteschepen, mijnenvegers, motortorpedoboten en landingschepen. Ook verbouwingen en moderniseringen worden behandeld. De verbouwingen van de slagschepen *Warspite*, *Queen Elisabeth*, *Valiant* en *Renown* waren ingrijpend en vonden plaats vanaf 1934 tot aan het uitbreken van de oorlog. De uitkomsten van de vooroorlogse proefnemingen op schepen waren aanleiding tot commentaar van een parlementaire subcommissie, die niets zag in de verdere bouw van kapitale slagschepen gezien de dreiging door luchtaanvallen. Deze visie is tijdens de oorlog maar ten dele juist gebleken. Van de kapitale schepen die tijdens de oorlogsperiode in dienst waren, is er geen enkele door een vliegtuigbom tot zinken gebracht. Wel waren de aanvallen door vliegtuigen met torpedo's een grote dreiging. Dit is gebleken bij het tot zinken brengen van één van de nieuwste slagschepen, de *Prince of Wales* door Japanse vliegtuigtorpedo's. Dit gebeurde ondanks de bescherming die was aangebracht na de uitvoerige proeven op ware grootte. De regering benoemde in 1942 een commissie die de ondergang moest onderzoeken. Het rapport bevatte volgens Goodall tal van onjuistheden. Hij was woedend dat het eindverslag van de commissie ongecorrigeerd werd uitgebracht. In 1944 droeg hij zijn functie over aan zijn opvolger wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd. Maar zijn ontslag had niets te maken met de uitkomst van het rapport van de commissie.

Brown besteedt uitvoerige aandacht aan het ontwerpen van torpedobootjagers. De succesvolle in de Eerste Wereldoorlog ontworpen torpedobootjagers van de V- en W-klasse vormden het uitgangspunt voor de latere ontwerpen. De kleine en beweeglijke torpedobootjagers achtten de ontwerpers een lastig doelwit voor bommenwerpers. Aan de luchtverdediging van deze schepen werd aanvankelijk weinig aandacht besteed. Maar er was geen rekening gehouden met het fenomeen duikbommenwerper. Het gevolg was dat in het eerste oorlogsjaar veel meer torpedobootjagers door aanvallen met duikbommenwerpers zonken of zwaar werden beschadigd dan door hoogvliegende bommenwerpers. Bij het ontwerpen van een nieuwe serie torpedobootjagers werd dan ook grote aandacht aan de luchtverdediging besteed. Het is dan ook begrijpelijk, dat toen de *Willem van der Zaan* in 1940 in Engeland arriveerde, de Engelsen veel belangstelling hadden voor het 40 mm Bofors luchtafweergeschut, waarmee dit schip was uitgerust. Speciaal de stabilisatie-inrichting van Hazemeyer had hun interesse. De Battle-class destroyers werden met dit type geschut uitgerust, maar aldus Brown, de opstelling vereiste veel onderhoud en bleek onbetrouwbaar te zijn. In het derde flottielje van deze serie werd dit geschut vervangen door de in Engeland ontwikkelde STAAG (Stabilised Tachimetric AA Gun) dat, ofschoon een beter wapen, ook onbetrouwbaar bleek te zijn. De Britten kwamen pas in 1936 met het bouwen volgens het langsspantsysteem. Eerdere voorstellen waren afgewezen door verzet van de scheepsbouwers, vanwege het afwijken van het vertrouwde principe met dwarsspanten. Maar met de Javelin-klasse werden de eerste torpedobootjagers met langsspanten gebouwd. Brown laat zien dat de in Engeland gehanteerde toelaatbare spanningen in het bovendek lager waren dan die van buitenlandse schepen, inclusief die van de *Isaac Sweers*. De Britten hebben dit schip, dat in 1940 eveneens naar Engeland kon uitwijken, blijkbaar nagerekend.

Hoewel Brown tracht kritisch te zijn en ook aan gemaakte blunders bij het totstandkomen van de ontwerpen niet voorbij gaat, verraden sommige opmerkingen zijn typisch Engelse invalshoek. Na de oorlog zijn proeven gedaan op pantserplaten, die waren gesloopt van de *Tirpitz*. Zonder nadere toelichting beweert Brown dat de uitkomst van de proeven aantoonde dat de kwaliteit van het Duitse pantser bijna gelijkwaardig was aan die van het Britse. Het is een boek waarvan de liefhebbers van de marineschepen uit de Tweede Wereldoorlog zullen

smullen, en dat naar mijn mening vanwege de schat aan gegevens op het gebied van oorlogservaringen niet mag ontbreken in de bibliotheek van de Marinestaf en van die instanties die met het ontwerp, constructie, bouw en levering van marineschepen te maken hebben.

J.M. Dirkzwager

Harry Plevy, *Battleship Sailors. The Fighting Career of HMS Warspite Recalled by her Men* (Chatham Publishing: London, 2001, 256 p., ill., ISBN 1-86176-151-1; £ 19.95)

Op 12 september 1951 was Harry Plevy met vrienden op vakantie in Cornwall (Engeland). In Penzance aan de westkust genoot hij zittend op een muur nabij de zee via een kleine portable radio in de zon van het verslag van een belangrijke bokswedstrijd tussen Randolph Turpin en Sugar Ray Robinson. Een voorbijganger stopte om mee te luisteren, en maakte van de gelegenheid gebruik om Plevy attent te maken op het onttakelde schip dat in de nabije ondiepte lag. Plevy tuurde over het water en zag dat er restanten van het schip uit het water oprezen als de ribbenkast van een dood dier. Uit het verhaal van zijn ongenode gast maakte Plevy al snel op dat het hier de restanten van HMS *Warspite* betrof. Zijn interesse was onmiddellijk gewekt en de bokswedstrijd op de radio was even ver weg, want al sinds Plevy's middelbare schooltijd had hij, door zijn interesse in de geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog, grote belangstelling voor dit belangrijke marineschip. In 1970 volgde een nieuwe confrontatie met de *Warspite*. In dat jaar was hij, uit hoofde van zijn functie (lector in machinebouwkunde) op stap met een groep metallurgische studenten en tijdens dat uitje bracht hij een bezoek aan de metaalindustrie van Wolverhampton. Gedurende een rondleiding in een fabriek vertelde de gids hem dat één van de kranen op het terrein uit de overblijfselen van de *Warspite* afkomstig was. Dit kon niet toevallig zijn. Kennelijk bleef het schip hem overal achtervolgen en vandaar dat hij zichzelf destijds de opdracht gaf om na zijn pensionering een boek over zijn lievelingsschip te gaan schrijven.

HMS *Warspite* was een marineschip uit een reeks van vijf. Haar zusterschepen waren de *Queen Elizabeth*, *Barham*, *Malaya* en *Valiant*. Volgens Plevy waren dit de beste oorlogsschepen die de Britse scheepsbouw tot dan toe had voortgebracht. De levensloop van deze grillige lady, die een karakteristieke scheepslijn had, was indrukwekkend. Het schip had namelijk zowel aan de Eerste als de Tweede Wereldoorlog deelgenomen. De *Warspite* behoorde tot de zogenaamde Koningin Elisabeth klasse. De schepen van deze klasse bezaten een solide bouwconstructie, die voortborduurde op het principe van het 'all big gun' schip *Dreadnought* (kiellegging op 2 oktober 1905). De bouw van deze vijf schepen was het gevolg van een prestigieus scheepsbouwprogramma dat uiteindelijk zo'n slordige vijftien miljoen Britse ponden zou gaan kosten. De schepen, die vanaf 1912 op stapel werden gezet, vormden gezamenlijk het vijfde oorlogseskader, dat opdracht kreeg om de vijandelijke (lees Duitse) vloot de pas af te snijden door te proberen achter haar linie te komen. De volledige 'Koningin Elisabeth klasse' was gedurende de beide wereldoorlogen actief, en door de jaren heen werden de schepen keer op keer opnieuw uitgerust en gemoderniseerd. De *Warspite* kende een voortstuwing met behulp van dieselmotoren en kon een snelheid van vijfentwintig knopen bereiken. De levensduur van deze schepen bleek ongekend, want op de *Barham* na wisten zij allemaal beide wereldoorlogen te overleven.

Dikwijls wordt de levensloop van een schip met behulp van teveel chronologisch opgesomde droge feiten op de voet gevolgd. Harry Plevy doet dat gelukkig niet. Aan de hand van herinneringen van oud-opvarenden weet hij op succesvolle wijze het leven van de *Warspite* tot leven te wekken. Door de ogen van officieren, onderofficieren en matrozen komt de centrale rol van het schip tijdens de Slag bij Jutland in 1916, haar deelname aan de strijd tegen de Duitsers bij Narvik (Noorwegen), haar rol als vlaggenschip van admiraal Cunningham tijdens de zeeslag bij Kaap Matapan (Griekenland) tegen de Italianen in de Middellandse Zee in 1941, haar daadkrachtige optreden tegen de Japanners in de Indische Oceaan en haar overleven gedurende de bombardementen op de kust van Normandië en Walcheren in 1944, op soms dramatische wijze tot leven. Dankzij deze manier van schrijven weet Plevy de *Warspite*, in tegenstelling tot de andere boeken die ooit over dit schip verschenen, griezelig dicht bij de lezer te brengen, waardoor het boek als een thriller leest.

Desondanks vind ik het storend dat de auteur een te grote hoeveelheid citaten in de lopende tekst heeft verwerkt, waardoor de continuïteit van het verhaal op sommige plaatsen onnodig wordt verstoord. Naar mijn smaak had hij er beter aan gedaan om minder ooggetuigenverslagen te gebruiken, waardoor het door hem beoogde effect gelijk zou zijn gebleven. Daar tegenover staat echter dat Harry Plevy, naast de herinneringen van de verschillende bemanningen van de *Warspite*, ook gebruik heeft gemaakt van vijandelijke verslagen en belevenissen van burgers die tijdens de verschillende onderhoudsbeurten aan het schip hebben gewerkt. Het maakt de tekst bijzonder levendig en levert daar waar nodig verschillende invalshoeken op. Het fotokatern in het midden van het boek is indrukwekkend, maar had wat mij betreft omvangrijker mogen zijn. De fotoreeks start met haar tewaterlating op 26 november 1913 in Devonport, en eindigt met een bijna spookachtige foto van de *Warspite* in 1951. Het onttakelde schip ligt in het ondiepe water ter hoogte van Saint Michael's Mount bij Penzance. Argeloze bezoekers van deze toeristische trekpleister aan de westkust in Engeland kijken vanaf de verschansing van het klooster op het marineschip neer. Deze fotoreeks geeft eens te meer aan hoe belangrijk het is dat er plaatjes in een boek staan en hoe eenvoudig deze kunnen inspireren tot het lezen van de tekst. Het boek van Harry Plevy ontleent haar kracht echter aan zijn aanstekelijke schrijfstijl, die tot stand komt dankzij het gebruik van de soms indrukwekkende en nog nooit eerder gepubliceerde egodocumenten!

Graddy Boven

John Roberts, *British Warships of the Second World War* (London: Chatham Publishing, 2000, 160 p., ill., ISBN 1-86176-131-7; £ 30.00)

In 1989 bracht ik in het kader van het Marinemodellenkamer project van het Rijksmuseum een bezoek aan het tekeningendepot van het National Maritime Museum te Greenwich. In dit depot zijn een miljoen tekeningen opgeslagen, voor de helft behorende tot de Admiralty Collection. De tekeningencollectie omvat een tijdsperiode vanaf 1700 tot aan het eind van de Tweede Wereldoorlog. Het zijn meest werktekeningen, gebruikt bij het ontwerp en constructie van de schepen voor de Brits Marine. Met het inventariseren van deze collectie was toen al een begin gemaakt. Het moet een gigantisch werk zijn, niet alleen vanwege de omvang van de collectie. De tekeningen die ik zag waren transparanten (calques) opgerold in kokers, die met grote zorgvuldigheid moesten worden uitgerold om beschadiging te voorkomen. Langzamerhand worden de vruchten van dit werk zichtbaar, zoals met deze publicatie van John Roberts. Deze uitgave is de tweede van de 'Blueprint series', waarvan eerder het door mij gerecenseerde *Warships of the Napoleontic Area* van Robert Gardiner verscheen. In *British Warships of the Second World War* is een keuze gemaakt uit dat deel van de Admiralty Collection, dat de periode 1920-1945 omvat. Roberts maakte een keuze uit de voornaamste typen schepen te weten slagschepen en slagkruisers, vliegkampschepen, kruisers, torpedobootjagers, escortschepen, onderzeeboten, mijnenleggers, mijnenvegers, kanonneerboten, amfibische vaartuigen, trawlers, depotschepen, motortorpedoboten en hulpschepen voor de luchtverdediging. Hij had bij zijn keuze ook rekening te houden met de kwaliteit van de tekeningen met het oog op reproductie. Want een aantal tekeningen zijn van slechte kwaliteit of komen door beschadiging niet voor reproductie in aanmerking. Hij koos voor de algemene plannen, die de status hadden 'as fitted', dat wil zeggen dat de betreffende schepen volgens deze plannen waren afgebouwd. Deze tekeningen werden door de Admiralty en op de Dockyards gebruikt als referentiemateriaal.

Een slagschip van de Lion-klasse had een totale lengte van 238 meter. De algemene plannen hebben een schaal van 1 op 96. Een calque heeft dus een lengte van bijna 2,5 meter. Deze schaal is nodig vanwege de mogelijkheid om de vele details met de er bijbehorende bijschriften op de tekening te kunnen aanbrengen. De details en aanduidingen zijn op de originele tekeningen al klein, zodat er bij reproductie en verkleining van tekeningen van deze lengte naar boekformaat weinig leesbaars overblijft.

Na de inleiding met een samenvatting over het ontwerpproces, de constructie en uitleg over de 'as fitted' tekeningen, geeft Roberts een kort overzicht van de invloed van de internationale vlootverdragen op de ontwerpen tussen de beide wereldoorlogen. Terwijl Japan, Italië en Duitsland zich van de ondertekende verdragen niets aantrokken, bleven de Amerikanen en Britten zich bij hun nieuwbouwprogramma tot aan het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog houden aan de beperkingen van de vlootverdragen. Voor wat de kapitale schepen betreft, koos Roberts voor het reproduceren van de algemene plannen van de *Nelson* en de *King George V*. De gereproduceerde tekeningen van de *Nelson* zijn, gezien de kwaliteit, meer curieus dan informatief. De informatieve waarde van de tekeningen wordt ontleend aan de door Roberts toegevoegde verklaringen. Maar ook beschrijft Roberts de geschiedenis van de

ontwerpen als gevolg van de evoluerende stafeisen, rekeninghoudend met de vlootverdragen. Zo zien wij hoe bij de *King George V* klasse is gekozen voor vierlingtorens om de scheepslengte en het deplacement binnen de gestelde limiet te houden. De reproducties van de tekeningen van kleinere schepen, zoals die van de kanonneerboot *Roberts*, zijn uiteraard duidelijker. De kanonneerboten werden ook wel monitor genoemd en waren in de Eerste Wereldoorlog bestemd voor artillerieondersteuning van de linkerflank van het Westfront. De kiellegging van de *Roberts* vond plaats in april 1940 en de oplevering in oktober 1941. Het schip had een waterverplaatsing van 8000 ton en was voorzien van een tweelingtoren met 15 inch geschut, terwijl de snelheid niet meer dan 12 knopen bedroeg. Samen met het zusterschip *Abercrombie* en de oudere *Erebus* gaf de *Roberts* ondersteuning bij de amfibische landingsoperaties tussen 1942 en 1944, het laatst tezamen met het slagschip *Warspite* bij de aanval op Walcheren in november 1944.

Het unieke van deze uitgave is, dat de aandacht is gevestigd op een belangrijke bron voor de studie van de maritieme geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog, namelijk de Admiralty Collection in beheer bij het National Maritime Museum te Greenwich.

J.M. Dirkzwager

Franz Selinger, *Von 'Nanok' bis 'Eismitte'. Meteorologische Unternehmungen in der Arktis 1940-1945* (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Band 53; Bremerhaven/Hamburg: Convent Verlag, 2001, 384 p., krtn., ill., ISBN 3-934613-12-8; € 49,00).

Het systematisch verzamelen van meteorologische gegevens om zeereizen te bekorten en veiliger te maken, begon even voor het midden van de negentiende eeuw. De gegevens werden verwerkt in 'pilot charts', die bij koopvaardij en marine spoedig grote populariteit genoten. De komst van radiotelegrafie, zo'n halve eeuw later, luidde een nieuwe fase in. Schepen seinden de weersomstandigheden door naar kuststations. Meteorologische instituten verzamelden die gegevens en verwerkten ze tot weerkaarten, die vervolgens via radiosignalen aan de scheepvaart ter beschikking werden gesteld. In dit proces namen de poolstreken een uitzonderingsplaats in, omdat daar weinig scheepvaart was. Er was daarom nauwelijks behoefte aan meteorologische gegevens en het loonde niet om er weerstations te vestigen. Dit leidde tot een gebrek aan gegevens over de lange termijn en gebrekkig inzicht in het toch al grillige weerpatroon in de poolstreken.

In deze situatie kwam verandering toen het Atlantisch gedeelte van de Arctis in de Tweede Wereldoorlog voor de Duitsers en geallieerden oorlogsgebied werd. Informatie over de weersomstandigheden en vooral de mogelijkheid om die te voorspellen, was van belang voor vaar- en vliegbewegingen. De Duitsers hadden dit sneller door dan de Britten. In 1940 geboden de laatste de sluiting van het Noorse weerstation op het eiland Jan Mayen, een der weinige in het noordelijk poolgebied. Deze fout is het jaar daarop overigens hersteld. Spoedig vestigden Duitsers en geallieerden zowel bemande als onbemande weerstations in de Arctis. Ze verschenen aan de oostkust van Groenland, op het eiland Hopen en Bereneiland, en op verschillende locaties in de archipels van Spitsbergen en Franz-Joseph Land. De bemanning van de stations bestond uit een meteoroloog en enkele officieren en manschappen van de marine, waaronder een marconist. Omdat de meteoroloog en de marconist in feite het belangrijkst waren en om het hele etmaal actief te kunnen zijn, hadden die twee functionarissen vaak één of meer assistenten die hen konden vervangen. De stationsbemanningen werden in de ijsvrije zomers op hun post geïnstalleerd. Om zich tijdens de pooldag aan de waarneming van de vijand te onttrekken werden ze veelal per onderzeeboot vervoerd en nabij hun bestemming aan land gezet. Ze waren voorzien van voorraden voedsel, medicamenten, zenders met accu's, een aggregaat en als bouwpakket hun onderkomen. Verdere bevoorrading van deze stations gebeurde doorgaans vanuit de lucht. Ook de onbemande stations, voornamelijk Duits, registreerden gegevens over het weer zoals windrichting en -kracht, luchtdruk en hoeveelheden neerslag, die gecodeerd automatisch draadloos werden uitgezonden. Door de toename van het aantal weerstations waren er op een gegeven moment, zonder het van elkaar te weten, op Groenland, Spitsbergen en Franz-Joseph Land zowel Duitse als geallieerde stations gevestigd. De Duitsers hadden in 1943 zelfs enige tijd een onbemand station op het Canadese Labrador.

De auteur heeft de inspanning – vooral de Duitse – om tijdens de oorlog inzicht te krijgen in het weer in de Arctis in detail onderzocht. Het resultaat mag er zijn. Het is een gedegen studie geworden over een fascinerend onderwerp dat tot dusverre weinig aandacht van historici kreeg. Selinger gebruikte een indrukwekkend breed scala niet eerder geraadpleegde bronnen. Daarbij zijn archieven, zowel in Duitsland als daarbuiten. Er is een aanzienlijk aantal persoonlijke, niet-gepubliceerde dagboeken bewaard gebleven, die door bemanningsleden van weerstations zijn bijgehouden. De meeste zijn nog in particulier bezit. Door hier uit te putten en door het interviewen van personen die tijdens de oorlog op Arctische weerstations werkten, krijgt de lezer een persoonlijke en intieme kijk op het door oorlog en klimaat geïsoleerde bestaan tijdens de lange Arctische winter. Het boek bevat vele, voor het verhaal verhelderende kaarten, onder meer een serie op dezelfde schaal die per oorlogsjaar inzicht geeft in de ligging van de weerstations van beide kampen. Tenslotte bevat het een behoorlijk aantal, vaak boeiende foto's die op de verschillende stations zijn gemaakt. Het zijn uiteenlopende beelden zoals van het oplaten van meteorologische ballonnen en het uitvoeren van meteorologische waarnemingen, berenjacht, het interieur van een marconistenhut, groepsfoto's van stationsbemanningen in de sneeuw en binnen aan de maaltijd. Kort samengevat is *Von 'Nanok' bis 'Eismitte'*, een waardevolle bijdrage aan de geschiedenis van wetenschapsbeoefening voor de scheepvaart tijdens de Tweede Wereldoorlog.

W.F.J. Mörzer Bruyns

J.G. van Oord, *Een gedurfde onderneming. De geschiedenis van Van Oord Groep nv.* (Zutphen: Walburg Pers, 2001, 308 p., ill., ISBN 90-5730-150-4; € 31,95)

De wereldbaggermarkt werd tot voor kort grotendeels gedomineerd door zes Nederlandse 'natte' aannemingsmaatschappijen. De specialisatie per bedrijf verschilt: Boskalis, Ballast Nedam Baggeren, HBG's baggerpoot Hollandsche Aannemings Maatschappij (HAM) en het kleinere Blankevoort houden zich bezig met zowel het natte als droge grondverzet. Een baggeroorlog tussen de vier grootste ondernemingen brak in 1999 uit, wat leidde tot diverse fusieplannen en vijandelijke overnames.

Een baggerbedrijf dat zijn eigen weg gaat, is het kleinere Van Oord ACZ in Gorichem, specialist in kust- en oeverwerken en in offshore gerelateerd baggerwerk. In 1998 bestond dit Van Oord ACZ vijftig jaar. Voor J.G. (Koos) van Oord, sinds 1994 voorzitter van de Raad van Bestuur van het bedrijf en student geschiedenis in Utrecht, aanleiding om de bedrijfsgeschiedenis van het van oorsprong gereformeerde familiebedrijf op papier te zetten.

De auteur biedt een interessante kijk achter de schermen van dit baggerbedrijf. Het mooi geïllustreerde boek kent een vrij zakelijke benadering. Dat komt vanzelfsprekend door de achtergrond van Koos van Oord, als telg uit de gelijknamige familie, als econoom en zeker omdat de auteur sinds 1972 in de top van het familiebedrijf zit. Deze bedrijfsgeschiedenis is dan ook geschreven door de bril van een zeer betrokken ondernemer. De auteur schrijft zelf in zijn inleiding dat techniek en personele aspecten onderbelicht blijven. Slechts door gebruik te maken van verluchtende bijdragen uit het personeelsblad komt de man op de werkvloer om de hoek kijken. Ondanks deze manco's is de in het boek opgetekende geschiedenis van dit familiebedrijf interessant genoeg. Het geeft een goed beeld van de ontwikkeling van het baggerbedrijf in de tweede helft van de twintigste eeuw.

De geschiedenis van het baggerbedrijf is een aaneenschakeling van fusies en afsplitsingen. De familie Van Oord had in 1948 een aannemingsbedrijf in Werkendam, van oorsprong voortgekomen uit het griend- en rijswerk. Dit bedrijf viel in dat jaar in twee delen uiteen. In Werkendam werd het bedrijf voortgezet onder N.V. Aannemers en Handelsmaatschappij Van Oord. 'Ondernemer-koopman' Jac. G. van Oord begon een aannemingsbedrijf in Utrecht. Deze Utrechtse Van Oord zou de latere grondlegger worden van het huidige concern.

Het Deltaplan was in 1959 de reden dat beide aannemersmaatschappijen gingen samenwerken met twee andere bedrijven, gericht op het rijs- en zinkwerk in Zeeland. Deze samenwerking kreeg gestalte in de Aannemers Combinatie Zinkwerken (ACZ) op Noord Beveland en later in Gorichem. Tot 1972 bleef ACZ in haar oorspronkelijke samenstelling bestaan. Zowel het waterbouwkundige aannemingswerk als het baggerwerk maakten sindsdien deel uit van de activiteiten. Spoedig volgden de afsplitsingen: Van Oord Werkendam werd opgekocht door de HAM. Van Oord Utrecht werkte inmiddels samen met Van Ommeren uit Rotterdam onder de naam 'Dredging VO2'. Het was de stap naar de sleepzuigers en daarmee naar de internationale markt. Dredging nam onder de vijftien Europese sleepzuiger-eigenaren een middenpositie in. AZC en zusterbedrijf Dredging VO2 waren relatief kleine ondernemingen van elk 200 tot 300 werknemers. In 1982 trok Van Ommeren zich terug uit het baggerbedrijf. Uiteindelijk werd pas in de jaren negentig besloten Van Oord en

het overgebleven deel van ACZ echt te integreren. Van Oord AZC had echter wel een sterke positie op het gebied van 'valpijpschepen', een speciaal type steenstortvaartuig, meest gebruikt in de offshore. Maar ook hier sloeg de concurrentie hard toe. De aanleg van nieuwe vliegvelden bij Hong Kong en Singapore leverden grote winsten op. Een groot landaanwinningproject bij Koeweit zorgde dat Van Oord ACZ aan de rand van de afgrond kwam te staan, toen Irak het land binnen viel en het project niet doorging. Tevens bleek duidelijk dat de grote baggerbedrijven niets voelden voor enige clustervorming met Van Oord. Om stand te houden tussen de zeer grote broers, was een herprofilering van het bedrijf nodig. Niet alleen als baggeraar, maar ook als kustwaterbouwer en aannemer van grote infrastructurele werken als de HSL-lijn.

C.P.P. van Romburgh

Gerhard Simonsen, *Verschollen im Nordatlantik. Der rätselhafte Untergang des deutschen Lash-Carriers 'München'* (Hamburg: Convent Verlag, 2000, 136 p., ill., ISBN 3-934613-05-5; ca. € 34,00)

In gedachte hoor ik de vraag van de leraar Duits: 'Waarom gebruikt de auteur hier het woord verschollen en niet verschwunden?'. Er is maar één correct antwoord mogelijk. Verschwunden betekent simpelweg verdwenen maar verschollen betekent verdwenen op dramatische wijze, zonder een spoor achter te laten. Dat is dan ook precies wat er op 12 december 1978 gebeurde met het Duitse experimentele vrachtschip *München*.

In het begin van de jaren zestig van de vorige eeuw kregen vrachtschepen die lading wilden lossen of halen in veel havens te maken met eindeloze wachttijden. De groei van het internationale vrachtverkeer en de steeds maar groter wordende schepen vergden het uiterste van de bestaande haveninfrastructuren. Schepen die moeten wachten kosten geld, en schepen die lang moeten wachten kosten veel geld. Grote rederijen begonnen dan ook te zoeken naar methoden om het vrachtverkeer efficiënter af te doen. De meest succesvolle oplossing die werd gevonden en die alle andere oplossingen in de schaduw zou stellen, is ongetwijfeld de wereldwijde introductie van het containerverkeer. Er werd destijds echter ook gezocht naar andere methoden. Eén van de experimentele ontwikkelingen uit deze periode was de introductie van de 'barge-carrier' ook wel 'lash-carrier' genoemd (lighter aboard ship). Bij deze vinding wordt de lading vervoerd in een aantal 'lichters' die naar behoefte in het ruim van het schip kunnen worden gestuwd. De lichters kunnen niet zoals bij een 'dock-schip' naar binnen varen, maar worden door middel van een zware portaalkraan aan de achterzijde van het 'moederschip' uit het water gehesen. Ze worden vervolgens (net als containers) door de portaalkraan over het laadruim van het moederschip verdeeld. Nadat de lichters zijn gestuwd, kan het moederschip op reis om de lichters naar willekeur te lossen en te laden in een havenplaats. Eenmaal aangekomen – zo was de redenering – kunnen de lichters onafhankelijk van de capaciteit en de beschikbaarheid van havenfaciliteiten rechtstreeks naar een klant worden gebracht. Volle lichters worden vervolgens geruild voor lege, die op hun beurt weer snel aan boord kunnen worden genomen. Het is een systeem dat nu de lachlust van de gemiddelde cargadoor zou opwekken, en het is dan ook niet verwonderlijk dat het geen succes is geworden.

De Nederlandse Holland-Amerika Lijn had ervaring opgedaan met dit nieuwe scheepstype, en ook de Duitse rederij Hapag-Lloyd AG wilde met de nieuwe vinding in zee. Beide scheepvaartmaatschappijen werkten op een aantal punten nauw samen en besloten de nieuwe lash-carriers te gaan inzetten op de Combi-Line. De Hapag-Lloyd bestelde bij de Antwerpse scheepsbouwer Cockerill twee schepen en op 12 mei 1972 liep de 261 meter lange *München* – een zusterschip van de Nederlandse *Bilderdijk* – van stapel. Zonder grote problemen verzorgde de *München* daarna eenenzestig reizen tussen Europa en de Golf van Mexico. Op de tweeënzestigste reis ging het fout. Het schip verliet Bremerhaven – keurig op schema – op 7 december 1972 met het Amerikaanse Savannah als bestemming. Aan boord bevonden zich 83 lichters (de maximale capaciteit) geladen met diverse soorten staal en stukgoed. Toen het schip de Azoren passeerde, kwam het in slecht weer terecht. De marconist meldde aan de Duitse vrachtvaarder *Caribe* op 12 december dat het schip golven van dertig meter 'over kreeg'. Rond drie in de middag ontving de marconist van de Griekse bulkcarrier *Marion* een enigszins verminkt noodsignaal van het schip. Zijn pogingen om verbinding met de *München* te krijgen liepen echter op niets uit. Ook een later uitgevoerde zoektocht door verschillende schepen en de Amerikaanse kustwacht leverde aanvankelijk niets op. Pas veel later werden twee lichters en een beschadigde lege reddingsboot op zee aangetroffen. De bemanning van zevenentwintig koppen en de meereizende vrouw van één van de officieren waren in de golven omgekomen.

Het boek behandelt op grondige wijze de geschiedenis van de *München* en staat uitgebreid stil bij de bevindingen van het onderzoek dat in 1980 door het Duitse Seeamt werd afgesloten. Tot een alles verklarende opvatting kon het Seeamt niet komen, al concludeerde het voorzichtig dat het niet aannemelijk was dat het schip uitsluitend door het slechte weer was vergaan. Voor geïnteresseerden in lash-carriers biedt het boek een schat aan goed gedocumenteerde en geïllustreerde informatie. De vraag waardoor het schip is vergaan kan echter, ondanks al deze informatie, niet worden beantwoord en zo behoort ook de *München* tot die schepen die om een onverklaarbare reden nooit meer thuisvoeren.

Dirk J. Tang

Davis Eltis e.a. (eds.), *The Trans-Atlantic Slave Trade. A Database on CD-ROM* (Cambridge: Cambridge University Press, 2000, cd-rom met begeleidend boek, 90 p., ISBN 0-521-62910-1; £ 125.00)

In 1969 plaatste Philip D. Curtin als eerste de omvang van de transatlantische slavenhandel op de agenda van historici. Met zijn *The Atlantic Slave Trade. A Census*, dat niet op eigen onderzoek maar op dat van anderen was gebaseerd, daagde Curtin vakgenoten uit tot nadere archiefstudie, opdat ooit de ware omvang van deze mensenhandel vastgesteld zou kunnen worden. Ruim dertig jaar later is het debat over het slavernijverleden en de slavenhandel een 'hot issue' geworden, waarin deelnemers elkaar met schuldbekentenissen en herstelbetalingen om de oren slaan. Tijdens de laatste VN-conferentie over racisme en discriminatie in het Zuid-Afrikaanse Durban bijvoorbeeld bleek hoe gevoelig het slavernijverleden onder afstammelingen van slaven en in diverse Afrikaanse staten ligt. Sinds Curtins studie zijn niet alleen de emoties hoog opgelopen, maar is ook veel kwantitatief onderzoek verricht. Vanaf eind jaren zeventig verschijnen jaarlijks nieuwe studies over de aard en omvang van de transatlantische slavenhandel. Inmiddels is dit aantal zo omvangrijk, dat er een flinke bibliotheek mee gevuld kan worden. Maar wat tot voor kort ontbrak, was een toegankelijk overzicht van de her en der verzamelde gegevens. De overzichtswerken die verschenen, beperkten zich noodzakelijkerwijs tot getotaliseerde aantallen slaven per periode en per regio, en algemeenheden over scheepstypen, sterfte aan boord, afzetgebieden en andere zaken. Dankzij de micro-elektronica behoren deze beperkingen nu tot het verleden.

Een aantal jaren geleden nam Barbara Solow het initiatief tot het samenstellen van een gecomputeriseerde datacollectie, waarin alle beschikbare gegevens over de transatlantische slavenhandel zouden worden opgenomen. Vervolgens werd door een groot aantal onderzoekers en studenten een gegevensbestand opgebouwd van maar liefst 27.233 slavenreizen die in de periode 1595-1866 zijn gemaakt. Inmiddels is dit bestand op cd-rom uitgebracht. De samenstellers ervan schatten zeventig procent van de transatlantische slavenreizen voor kwantitatief onderzoek toegankelijk te hebben gemaakt. Zij claimen terecht het meest complete overzicht van de transatlantische slavenhandel bijeen te hebben gebracht. Naast duizenden scheepsnamen bevat de collectie namen van kapiteins, havens van uitreding, plaatsen waar slaven in Afrika zijn ingekocht en in de Amerikaanse koloniën zijn verkocht. Maar er staat veel meer op deze slimme schijf; onder meer het aantal slaven per schip, de sterfte aan boord en de bronnen waaraan deze informatie is ontleend. Met deze en tal van andere gegevens kan de gebruiker op simpele wijze zijn eigen onderzoek uitvoeren. Wie bijvoorbeeld wil weten welke slavenschepen er tussen 1701 en 1725 vanuit de Republiek naar West-Afrika zijn vertrokken, gaat als volgt te werk: hij selecteert de periode en het land van vertrek, en klikt 'perform query' aan. Binnen enkele seconden verschijnen 110 slavenschepen die in deze periode zijn uitgereed op het beeldscherm, compleet met de naam van het schip en die van de kapitein. Wie meer wil weten klikt op een van de afzonderlijke schepen en krijgt vervolgens een uitgebreide lijst met aanvullende informatie, tenminste als die in het bronnenmateriaal of de literatuur is aangetroffen. Opgevraagde gegevens kunnen met een klik in een grafiek, een samenvatting of een analyse van het materiaal worden omgezet, inclusief standaarddeviatie. Aldus kan zowel op micro- als op macroniveau onderzoek worden gedaan. Wie ook nog wil weten hoe een slavenschip eruit heeft gezien, kan via de startpagina tekeningen van de *Aurore*, de *Brooks* en de *Vigilante* bekijken. Daarbij dient wel te worden bedacht dat deze drie vaartuigen slechts ten dele representatief zijn voor de schepen waarmee gedurende drie eeuwen slavenhandel is bedreven. Het getoonde in-

terieur van de *Brooks* bijvoorbeeld, waarop slaven als haringen in een ton op verschillende dekken bijeen zijn gepakt, was door abolitionisten vervaardigd als wapen in de strijd tegen de onmenselijke slavenhandel. Of ze werkelijk zo zijn vervoerd, is op zijn minst twijfelachtig.

Hoe indrukwekkend en bruikbaar deze datacollectie ook is, een van de belangrijkste en meest schrijnende problemen van het onderzoek naar de slavenhandel is er niet mee opgelost, namelijk die van het ontbreken van de identiteit van slaven. Die is wegens gebrek aan gegevens ook in de toekomst niet te achterhalen. Een ander probleem is dat de plaatsen waar slaven in Afrika zijn ingekocht, weinig zeggen over het werkelijke gebied van herkomst. Dikwijls immers werden slaven ver vanuit het binnenland naar de kust gebracht. Ook met het verschijnen van deze cd-rom is het laatste woord over de ware omvang van de transatlantische slavenhandel niet gezegd. De samenstellers zelf werken inmiddels aan de uitbreiding en verbetering van hun datacollectie. Nader onderzoek zal niet alleen aanvullende gegevens opleveren, maar tevens het aantal fouten in de collectie reduceren. Het wachten is op de volgende editie van deze gecomputeriseerde mijlpaal in de geschiedenis van de slavenhandel.

Bij de cd-rom wordt een begeleidend boekje met een helder geschreven gebruiksaanwijzing geleverd. In dit boekje geven de samenstellers tevens een verantwoording van de door hen gekozen variabelen, de mogelijkheden en onmogelijkheden van de gegevens voor onderzoek, alsmede een overzicht van de bronnen en literatuur waaraan de data zijn ontleend. Het boekje wordt afgesloten met een uitgebreid overzicht van de toegepaste codes. De cd-rom en het begeleidende boekje zijn zo gebruiksvriendelijk opgesteld, dat zelfs de grootste digibeet met het materiaal moet kunnen werken. De enige barrière die potentiële gebruikers moeten nemen, is de meer dan forse aanschafprijs.

Henk den Heijer

B.C. Damsteegt, *Nieuwe spiegel der zeevaart. Beknopte historische atlas van de Europese kusten met de oude Nederlandse namen* (Amsterdam: Edita KNAW (herziene uitgave), 2001, 174 p., krtn., ISBN 90-6984-302; ca. € 56,80)

Voor geïnteresseerden en onderzoekers in de historische cartografie en historische toponomie is de tweede, herziene druk van B.C. Damsteegts *Nieuwe spiegel der zeevaart* zeker een aanrader. Ik ben in de gelukkige omstandigheid dat ik de eerste en de tweede druk naast elkaar kon leggen en vergelijken. De eerste reactie is dat de tweede druk er een stuk aantrekkelijker uitziet en zeker nog vaker ter hand genomen zal worden dan de eerste druk.

De titel van het boek refereert aan het grote werk van de Enkhuizer stuurman en cartograaf Lucas Jansz. Waghenaer wiens *Spieghel der Zeevaerdt* werd uitgegeven in 1584-1585. Damtsteegts werk heeft betrekking op vrijwel hetzelfde Europese kustgebied als Waghenaer in zijn *Spieghel* beschrijft. Alleen de Canarische Eilanden, Spitsbergen en Jan Mayen komen niet in Waghenaers werk voor. Het eiland Spitsbergen werd door de Nederlander Willem Barentsz. in 1596 herontdekt. Het duurde toen nog twintig jaar voordat het eiland werd opgenomen in de *Caert-Thresoor* van Barent Langenes, die in 1616 door Jodocus Hondius werd uitgegeven. Toen het eiland in 1925 bij Noorwegen werd gevoegd, kreeg het de naam Svalbard. Het eiland Jan Mayen werd in 1614 voor het eerst geregistreerd door de Hollandse walvisvaarder Jan Jacobsz. Mayen.

Waghenaer wijdt achterin de *Spieghel* een pagina aan het taalgebruik van de 'Zee-varende luyden uyt Hollandt ende Zeelandt', en vermeldt dat deze zeevarenden de plaatsnamen 'gheheel absurd, vreemt, ende anders noemen dan deselfde eygentlijck by de Franchoisen, Spaengjaerden ende Engelschen respectiue uytgesproken' werden. Na een verklarende tekst geeft Waghenaer in drie kolommen de plaatsnamen zoals deze op zijn kaarten in het 'Nederduytsch gestelt' zijn, met erachter een vermelding van de lokaal in gebruik zijnde naam.

Damsteegts doel van deze publicatie is de lezer en onderzoeker een verklaring te geven van de vele namen voor havens, eilanden, banken en riffen die op zestiende en zeventiende-eeuwse kaarten voorkomen of genoemd worden op leeskaarten en in reisverslagen, die op moderne kaarten ontbreken. Ook zou het boek de zeehistoricus een hulpmiddel verschaffen bij het zoeken in de collecties van musea en archieven naar oude atlassen en kaarten. Het gemis van de bewaarplaatsen en signaturen van de gebruikte bronnen is in de huidige tijd, waarbij veel collecties zijn ontsloten via het internet, geen probleem. Ook de bestaande bibliografieën over kaarten bieden de onderzoeker genoeg aanknopingspunten voor de vindplaatsen van deze bronnen.

Het uitgangspunt voor Damsteegts werk zijn de oude teksten in de Hollandse zeeboekjes. Hij heeft de teksten hiervan zorgvuldig doorgenomen op geografische namen en zeilaanwijzingen, en die vergeleken met de kaartboeken en atlassen uit de zestiende en de zeventiende eeuw en de grootschalige zeekaarten uit de jaren 1920-1940. Het resultaat is een verzameling van circa 3250 namen, die zijn vastgelegd in dertig deelkaarten (hoofdstuk 1) van de bestudeerde gebiedsdelen. Hoofdstuk 2 geeft een opsomming en beschrijving van de gebruikte bronnen. Het is nog steeds een interessant hoofdstuk, waarbij de verschillende zeemansgidsen met elkaar vergeleken worden. Jammer echter is dat Damsteegt geen recente literatuur heeft gebruik bij de vernieuwing van dit hoofdstuk. Het gebeurt namelijk nog steeds dat nieuwe bronnen getraceerd worden. In hoofdstuk 3 getiteld 'Redeneringen en conclusies', worden de namen op de dertig deelkaarten besproken. De kustlijnen en de ligging van opmerkelijke rotsen en landmerken op de kaarten van Damsteegt verschillen niet zoveel met de huidige situatie. Anders is het met de weergave van zeegaten, geulen, zandbanken en ondiepten. Door stromingen wijzigde de ligging daarvan voortdurend. Op de kaarten zijn dan ook meestal de zestiende of zeventiende-eeuwse omlijningen aangegeven. Achterin de *Nieuwe spiegel der zeevaart* is een uitgebreid register van geografische namen opgenomen, alfabetisch op naam in de oude spellingswijze. Achter deze namen staan vaak nog enkele synoniemen en in cursief de in het Nederlands gebruikte naam aangegeven. Jammer is het dat Damsteegt niet de plaatselijk in gebruik zijnde naam heeft vermeld, bijvoorbeeld bij de Noord-Franse plaatsen Dunkerque voor Duinkerken, Bergues voor Sint Winoxbergen en Gravelines voor Grevelingen.

Erik Walsmit

Norman J. Brouwer, *The International Register of Historic Ships* (London: Chatham Publishing, 1999, 384 p., ill., ISBN 1-86176-125-2; £ 35.00)

Al weer zo'n vijftien jaar geleden verscheen voor het eerst een door Norman Brouwer, senior ship historian van het New Yorkse South Street Seaport Museum, vervaardigd register van historische schepen. Inmiddels heeft zijn geesteskind een derde editie bereikt, geheel herzien en bijgewerkt. Voor opname in het register komen alleen authentieke schepen in aanmerking die een historische of educatieve waarde bezitten, minstens twaalf meter lang zijn en beheerd worden door een museum of non-profit organisatie. Dus geen nagebouwde Oostindiëvaarders of andersoortige replica's. Schepen in particulier bezit worden slechts opgenomen indien zij van belang worden geacht en gebouwd zijn vóór 1950.

De auteur is Amerikaan en de Angelsaksische wereld is dan ook sterk vertegenwoordigd in zijn overzichtswerk. Een derde van de door Brouwer opgenomen schepen bevindt zich in de Verenigde Staten of Groot-Brittannië. De beide maritieme grootmachten laten het herenigde Duitsland, dat met meer dan twee honderd besproken schepen een opvallende derde plaats inneemt, ruim achter zich. Nederland, koploper 'in the number of historical vessels per square mile', Zweden en Australië volgen op nog grotere afstand. Deze landen leveren elk met ruim honderd schepen nog wel een bovenmodale bijdrage aan de door Brouwer beschreven vloot van historische schepen.Van de overige 66 naties, merendeels in Europa en Zuid-Amerika gelegen, zijn beduidend minder vaartuigen in het boek opgenomen. Brouwer heeft door zijn reizen en werk (eerst als zeeman later als museummedewerker) veel gegevens zelf vergaard. Maar zonder de inbreng van derden had zijn register een veel bescheidener omvang gehad. In de inleiding van zijn boek bedankt hij een flink aantal personen bij naam en dan wordt – gezien hun nationaliteit – ook duidelijk waarom bepaalde landen opvallend veel schepen bijdragen aan het register terwijl andere gebieden, zoals bijvoorbeeld Noord-Afrika en het Iberisch Schiereiland, er nogal bekaaid van afkomen. Zowel voor de verdere groei van het register als voor het 'up to date' houden ervan blijven informanten onontbeerlijk. Bezitters van historische schepen en andere potentiële informatieverstrekkers worden in het boek met klem verzocht op- en aanmerkingen te melden.

Het varend erfgoed van Nederland is, mede dankzij enige soufflerende landgenoten, de heren Ron van den Bos en Dick Schouten, goed vertegenwoordigd met 117 vaartuigen, merendeels in bezit van stichtingen en musea. Het waterrijke Nederland kent veel meer bejaarde vaartuigen, maar dat zijn in de regel exemplaren die hun authenticiteit hebben verloren door een verbouwing of modernisering. Een schip dat wel in het register thuis hoort maar vooralsnog ontbreekt is de *Snellius*, een voormalig hydrografisch opnemingsvaartuig van de Koninklijke Marine. Zo zijn er waarschijnlijk nog wel en paar omissies te bedenken. Het boek heeft echter veel wèl

te bieden. Het bevat een grote hoeveelheid nuttige informatie. Het bondige taalgebruik, de logische heldere indeling, de overzichtelijke bladspiegel en de vele afgebeelde schepen maken het boek zeer toegankelijk en prettig leesbaar. Het is een prima naslagwerk en vooral zeer geschikt voor de eerste kennismaking met een bepaald schip. De schepen zijn per land gerangschikt. Na een korte maritiem-historische impressie van het desbetreffende land volgen de vaartuigen alfabetisch geordend op scheepsnaam. Van elk schip vermeldt Brouwer belangrijke basisgegevens zoals het type en bouwjaar, de (oorspronkelijke en huidige) eigenaar(s), de scheepsbouwer, de voortstuwing, de afmetingen en de diepgang (zowel in feet als meters), het overheersende bouwmateriaal, eerdere scheepsnamen, de thuishaven en de conditie waarin het schip zich momenteel bevindt. Het vaste rijtje gegevens wordt afgesloten met een paar zinnen over de geschiedenis van het vaartuig, inclusief informatie over het huidige gebruik van het schip. De door Brouwer opgenomen schepen komen overigens niet allemaal even uitgebreid aan bod. Bij schepen in minder toegankelijke gebieden, zoals bijvoorbeeld Irak, ontbreken allerlei elementaire gegevens, soms zelfs de scheepsnaam.

Na de ruim 1800 besproken schepen rest, voorafgaande aan de afsluitende onmisbare index op scheepsnaam, nog een vijftal bijlagen. Naast een bibliografie met boeken en artikelen over 'maritime preservation', treft men hier onder andere ook een overzicht aan van de schepen ingedeeld naar type. Een opmerkelijke bijlage vormt een lijst van ruim 130 historische schepen die slechts gedeeltelijk bewaard zijn gebleven. Het betreft zowel zichtbare scheepswrakken als substantiële delen van een schip. In het laatstgenoemde geval gaat het meestal om oude scheepsrompen die in musea worden geëxposeerd, dienst doen als monument of een tweede leven zijn begonnen als hotel/restaurant. Bij de tweede editie van Brouwer's register, verschenen in 1993, werd deze bijlage geïntroduceerd. De eerste editie uit 1985 was veel beperkter van opzet en omvang en bevatte 'slechts' ruim 700 schepen, aanwezig in 43 landen. Brouwers register heeft in vijftien jaar tijd een grote vlucht genomen en inmiddels voldoende status en omvang bereikt om aanspraak te kunnen maken op het predikaat standaardbagage voor wereldreizigers met belangstelling voor historische schepen.

Boekaankondigingen

John Robson, *Captain Cook's World. Maps of the Life and Voyages of James Cook R.N.* (London: Chatham Publishing, 2001, 212 p., ill., krtn., ISBN 1-86176-181-3; £ 25.00)

Het lijkt alsof de fascinatie voor de Engelse ontdekkingsreiziger James Cook geen einde kent, vooral voor Engelsen, Australiërs en Nieuw Zeelanders. John Robson groeide niet ver van Cooks geboorteplek op, hetgeen volgens hem een bijzondere band schiep. Later woonde hij in Canada en Australië en uiteindelijk in Nieuw Zeeland, drie landen waar Cook een belangrijke historische figuur is. Robson tekende de 128 kaarten in deze atlas die, met inleidende teksten, een geïllustreerde beschrijving bieden van Cooks leven en reizen. Door korte verhalende bijschriften in het kaartbeeld doet het zelfs enigszins denken aan een stripverhaal. Naast overzicht- en detailkaarten met land- en zeeroutes zijn er kaartjes van gebieden van naar Cook vernoemde plekken, zoals bergen, rivieren en dorpen. Verder zijn er kaartjes van locaties waar Cook wordt herinnerd of herdacht, bijvoorbeeld omdat hij daar in de buurt is geweest. Zo bestaat er een Cookhotel, een Cook waterfontein, een Cookdok, een Cookpark, een Cookobelisk en zijn er talloze monumenten en standbeelden van de ontdekker. Jammer dat de sterrenwacht van ds. J.M. Mohr in Batavia niet wordt vermeld. Cook bezocht die in 1771 en haalde Mohr toen over om zijn waarnemingen bij de Royal Society te publiceren. Op de laatste kaart zijn de Cook Krater op de maan, diepzeetroggen met Cook-gerelateerde namen in de Stille Oceaan en een afbeelding van het ruimteveer *Endeavour* te vinden.

De routes die Cook als kind over land aflegde, zijn slechts bij benadering bekend, net als zijn kolentransporten vanuit Whitby en zijn vroege reizen voor de Royal Navy. Omdat de kaarten geen verdelingen in lengte- en breedtegraden hebben, de schaal en zelfs de noord-zuid richting niet is aangegeven (de auteur verontschuldigt zich hiervoor vanwege het ruimtegebrek), hebben ze meer de functie van illustratie dan van een geografische projectie. Kaarten van de drie reizen naar de Stille Oceaan waren dankzij de Hakluyt Society al in moderne uitvoering beschikbaar. Volgens Robson zijn die voor een breed publiek echter niet gemakkelijk bereikbaar en bovendien zijn nu voor het eerst Cooks vroege reizen in kaart gebracht. Het boek bevat een uitvoerig register van aardrijkskundige namen, met kruisverwijzing tussen inheemse en westerse namen.

Met de keuze van papier, kleuren, lay-out en lettertype zijn auteur en uitgever zorgvuldig geweest en het resultaat is er naar. *Captain Cook's World* is een buitengewoon fraai vormgegeven publicatie. Het zal als atlas dankbaar worden gebruikt door lezers van boeken over Cook op zoek naar de talloze geografische locaties die hij bezocht. Ondersteunend kaartmateriaal is nogal eens verwaarloosd.

W.F.J. Mörzer Bruyns

Peter Le Fevre en Richard Harding (eds.), *Precursors of Nelson. British Admirals of the Eigtheenth Century* (London: Chatham Publishing, 2000, 436 p., ill., ISBN 1-86176-062-0; £ 25.00)

Biografieën van zeehelden zijn momenteel erg in. In Nederland zijn recentelijk Michiel Adriaansz. de Ruyter en Maarten en Cornelis Tromp met nieuwe biografieën vereerd. Ook in Engeland zijn de levens van de meeste grote zeehelden te boek gesteld. Zeehelden van het 'tweede garnituur' lijken nu aan de beurt te zijn.

Richard Harding, professor aan de Universiteit van Westminster, en Peter Le Fevre, freelance maritiem historicus, hebben geïnspireerd door de start van de 'Nelson decade' in 1995, een aantal maritieme historici van naam bereid gevonden een onderzoek te starten naar het personeel, de organisatie en het materieel van de Royal Navy waarmee Nelson zijn successen kon boeken. Tijdens de zogenoemde 'Long Eighteenth Century' (1688-1815) was Engeland lange tijd in oorlog met Frankrijk en Spanje. Het hoogtepunt in deze strijd was Nelsons overwinning bij Trafalgar (1805). Lange tijd daarna beheerste Groot-Brittannië de wereldzeeën. Slechts dankzij de inzet van velen was de Royal Navy in staat zich te ontwikkelen tot een grote, flexibele en effectieve organisatie en zelfs tot 's werelds grootste marine.

Aan de wieg van dit succes stond een aantal bekende en minder bekende admiraals.

In vijftien bijdragen worden de volgende admiraals besproken: Arthur Herbert, Earl of Torrington (1648-1716), Sir George Rooke (c. 1650-1709) en Sir Cloudesley Shovell (1650-1707), George Byng, Viscount Torrington (1663-1733), Sir Charles Wager (1666-1743), Sir John Norris (1660-1749), Edward Vernon (1684-1757), George, Lord Anson (1697-1762), Edward, Lord Hawke (1705-1781), George Bridges, Lord Rodney (1718-1792), Samuel Hood, First Viscount Hood (1724-1816), Richard, Earl Howe (1726-1799), Charles Middleton, Lord Barham (1726-1813), John Jarvis, Earl of St Vincent (1735-1823), Sir William Cornwallis (1744-1819) en George Keith Elphinstone, Lord Keith (1746-1823). Een inleidend hoofdstuk met een algemene schets betreffende de maritieme ontwikkelingen in het achttiende- en negentiende-eeuwse Engeland gaat aan de biografieën vooraf. Bovengenoemde admiraals werden geselecteerd, omdat zij een bijdrage leverden 'across a range of aspects of naval development'. Elke bijdrage begint met een foto van de betrokkenen en omvat twintig tot dertig pagina's. De opbouw van de biografieën is grotendeels gelijkvormig. Opvallend is de grote aandacht voor biografische details. De leesbaarheid komt dit helaas niet ten goede. Zonder enige voorkennis van de Royal Navy in de achttiende en negentiende eeuw zijn de meeste biografieën niet te lezen. Gelukkig biedt de algemene inleiding hier uitkomst. Met korte impressies over 'Money and Administration', 'Manning the Fleet', 'Health and Hygiene', 'Shipbuilding, Design and Technology', 'Signals and Combat' en 'Leadership and Discipline' wordt de 'leek' leesbare en informatieve achtergrondinformatie gegeven, waardoor het toch een publicatie wordt die voor velen aantrekkelijk zal zijn.

Adri P. van Vliet

Morten Hahn-Pedersen (red.), *Sjæk'len: Årbog for Fiskeri- og Søfartsmuseet, Saltvandsakvariet i Esbjerg 2000* (Esbjerg: Fiskeri- og Søfartsmuseet, 2001, 168 p., ill., ISBN 87-87453-98-3, ISSN 0904-1923; Dkr. 198,00)

Het te Esbjerg gevestigde Fiskeri- og Søfartsmuseet is een actieve maritiem-historische instelling, zeker op publicitair gebied. Geregeld worden er monografieën uitgegeven, waarbij aan diverse aspecten van de Deense maritieme geschiedenis aandacht wordt besteed, maar de nationale grenzen niet zelden ook worden overschreden. Daarnaast verschijnt al weer een flink aantal jaren een goed verzorgd jaarboek met een gevarieerde inhoud. De diverse bijdragen worden mooi geïllustreerd en zijn voorzien van Engelse samenvattingen. Ook voor het jaarboek geldt dat er meestal geen sprake is van een beperkte nationale of regionale aanpak. Integendeel, in verschillende artikelen wordt – soms zelfs heel ver – over de grenzen heengekeken. Dat blijkt reeds uit het openingsartikel van het jaarboek 2000 dat in 2001 verscheen. Daarin beschrijft Poul Holm een wereldwijd onderzoek naar de geschiedenis van de verspreiding van het dierlijk leven in de oceanen (p. 8-13). Het onderzoek wordt uitgevoerd door een internationaal consortium onder leiding van de auteur. Eind 2001 werd door de Alfred P. Sloan Foundation te New York een subsidie van 1.2 miljoen dollar toegekend. Een ander internationaal project wordt beschreven door Mette Guldberg . Het betreft een classificatie van regio's in het Waddenzeegebied en is gericht op een inventarisatie van culturele waarden. Bij wijze van voorbeeld beschrijft de auteur het gebied rond Grådyb, een kanaal ten noorden van het eiland Fanø. Maibritt Bager schreef al eerder over de Deense visserijhistorie. Deze maal zijn nieuwe ontwikkelingen in de zestiende en zeventiende eeuw het onderwerp van haar bijdrage (p. 26-33). Martin Rheinheimer doet wel een heel klein stapje buiten de huidige Deense grenzen. De hoofdfiguur van zijn opstel, Harke Olufs, was afkomstig van het Noord-Duitse Waddeneiland Amrum (p. 34-51). Hij verbleef van 1724-1736 in Algerijnse gevangenschap en publiceerde in 1747 te Kopenhagen in een Deense uitgave zijn autobiografisch verhaal. In de overige bijdragen besteedt Morten Hahn-Pedersen aandacht aan de uit West-Jutland afkomstige Martin Spangsberg die van 1720-1761 de Russische Tsaar diende en onder Vitus Bering aan diverse expedities deelnam (p. 52-67), beschrijft Niels Frederiksen de zoektocht naar het in 1868 op Fanøgebouwde schip *I Karen* dat in 1884 aan Noorwegen werd verkocht (p. 68-83) en – nu wel in een zuiver regionale context – doet Soren Byskov uit de doeken hoe men op het eiland Nyord, gelegen tussen zuidelijk Seeland en het eiland Møn, op verschillende (maritieme) manieren in het levensonderhoud voorzag (p. 84-105). Tenslotte vertellen Klaus Barthelmess en Svend Tougaard over hun voortgezette experimenten met het koken van traan (p. 120-127). In een eerder jaarboek (*Sjæk'len*, 1998) was al over de eerste proefnemingen gerapporteerd.

Piet Boon

R. Hope, *Poor Jack. The perilous history of the merchant seaman* (London: Chatham Publishing, 2001, 376 p., ill., ISBN 1-86176-161-9; £ 20.00)

Het is toch goed dat we wel weten dat ook andere volkeren dan de Britten de zeeën hebben bevaren. Dat zou men namelijk bijna vergeten bij lezing van Ronald Hope's aardige bloemlezing van eigentijdse teksten die het leven en werken van zeelieden in de westerse wereld onder woorden hebben gebracht. Deze publicatie beoogt vooral het wee van 'Poor Jack' vast te leggen gedurende twee millennia van zeevaart en wel zonder nadere uitleg van de zeeman bij de handelsvaart. Van 'Happy Jack' was maar weinig sprake. Na Paulus' schipbreuk bij Malta en enkele andere voorvallen, staan van circa 1000 af de ervaringen van zeelieden van de British Isles centraal. Alleen wanneer de auteur over een Engelse vertaling van bijvoorbeeld Portugese of Franse reisverslagen kon beschikken, is een paar keer een niet-Britse beschrijving opgenomen. Langs die weg treffen we ook stukjes aan uit de reisverhalen van de Duitsers Schweitzer en Frik in dienst van de VOC. Verder is het alles Brits en later in de tijd ook deels Amerikaans wat de klok slaat. Dat is niet erg, maar het is goed het perspectief van een auteur in het oog te houden. Een logisch eindpunt zijn de jaren 1980 wanneer in de westerse wereld geleidelijk aan de zeeman vrijwel is verdwenen. Omstreeks 1950 was nog één op de zestig Britse gezinnen van de zeevaart afhankelijk.

Hope is van huis uit economisch historicus en is zijn leven lang werkzaam geweest bij de Seafarers Education Service en de Marine Society. Dit verklaart zijn grote betrokkenheid bij de gewone zeeman, die ook in de keuze van zijn teksten merkbaar is. Vanuit een enorme belezenheid van eigentijdse, later uitgegeven zeemansreisverhalen en verslagen heeft de auteur deze bloemlezing samengesteld. Allerhande aspecten van het varen zijn hier onder woorden gebracht: werving, ziektes en sterfte, natuurverschijnselen, stormen, vrouwen, ontdekkingsreizen en veel meer. De teksten zijn afkomstig van beroepszeelui, maar ook van bijvoorbeeld Chaucer en Shakespeare. Er zitten prachtige, maar ook gruwelijke stukken bij, zoals van een kapitein die een gevangen albatros door zijn hond laat doodmartelen, waarover een matroos vanuit het kraaiennest die het niet kan aanzien een opmerking maakt. Voor straf mag deze matroos niet meer naar beneden komen, totdat hij halfbevroren dood naar beneden valt. Heel beeldend en recent is een beschrijving van een bezoek aan een badhuis in Yokohama. Vanzelfsprekend ontbreken ook de vrouwen en meisjes op Tahiti in de dagen van Wallis en Cook niet.

De ordening van de teksten is per tijdvak en daarin soms per vaart of werelddeel. Ik ben er niet in geslaagd de afgrenzing van die tijdvakken wat betreft jaartallen en thematiek te doorgronden. Elk hoofdstuk krijgt in enkele zinnen een inleiding zonder veel verband met de daarna volgende teksten. Zo wordt aan het begin van hoofdstuk 11 (The Professionals, 1642-1669) opgemerkt dat er drie oorlogen met Nederland waren en de Engelsen 'won them all'. In het midden van het boek zijn diverse aardige illustraties opgenomen. Een ervan vraagt speciaal de aandacht. Het schilderij 'Jeanette' van Leslie Wilcox hangt namelijk in Fortnum en Mason's tearoom in Londen.

J.R. Bruijn

M.H. Parry (ed.), *A Dictionary of the World's Watercraft from Aak to Zumbra* (London: Chatham Publishing/ The Mariner' Museum, 2001, 676 p., ill., ISBN 1-86176-182-1; £ 20.00)

De samenstellers van *from Aak to Zumbra* zijn met de publicatie van dit overzichtswerk niet over een nacht ijs gegaan. Met behulp van tientallen deskundigen uit diverse landen werd in een tijdsbestek van maar liefst 25 jaar een schat aan scheepsgegevens verzameld die als basismateriaal diende voor deze encyclopedie van scheepstypen. Uit ruim 19.000 verschillende vaartuigen werden ongeveer 5.600 scheepstypen geselecteerd en beschreven. In dit boek zijn vaartuigen uit alle windstreken opgenomen, maar de Angelsaksische initiatiefnemers hebben het zwaartepunt duidelijk in Groot-Brittannië en de Verenigde Staten gelegd. Met een kleine duizend scheepstypen zijn beide landen zeer sterk vertegenwoordigd. Maar ook Nederland komt er met circa 180 scheepstypen niet bepaald bekaaid vanaf. Scherpe selectiecriteria hebben de samenstellers van deze encyclopedie niet gehanteerd. Zo hebben zij het wijdverbreide en algemene scheepstype 'jacht' onder diverse benamingen opgenomen,

maar tot mijn verbazing eveneens de obscure loggerbom, waarvan rond 1900 slechts zeven exemplaren op een Scheveningse werf zijn gebouwd. In de inleiding is wel vermeld dat primair is gekozen voor schepen zonder mechanische voortstuwing. Het merendeel van de opgenomen vaartuigen werd dan ook met peddels en roeispanen of door zeilen voortbewogen. Slechts enkele scheepstypen die later van een hulpmotor werden voorzien, hebben zich een plaatsje in het boek weten te verwerven. In de encyclopedie is bijvoorbeeld wel de trawler als zeil- en als motorschip opgenomen, maar wie informatie zoekt over bulkcarriers, vliegdekschepen of onderzeeërs zal andere literatuur moeten raadplegen.

Een encyclopedisch werk als het onderhavige bevat onvermijdelijk ook enkele minpunten. Zo hebben de samenstellers zich een paar maal bezondigd aan het opnemen van twijfelachtig scheepstypen, die zij van een nog twijfelachtiger beschrijving hebben voorzien. Een Guineevaarder wordt bijvoorbeeld omschreven als 'a vessel that went to the Guinea coast'. Het zal duidelijk zijn dat het hier niet om een scheepstype, maar om een bestemming gaat. En wat te denken van een coffin ship, dat is geboekstaafd als 'a vessel lacking adequate safety features'. In de beschrijving wordt opgemerkt dat we hier met niet-zeewaardige schepen van doen hebben, die om 'verzekeringstechnische redenen' werden uitgereed. Dat zijn natuurlijk geen scheepstypen, maar praktijken à la reder Bos uit *Op hoop van zegen* van Herman Heijermans. Een ander punt van kritiek is de summiere bibliografie. Onder het kopje 'Select Reading' zijn slechts 39 naslagwerken opgenomen, waaronder werken van J. van Beylen, E.W. Petrejus en Nicolaes Witsen. Bij verschillende scheepstypen wordt weliswaar aanvullende literatuur vermeld, maar dat gebeurt zo spaarzaam dat gebruikers die meer willen weten zelf nog veel speurwerk moeten verrichten. Maar genoeg gezeurd. Wie in scheepstypen is geïnteresseerd, kan zijn hart aan dit boek ophalen. Naast beschrijvingen is in *from Aak to Zumbra* ook een groot aantal tekeningen van scheepstypen opgenomen. Kortom, een informatief boek met mooie plaatjes.

Henk den Heijer

Noordelijk Scheepvaartmuseum, Niemeyer Tabaksmuseum. Jaarboek 2000 (Groningen: uitgave Noordelijk Scheepvaartmuseum, 2001, 38 p., ill., ISSN 1567-4851)

Sinds 1996 publiceren het Noordelijk Scheepvaartmuseum en het Niemeyer Tabaksmuseum te Groningen jaarlijks een fraai gemeenschappelijk jaarverslag. Naast het jaarverslag van de vereniging, een overzicht van schenkingen, bruiklenen en aankopen en de staat van de financiën bevat dit jaarverslag opnieuw enkele korte lezenswaardige bijdragen over bepaalde aspecten van het museum. 'Stel u bent toerist' geeft een korte impressie van wat het museum te bieden heeft. In 'Kleine handelsvaart, zomaar een herinnering' staat de kustvaarder m.s. *Mado* centraal. De achtergronden rond een schenking van twee oude glazen foto's worden beschreven in 'Een Groningse galjootkapitein en zijn gezin. Het verhaal achter twee ambrotypieën'. Een stukje tabaksgeschiedenis wordt uiteengezet in 'De Bruidegomspijp'.

Adri P. van Vliet

Remmelt Daalder, *Tekenen op zee. Reizende kunstenaars en creatieve zeelieden* (Jaarboek Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum en Stichting Nederlands Scheepvaartmuseum. Zutphen: Walburg Pers, 1999, 126 p., ill., ISBN 90-5730-081-8)

Het Nederlands Scheepvaartmuseum in Amsterdam geeft sinds 1986 een jaarboek uit waarbij telkens een aspect van de rijke verzameling van dit museum centraal staat. Het jaarboek 1999 besteedt aandacht aan de tekeningen in de collectie die door zeelieden en anderen, voor hun plezier of beroepsmatig, aan boord van een schip of aan land zijn vervaardigd. Met meer dan gewone interesse heb ik dit boek ter hand genomen, aangezien ik in 1986 /1987 in hetzelfde museum heb meegewerkt aan de tentoonstelling 'Tekenende Marine-officieren in de achttiende en negentiende eeuw'.

Het boek is opgezet als een drieluik. In het eerste hoofdstuk 'Tekenen op Zee' behandelt Remmelt Daalder, die als conservator aan het Scheepvaartmuseum is verbonden, vragen als: waarom werd er getekend op zee, wat waren favoriete onderwerpen om te tekenen, wie tekenden er, en wat is de (kunst) historische betekenis van dit soort tekeningen? Vervolgens ontvouwt zich een waaier van twaalf korte essays. In elk essay wordt een verhaal rondom tekeningen uit de collectie verteld. Tekeningen uit de achttiende, negentiende en twintigste eeuw, vervaardigd door zeelieden, passagiers en professionele kunstenaars passeren de revue. Twee bijdragen zijn van de hand van de co-auteur Grad de Graaff. Hij gaat nader in op het werk van de zeeschilder Oscar Mendlik (1871-1963) en hij behandelt de reizen die leden van de Nederlandse Vereniging van Zeeschilders met schepen van de Koninklijke Marine hebben gemaakt. Het drieluik wordt voltooid met 'Getekend op zee'. In de vorm van catalogusteksten worden negentien tekeningen en één schilderij beschreven. Het opnemen van catalogusteksten (één pagina inclusief afbeelding) wordt hier voor het eerst in het Jaarboek van het Scheepvaartmuseum toegepast. Ik vind dat niet bijzonder geslaagd. Weliswaar bieden deze catalogusteksten veel informatie en zijn zij gevarieerd van karakter, maar het Jaarboek krijgt daardoor een ietwat rommelige uitstraling. Waarom niet meer teksten in de vorm van essays?

Het boek sluit af met een literatuur- en bronnenoverzicht. Ook een index op de in het boek genoemde personen en schepen ontbreekt gelukkig niet.

Met dit jaarboek heeft de lezer een goede introductie op het 'tekenen op zee' in handen. Alleen al de vele in het boek opgenomen afbeeldingen, zowel in kleur als zwart-wit, bieden de lezer een goede impressie van de gevarieerdheid van de tekeningen. Wie het boek vervolgens ook leest, komt in een relatief beperkt aantal pagina's bijzonder veel te weten over een totnogtoe vrijwel verwaarloosd aspect van de Nederlandse scheepvaartgeschiedenis.

Sjoerd de Meer

Nieuwe boeken en artikelen

PIET BOON

Aan de lijst van geraadpleegde tijdschriften (zie TvZ 15, 1996, 1, 71-76) kan Maritime Life and Traditions worden toegevoegd. In "Nieuwe boeken en artikelen" zal het als MLT worden afgekort.

NASLAGWERKEN

32757. BLAISSE, L.M., Het archief van de Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum. Amsterdam, Vereniging Nederlands Historisch Scheepvaart Museum, 2001, 33 p.

32758. CHAMBERS, MARGARET, Cockatoo Island Dockyard: a guide to the records. Canberra, National Archives of Australia, 2000, 252 p., ill.

32759. DURON, MAURICE, Dictionnaire des bateaux de monde entier et de tous les temps. Toulouse, Éditions Milan, 2000, 222 p.

32760. GONZALEZ DE CANALES, FERNANDO, Retratos de los oficiales generales del Cuerpo General de la Armada en la Jurisdicción Central de Marina: Catálogo de pinturas del Museo Naval, tomo II. Madrid, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, 2000, 442 p., ill.

32761. HAAN, HANS DE, De flessescheepjes museums van de wereld – anno 1999. Welkom aan boord 2001, nr 2, 2-12

32762. HESSELINK, LIDEWIJ, The history of dock labour: an annotated bibliography. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 781-822

32763. PARMA, S., De personen die vermeld worden in de scheepsjournaals (1818-1840) van stuurman/kapitein Sikke IJsbrands Parma (1785-1846) en zijn zoon ligtmatroos/leerling IJsbrand Sikkes Parma (1825-1847). Hilversum, eigen uitgave, 2000, 79 p., ill.

32764. PUYPE, JAN PIET, ROB DE STURLER BOEKWIJT, Klewang: catalogus van het Legermuseum: KNIL, Landmacht, Zeemacht, Marechaussee en Politie. Delft, Legermuseum, 2001, ill.

32765. (CATALOGUS), Schepen op schaal: hoogtepunten uit de verzameling scheepsmodellen Simon van Gijn – museum aan huis. Tekst: R.H. Rozendaal, Harm Stevens. Dordrecht, Simon van Gijn – museum aan huis, 2001, 96 p., ill.

32766. Catalogus: 580 namen en adressen van werven, ontwerpers, toeleveranciers actief bezig met traditionele schepen en boten: 15 behoudsorganisaties, 17 stichtingen en verenigingen, 6 klasseorganisaties. Haarlem, Stichting Spiegel der Zeilvaart, 2000, 62 p.

ALGEMENE MARITIEME LITERATUUR

32767. ATEN, MARTEN W., The Navy Model Collection of the Amsterdam Rijksmuseum: sailing beauties. NRJ 45, 2000, 227-230

32768. BAETENS, ROLAND, L'image d'un port: Dunkerque sous le régime espagnol. In: *(Jan Parmentier, Sander Spanoghe (eds.))* Orbis in orbem (Gent, 2001) 41-51 *(eind 16de/begin 17de eeuw)*

32769. BAGUR, JACQUES D., A history of navigation on Cypress Bayou and the Lakes. Denton, University of North Texas Press, 2001, 821 p., ill.

32770. BARRÉ, ÉRIC, En parcourant les archives de la Maison Canel: notes pour servir à l'histoire maritime de Pont-Audemer. CHM 2001, nr 44, 75-83

32771. BERTHOU, ÉRIC, Le musée des Phares et Balises Ile d'Ouessant. Neptunia 2001, nr 222, 62-68

32772. BOES, ALBERT, Maritieme curiosa in Scandinavië. BW 55, 2000, 384-387

32773. BRAYTON, DAN, Lake Champlain Maritime Museum. WB 2000, nr 157, 98-101

32774. CALLO, JOSEPH F., Discovering Bermuda's maritime history. Sea History 2000, nr 95, 30-31

32775. CLARK, ADMONT GULICK, Sea stories of Cape Cod and the Islands. Orleans (MA), Lower Cape Publishing, 2000, 288 p., ill.

32776. CLARKE, P.D., L'Acadie perdu; or, Maritime history's other. Acadiensis 30, 2000, 1, 73-91

32777. CLOITRE, MARIE-THÉRESE, Histoire de Brest. Brest, Centre de recherche bretonne et celtique, 2000, 303 p., ill. *(passim maritiem)*

32778. DAVIES, G. CHRISTOPHER, De ontdekking van Nederland: de tocht van de SS Atalanta over de rivieren en kanalen van Nederland en Vlaanderen; vert. door Nienke Groenendijk-Feenstra. Bussum, Uitgeverij Scepter, 2001, 240 p., ill. *(vertaling van het in 1886 uitgegeven "On Dutch waterways: the cruise of the S.S. Atalanta on the rivers & canals of Holland & the North of Belgium")*

32779. DAVIES, GWENDOLYN, The three wise men of maritime literature: a personal tribute. Acadiensis 30, 2000, 1, 31-37

32780. DREESEN, J.-B., Woorden uit de zeemanskist: de valreep. Neptunus 44, 2001, 68-70

32781. –, Woorden uit de zeemanskist: halzen en gijpen. Neptunus 44, 2001, 134-135

32782. DRUNEN, M.C.F. VAN, 125 jaar Jaarboek van de Koninklijke marine. MB 111, 2001, 169-172

32783. FAULKNER, BRIAN, Samuel Plimsoll, the sailors' friend. SBr 75, 2001, nr 665, 170-171 *(geb. Bristol 1824, zorgde ervoor dat in 1875 in Engeland werd bepaald dat ieder schip slechts tot een bepaalde aangegeven laadlijn mocht worden geladen)*

32784. FELDBAUER, PETER, GOTTFRIED LIEDL, JOHN MORRISSEY (eds.), Vom Mittelmeer zum Atlantik: die mittelalterlichen Anfänge der europäischen Expansion. Wenen, Verlag für Geschichte und Politik, 2001, 295 p., ill.

32785. FILIPPINI, J.P., Les Juifs et la mer. RFH 88, 2001, nrs 330-331, 299-307

32786. FOULKE, ROBERT, Odysseus's oar. Sea History 2001, nr 96, 9-12

32787. GODDIO, F. e.a., Lost at sea: the strange route of the Lena Shoal junk. Londen, Periplus Publishing, 2000, 340 p., ill. *(onderzoek van het wrak van een 15de-eeuwse Chinese jonk, die met een lading porselein bij de Filippijnen is vergaan)*

32788. GOOR, J. VAN, De koopman als diplomaat: hofreizen als spiegel van Europees-Aziatische verhoudingen. In: *(Jan Parmentier, Sander Spanoghe (eds.))* Orbis in orbem (Gent, 2001) 513-538

32789. GUNTAU, MARTIN (ed.), Mecklenburger im Ausland. Bremen, Edition Temmen, 2001, 252 p., ill.

32790. HAHN-PEDERSEN, MORTEN, Fra viking til borebisse: 50 generationer ved Vadehavet. Esbjerg, Fiskeri- og Søfartsmuseet, 2001, 200 p., ill.

32791. HEIDE, ELDAR, JON GODAL, Gammalnorsk handrif på skip: "hand-rev" eller "rekkverk". NSA 2000 (verschenen 2001) 129-146 *(etymologische beschouwing over het Noorse "handrif", dat het Koning Olaf in Snorri's saga mogelijk maakte om sneller te zeilen)*

32792. HOWARTH, STEPHEN, From West Hartlepool to Tokyo: Shell's maritime innovations 1892-1972. *(Proceedings)* Strategy and response (Amsterdam, 2001) 120-130

32793. HUTCHISON, ALAN D., An early history of the National Maritime Historical Society and the Kaiulani Project. Sea History 2000, nr 94 en 95, 6-7 en 7-9 *(de Kaiulani was een vrachtschip, in 1899 gebouwd bij de Bath Iron Works, Maine, dat in 1964 vanuit de Philippijnen naar de Verenigde Staten terugkeerde)*

32794. JONG, C. DE, 400 Jaar betrekkingen tussen Nederland en Japan, 1600-2000, delen 1, 2 en 3. BW 55, 2000, 395-397, 412-413 en 458-460

32795. KOLLTVEIT, BÅRD, Postflagget. NSA 2000 (verschenen 2001) 65-82 *(met Engelse samenvatting)*

32796. KONINCKX, C., Exotisme in het kielzog der Oost-Indische compagnies: invloeden vanuit China op materieel, cultureel en intellectueel vlak in het 18de-eeuwse Europa. In: *(Jan Parmentier, Sander Spanoghe (eds.))* Orbis in orbem (Gent, 2001) 281-300

32797. LE GALL, MICHEL, Le musée maritime de Carantec. Neptunia 2000, nr 219, 44-46

32798. LENTZ, LOTHAR, Reeder und Kaufleute beförderten Rostocks Ansehen: zur Geschichte des Konsularswesens in unserer Hansestadt. Das Nordlicht 9, 2001, Heft 32, 22-30

32799. LINTERS, A. e.a., Europa en het varend erfgoed. EIT 10, 2001, 33-64

32800. LOADES, DAVID, England's maritime empire: seapower, commerce and policy, 1490-1690. New York, Longman, 2000, 277 p., ill.

32801. MACDONALD, MIKE, Antipodan links. SM 36, 2001, 4, 20-24 *(behandelt de scheepvaart van Australië en Nieuw-Zeeland tot de jaren '70 van de 20e eeuw)*

32802. MANNEVILLE, PHILIPPE (ed.), Des villes, des ports, la mer et les hommes du VIè siècle à nos jours. Parijs, Éditions du Comité des Travaux Historiques et scientifiques, 2001, 309 p., ill.

32803. MANTIN, MICHEL, L'Auvergne et la marine du Ponant: deux siècles de relations commerciales méconnues (1642-1860). Neptunia 2001, nr 223, 21-32

32804. MARCHAIS, FRÉDÉRIC (ed.), Le musée de la Marine de Seine de Caudebec-en-Caux. Neptunia 2001, nr 221, 56-61

32805. MARKOE, GLENN E., Phoenicians. Londen, British Museum Press, 2000, 224 p., ill.

32806. MAULDE, F. DE, Maritimes Ambiente: wohnen wie am Meer. Bielefeld, Delius Klasing,

2001, 166 p., ill. *(vertaling van "Style marin", Parijs, 2000; betreft maritieme elementen in woningbouw, interieurs e.a.)*

32807. McGRATH, JOHN T., The French in early Florida: in the eye of the hurricane. Gainesville, University Press of Florida, 2000, 239 p., ill.

32808. MICHÉA, HUBERT, Il y a un siècle et demi ...: les premiers câbles sous-marins (1850-1866). Neptunia 2000, nr 219, 4-9

32809. OUWEHAND, N.J., Offshore, olie- en gaswinning op zee. Lekko 26, 2001, nr 272, 115-123

32810. PARMENTIER, JAN, SANDER SPANOGHE (eds.), Orbis in orbem: Liber Amicorum John Everaert. Gent, Academia Press, 2001, 578 p.

32811. PETERS, DIRK J., Bremerhaven im Spiegel seiner Schiffbau-, Hafen- und Hochseefischereigeschichte von den Anfängen bis heute. Jahrbuch 1999 der deutschen Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte (verschenen 2000) 18-72

32812. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, OLIVIER, L'histoire maritime en France: un bilan aux perspectives? HES 20, 2001, 37-48

32813. RIGAUD, PHILIPPE, La marine d'Arles: une histoire deux fois millénaire. LCM 2001, nr 146, 16-27

32814. RINKEL, SERGE, Les smogleurs. CHM 2001, nr 45, 47-62

32815. RINSEMA, T.J., Meppel en het water. Meppel, Uitgeverij Boom, 2001, 152 p., ill. *(over Meppel als knooppunt van waterwegen, haven, centrum van de schipperij en scheepsbouw)*

32816. SAUER, ALBRECHT, Johann von der Behr und Heinrich Brarens: zwei Zeugen der deutschen maritimen Geschichte. DSI 23, 2001, 2, 17-19 *(betreft publikaties uit 1668 en 1807, respectievelijk een dagboek van een VOC-soldaat en een stuurmansleerboek)*

32817. –, Schätze aus der Bibliothek des Bundesamtes für Seeschiffahrt und Hydrographie: bibliophile Kostbarkeiten ... Bremerhaven, Deutsches Schiffahrtsmuseum, 2001, 32 p., ill.

32818. SERNA, VIRGINIE, L'élaboration des collections documentaires au musée national de la Marine. Neptunia 2000, nr 220, 33-42

32819. SICARD, DANIEL, L'écomusée de Saint-Nazaire: en avant route pour Saint-Nazaire. Neptunia 2000, nr 220, 60-64

32820. SILKA, HENRY P., MARIFRANCES TRIVELLI, Greenpoint, Greenport: at opposite ends of Long Island. AN 60, 2000, 289-303

32821. SOLANA, A., Entre Cádiz y Los Paises Bajos: una comunidad mercantil en la ciudad de la ilustración. Cádiz, Fundación municipal de cultura del escmo. ayuntamiento de Cádiz, 2000, 348 p.

32822. SOUTHAM, BRIAN, Jane Austen and the Navy. Londen, 2000, 384 p., ill. *(onderzoek naar de invloed van het feit dat twee van Austen's broers marineofficieren waren op haar werk, met name op "Mansfield Park" en "Persuasion")*

32823. STAMPERIUS, HANNEMIEKE, De Wadden: de mooiste verhalen over de zee en de eilanden. Amsterdam, Uitgeverij Contact, 2001, 336 p.

32824. STARKEY, DAVID J., Hull: leading the way in maritime history. MLT 2001, nr 13, 62-69

32825. VAN DE WALLE, AN, "Soete dieren en stinkende swartinnen": beeldvorming en representatie van de Oost-Indische vrouw in de Nederlandse reisliteratuur. In: *(Jan Parmentier, Sander Spanoghe (eds.))* Orbis in orbem (Gent, 2001) 475-502

32826. WESTERDAHL, CHRISTER, From land to sea, from sea to land: on transport zones, borders and human space. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 11-20

32827. WILLIAMS, CAROLINE, From sail to steam: studies in the nineteenth-century history of the Channel Islands. Phillimore, Chichester, Sussex, 2000, 174 p., ill.

32828. ZBIERSKI, ANDRZEJ, The beginnings of Gdánsk and Polish shipping. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 1-6

32829. ZIMMERMAN, DAVID, New dimensions in Canadian naval history. AN 60, 2000, 263-275

32830. (PROCEEDINGS), Asia & The Pacific: U.S. strategic traditions and regional realities: Asia-Pacific Forum Naval War College, Newport, R.I., 11-12 June 2000. Paul D. Taylor, ed. Newport (RI), Naval War College Press, 2001, 118 p.

32831. –, International Symposium on archaeology of medieval and modern ships of Iberian-Atlantic tradition: hull remains, manuscripts and ethnographic sources: a comparative approach. Centro Nacional de Arqueologica Náutica e Subaquática/Academia de Marinha Lisbon – September 7th to 9th, 1998. Francisco Alves, ed. Lissabon, Instituto Português de Arqueologica, 2001, 461 p., ill.

32832. –, Strategy and response in the twentieth century maritime world: papers presented to the Fourth British-Dutch Maritime History Conference. Jaap R. Bruijn, Anita M.C. van Dissel, Gordon Jackson, Paul C. van Royen, eds. Amsterdam, Batavian Lion International, 2001, 170 p., ill.

MARITIEME ICONOGRAFIE

32833. ACDA, G.M.W., "Terug naar de basis": Marten Klompien in het Noordelijk Scheepvaartmuseum te Groningen. BW 55, 2000, 484-485

32834. BLAZQUEZ, EDUARDO, MARIA CUNILLERA, La representación del mar en las artes. RHA 19, 2001, nr 72, 103-110

32835. BOES, ALBERT, Ierse "Voorwaarts" coasterherinneringen. BW 56, 2001, 228-229 *(John Baird uit Drumnahoe maakt karakteristieke pentekeningen van Nederlandse klassieke motorcoasters)*

32836. BYASS, KEITH, Memories of Hull shipping: a photofeature showing ships at the Port of Hull in the late 1960s and early 1970s. SM 36, 2001, 6, 19-21

32837. CHAUVEAU, JACQUES H., Un peintre de la Marine: Luc-Marie Bayle (1915-2000). Neptunia 2000, nr 220, 54-59

32838. COUILLARD, NATHALIE, Henry Rannou: conteur en bouteille. LCM 2001, nr 147, 42-47

32839. DIJK, GER J. VAN, Ons varend verleden: uit het schepenbestand van de Koninklijke Java China Paketvaart Lijnen. KW Wij praaien u 52, 2001, 2, 25-26

32840. HAMER, PETER e.a., Over de hoogaars in de kunst. Consent 2000 (zomer), 3-35

32841. HARRISON JR., ALFRED C., Before the bridge: 19th-century paintings of the Golden Gate. Sea History 2000, nr 95, 24-26

32842. JAEGER, GÉRARD A., Un peintre de marine: André Ménard (1927-1997): marines telluriques. Neptunia 2000, nr 219, 47-51

32843. KAMERMANS, JOHAN A., Walvisjacht op tegeltableaus. Gelders Erfgoed 2001, 3, 4-8

32844. KÖNIG, WALTER, Marinemaler Joh's Holst: sein Leben, sein Werk, seine Welt. Hamburg, Koehlers Verlagsgesellschaft, 2000, 155 p., ill. *(tweede druk)*

32845. LANGDON, MERLE K., ALEYDIS VAN DE MOORTEL, Newly discovered Greek boat engravings from Attica. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 85-90

32846. MADSEN, HANS PETER, FRANS-ARNE STYLEGAR, En kat fra Mandal. NSA 2000 (verschenen 2001) 87-98 *(betreft een op een kerkraam geschilderde afbeelding van een katschip, oorspronkelijk in de kerk van Holum bij Mandal; met Engelse samenvatting)*

32847. MAHÉ, PATRICK, Irlande: carnets de bord d'un pêcheur d'images; photographies de Philip Plisson. Parijs, Éditions du Chêne, 2000, 184 p., ill.

32848. McGURL, JOSEPH, Observation, memory, imagination. Sea History 2000, nr 94, 22-24 *(beschrijft eigen werk; auteur/schilder is afkomnstig uit New England)*

32849. MÉVEL, XAVIER, Tro-Breizh à la toile: la croisière d'un peintre de Concarneau à Saint-Malo. LCM 2001, nr 144, 30-39

32850. MOREAU, RICHARD, Henry Gervèse (1880-1959): marin de la Troisième République. Neptunia 2001, nr 222, 55-61

32851. ROGER, PAUL, Le portrait naval en Angleterre aux XVIIème et XVIIIème siècles. CHM 2001, nr 44, 10-15

32852. SCHOLL, LARS U., Das Tempera-Gemälde der Vaterland: ein Hauptwerk des Marinemalers Willy Stöwer ... . DSI 23, 2001, 2, 20-22 *(gouache uit 1914 van het grootste passagiersschip uit die tijd)*

32853. SILLS, DAVID L., The strange story of the fouled anchor: an inquiry into the history of a naval symbol. Sea History 2001, nr 96, 29-30

32854. TROUVÉ, MARIE-GENEVIEVE, Jean-François Hue (1751-1823): continuateur de la série des Ports de France. Neptunia 2001, nr 221, 42-55

32855. ULDUM, OTTO, Ship graffiti on bricks from the Carmelite friary in Elsinore. Maritime Archaeology Newsletter 2001, nr 16, 4-7

32856. WARLOW, BEN, Destroyers in focus since 1945. Liskeard, Cornwall, Maritime Books, 2000, 96 p., ill. *(foto's van 83 schepen van de Royal Navy)*

32857. (N.N.), Ons varend verleden: de schepen van Van Ommeren. De Spreekbuis 2001, nr 73, 46-47

MARINE – ALGEMEEN

32858. ACERRA, MARTINE, Les arsenaux européens: fonctions et réseaux: comparaison des structures anglaise et française aux XVIIème et XVIIIème siècles. CHM 2001, nr 44, 37-42

32859. ALPHEN, MARC A. VAN, Het Paleis van Willemsoord: de geschiedenis van het Commandementsgebouw der Koninklijke Marine te Den

Helder. Den Haag, Instituut voor Maritieme Historie, 2001, 108 p., ill.

32860. BÉQUIGNON, JEAN-YVES, Ravitailler à la mer. LCM 2001, nr 145, 2-11

32861. BUCHET, CHRISTIAN, Les traversées Europe – Antilles: force de la Marine Française ou faiblesse de la Royal Navy? CHM 2001, nr 45, 63-69

32862. HANDEL, MICHAEL I., Corbett, Clausewitz, and Sun Tzu. NWCR 53, 2000, 4, 107-124

32863. HOMAN, C., 335 jaar Korps Mariniers. Maritiem Journaal 2001, 158-164

32864. MAHAN, ALFRED THAYER, L'influence de la puissance maritime sur l'histoire (1660-1783). Parijs, Bibliothèque des Introuvables, 2001, 462 p., ill. *(de eerste Engelstalige uitgave verscheen in 1890; de eerste Franse vertaling werd in 1899 gepubliceerd)*

32865. McBRIDE, WILLIAM M., Technological change and the United States Navy, 1865-1945. Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2000, 370 p., ill.

32866. MEYER, JEAN, Pourquoi et comment une histoire des batailles navales? CHM 2001, nr 44, 24-36

32867. VAILLANT, GEORGES, [Fort] Bertheaume. Neptunia 2001, nr 223, 3-9 *(controleerde de toegang tot de haveningang van Brest)*

32868. VERGÉ-FRANCESCHI, MICHEL, Marine et naissance: la noblesse, un modèle social? CHM 2001, nr 44, 16-17

MARINE – TOT 1700

32869. BÉRENGER, JEAN, L'invincible Armada (1588). CHM 2001, nr 44, 18-23

32870. GUTHRIE, W.P., Naval actions of the Thirty Years War. MM 87, 2001, 262-280

MARINE – KAAPVAART EN ZEEROVERIJ

32871. APESTEGUI CARDENAL, CRUZ, Piratas en el Caribe (corsarios, filibusteros y bucaneros, 1493-1700). Madrid, Lunwerg Editores, 2000, 234 p., ill.

32872. APPRIOU, DANIEL, La guerre de course et la tragédie de l'Alcide, corsaire de Saint-Malo. Neptunia 2000, nr 219, 26-34

32873. BARAZZUTTI, ROBERTO, La guerre de course en Zélande lors des conflits avec le roi Louis XIV. CHM 2001, nr 45, 16-30

32874. BENADY, T., The settle cut: Mediterranean passes issued at Gibraltar. MM 87, 2001, 281-296 *(betreft de zogenaamde Turkse paspoorten)*

32875. FRANCKE, JOHAN, Utiliteyt voor de gemeene saake: de Zeeuwse commissievaart en haar achterban tijdens de Negenjarige Oorlog, 1688-1697. Middelburg, Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen, 2001, 498 p., ill.

32876. LANGFELDER, BJØRN, Et piratoverfall: historien om da den tremastede barkentin Chin-Chin av Flensburg gikk tapt i Kina-havet i året 1865. NSA 2000 (verschenen 2001) 83-86 *(met Engelse samenvatting)*

32877. LE BRIS, MICHEL, D'or, de rêves et de sang: l'épopée de la flibuste 1494-1588. Parijs, Hachette, 2001, 382 p., ill.

32878. PYLE, HOWARD, The book of pirates. Mineola (NY), Dover Publications, 2000, 247 p., ill. *(heruitgave van eerste editie, Harper & Brothers, 1921)*

32879. SOUZA, PHILIP DE, Ancient Rome and the pirates. HT 51, 2001, 7, 48-53

32880. TEITLER, G., Zeeroof in zuidoost-Azië: een historische vergelijking. MB 111, 2001, 148-156

MARINE – 18DE EN 19DE EEUW

32881. ALEMPARTE GUERRERO, ANTONIO, Guardiamarinas rusos en el Cádiz de 1719. RHN 19, 2001, nr 72, 7-21

32882. ALFARO ZAFORTEZA, CARLOS, Cambio tecnológico y política naval en la monarquía isabelina: los primeros buques blindados. RHN 19, 2001, nr 73, 75-103

32883. BERBOUCHE, ALAIN, La justice prévôtale de la Marine royale française à la fin de l'Ancien Régime. Neptunia 2001, nr 221, 17-28

32884. BOSSCHER, PH.M., Een verborgen bron: Norman MacLeod over de Nederlandse marine tussen 1848 en 1898. Groniek 33, 2000, 141-152

32885. BRUIJN, JAAP R., The Dutch navy goes overseas (c. 1780-c. 1860). TvZ 20, 2001, 163-174

32886. BURG, B.R., Dissenter's diary: Philip C. Van Buskirk, the US Navy, and the Han River massacre of 1871. IJMH 12, 2000, 1, 53-67

32887. DUFFY, STEPHEN W.H., Captain Blakeley and the Wasp: the cruise of 1814. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2001, 255 p., ill.

32888. FEHLINGS, GREGORY E., America's first limited war. NWCR 53, 2000, 3, 101-143 *(betreft de zogenaamde "Quasi-War" met Frankrijk eind 18de eeuw)*

32889. GLOAGUEN, CYRILLE, La naissance de la marine russe. CHM 2001, nr 44, 84-88

32890. GONZALEZ LLANOS, SANTIAGO, El ataque inglés a Ferrol en agosto de 1800. Ferrol, Bibliotéca de Ferrolterra, 2000, 264 p., ill.

32891. HAAS, KEES DE, Hr.Ms. pantserdekschip "Gelderland" en Paul Kruger. BW 55, 2000, 351-353 *(werd in 1900 door Koningin Wilhelmina naar Portugees Oost-Afrika gestuurd om Paul Kruger op te halen)*

32892. LÉVEQUE, PIERRE, Les officiers de marine du Premier Empire. CHM 2001, nr 43, 48-54

32893. NORMAN, H. (ed.), Skärgörds flottan. Lund, Historiska Media, 2000, 414 p., ill. *(de Zweedse vloot in de jaren 1700-1824)*

32894. O'SHAUGHNESSY, ANDREW JACKSON, An empire divided: the American Revolution and the British Caribbean. Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 2000, 357 p., ill.

32895. OCAMPO, JOSÉ ANTONIO, La Historia Marítima en el mundo: La batalla de Trafalgar: síntesis bibliográfica (I). RHN 19, 2001, nr 73, 121-124

32896. PAPINI, CATHERINE (ed.), Journal historique de Simon Pouzoulet (Castelnau de Guers, 1759-1839) sur l'expédition aux Amériques avec l'amiral comte de Grasse, 1781-1782. Nîmes, Lacour, 2000, 154 p., ill.

32897. PAULHAN, JEAN-KÉLY, Suffren est-il un modèle? CHM 2001, nr 43, 13-19

32898. PIOUFFRE, GÉRARD, La Marine de la Révolution, 3ème partie. Navires et Histoire 2001, nr 7, 75-80 *(vervolg van nrs 32027-32028)*

32899. –, Naissance de la marine américaine. Rigel Éditions, 2001, 150 p., ill.

32900. POTGIETER, T., Verdediging van die Kaap in 1795: vir kroon of patria? Historia 46, 2001, 1, 189-212

32901. QUIN, PAUL, Huascar shows what the Turret Ship can do! Sea History 2000, nr 94, 15-19 *(in 1864/1865 gebouwd op de werf van John Laird te Birkenhead, Engeland voor de Peruaanse marine)*

32902. QUINTERO GONZALEZ, JOSÉ, El Arsenal de La Carraca (1717-1736). Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2000, 204 p., ill.

32903. RYE, SCOTT, Raphael Semmes versus King Neptune [CSS Alabama]. Civil War Times Illustrated 39, 2000, 42-47 en 82-83

32904. SMITH, DWIGHT L. (ed.), A tour of duty in the Pacific Northwest: E.A. Porcher and HMS Sparrowhawk, 1865-1868. Fairbanks, University of Alaska Press, 2000, 172 p., ill.

32905. SULLIVAN, DAVID M., The United States Marine Corps in the Civil War: the final year. Shippensburg (PA), White Mane Press, 2000, 325 p., ill.

32906. WHITE, COLIN, 1797, Nelson's year of destiny: Cape St Vincent and Santa Cruz de Tenerife. Stroud, Sutton Publishing, 2001, 274 p., ill.

32907. (N.N.), Documenta: Acta de petición de estado noble de un guardiamarina. RHN 19, 2001, nr 79, 113-117

MARINE – 20STE EEUW

32908. BODIN, MICHEL, PIERRE GUITTET, L'aviso La Boudeuse en Indochine. Guerres mondiales et conflits contemporains 50, 2001, nr 199, 67-79

32909. BROUWER, JAN WILLEM L., Dutch naval policy in the Cold War period. *(Proceedings)* Strategy and response (Amsterdam, 2001) 42-50

32910. CARMO, ANTONIO, Le bataillon des opérations spéciales de la Marine Brésilienne. Raids 2001, nr 179, 48-53

32911. CHARLIER, THIERRY, Les nageurs de combat des paras-commandos belges. Raids 2001, nr 180, 42-49

32912. CHISHOLM, DONALD, Negotiated joint command relationships: Korean War amphibious operations, 1950. NWCR 53, 2000, 2, 65-124

32913. CLARK, JOHN J. e.a., Reviews of Andrew Gibson and Arthur Donovan, The abandoned ocean: a history of United States maritime policy; with a roundtable response by Andrew Gibson and Arthur Donovan. IJMH 12, 2000, 2, 143-179

32914. COHEN, DAVID M., The vital link: the tanker's role in winning America's wars. Maxwell Air Force Base (Ala.), Air University Press, 2001, 67 p., ill.

32915. DEBAY, YVES, La 9ème brigade légère blindée de marine. Raids 2001, nr 180, 12-19

32916. –, Le groupe amphibie de la marine nationale: une force équilibrée. Raids 2001, nr 180, 20-22

32917. –, Une nouvelle doctrine amphibie pour la France. Raids 2001, nr 180, 23-25

32918. DIBB, PAUL, Strategic trends in the Asia-Pacific region. *(Proceedings)* Asia & the Pacific (Newport, RI, 2001) 9-28

32919. DISSEL, ANITA M.C. VAN, Dutch naval stra-

tegy towards the Empire overseas during the interwar period. *(Proceedings)* Strategy and response (Amsterdam, 2001) 18-29

32920. ESTES, KENNETH W., Marines under armor: the Marine Corps and the armored fighting vehicle, 1916-2000. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2000, 267 p., ill.

32921. ESTIVAL, BERNARD, La Marine française dans la guerre d'Algérie. Nantes, Marines éditions, 2001, 400 p., ill.

32922. FLETCHER, TONY, "The Irish bases" question in 1938. GC 23, 2001, 1, 47-53

32923. FRIEDMAN, HAL M., Creating an American lake: United States imperialism and strategic security in the Pacific basin, 1945-1947. Westport (CT), Greenwood, 2001, 219 p., ill.

32924. GROVE, ERIC J., British naval strategy towards the Empire overseas. *(Proceedings)* Strategy and response (Amsterdam, 2001) 11-17

32925. GROVER, DAVID H., Gringos go home: West Coast seagoing evacuations of Americans during the Mexican Revolution, 1912-1916. Southern California Quarterly 82, 2000, 169-192

32926. HIGUERAS, GUADALUPE CHOCANO, Curso de guerra naval: ultimas lecciones 1925-1999. Madrid, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, 2000, 344 p., ill.

32927. HOBBS, DAVID, From the sea to the air: a history of aircraft carriers in the Royal Navy. SM 36, 2001, 8, 28-30

32928. HUAN, CLAUDE, La Flotte Rouge. CHM 2001, nr 43, 41-43

32929. KRAMERS, C.J.M., Zeemiliciens en de landmacht. Mars et Historia 35, 2001, 4, 56-58

32930. LANDRY, JOHN R., The military dimensions of great-power: rivalry in the Asia-Pacific region. *(Proceedings)* Asia & the Pacific (Newport, RI, 2001) 83-96

32931. LESOURD, EMMANUEL, La Bataille de la production des porte-avions avant et pendant la Seconde Guerre mondiale. Guerres mondiales et conflits contemporains 50, 2001, nr 199, 41-48

32932. LEWIS, DAVID, DD-21: another Seawolf? USNIP 127, 2001, 8, 54-57 *(betreft het scheepsbouwprogramma voor de Amerikaanse marine)*

32933. MANZA, JOHN D., The 1st Provisional Marine Brigade in Korea: part II. Marine Corps Gazette 84, 2000, 82-89

32934. MILLER, JOHN GRIDER, The Co-Vans: U.S. Marine advisors in Vietnam. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2000, 195 p., ill.

32935. MILLS, RANDY K., ROXANNE MILLS, Unexpected journey: a Marine Corps Reserve Company in the Korean War. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2000, 271 p., ill.

32936. MINDELL, DAVID A., War, technology, and experience aboard the USS Monitor. Baltimore (MD), Johns Hopkins University Press, 2000, 187 p., ill.

32937. MOBLEY, RICHARD A., EC-121 Down! USNIP 127, 2001, 8, 62-66 *(betreft een verkenningsvliegtuig van de Amerikaanse marine dat in april 1969 door de Noordkoreanen werd neergeschoten)*

32938. –, Pueblo: a retrospective. NWCR 54, 2001, 2, 98-117 *(schip en bemanning werden op 23 januari 1968 door de Noordkoreanen opgebracht; de bemanning kwam in december 1968 vrij)*

32939. RAINGER, RONALD, Science at the crossroads: the Navy, Bikini Atoll, and American oceanography in the 1940s. Historical Studies in the physical and biological science 30, 2000, 349-371

32940. RAUSA, ROASARIO, Skyraider: the Douglas A-1 "flying dump truck". Mount Pleasant (SC), Nautical & Aviation, 2001, 239 p., ill. *(bommenwerper, aan het eind van WO II ontworpen voor de Amerikaanse marine en het Marine Corps)*

32941. RICHTER, JÜRGEN e.a., Zu Wasser, zu Lande und in der Luft: der Seeflugstandort Warnemünde in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Rostock, Schiffahrtsmuseum Rostock, 2001, 208 p., ill.

32942. ROBERTS, JERRY, The silent service comes of age: the year 2000 marks the 100th anniversary of the US Submarine Service, which surprised the world in the century just ended. Sea History 2000, nr 95, 18-20

32943. ROHWER, JÜRGEN, MIKHAIL MONAKOV, Stalin's ocean-going fleet: Soviet naval strategy and shipbuilding programmes, 1935-1953. Londen, Frank Cass Publishers, 2001, 352 p., ill.

32944. ROSEN, STEPHEN PETER, The strategic traditions of the United States in the Asia-Pacific region. *(Proceedings)* Asia & the Pacific (Newport, RI, 2001) 1-8

32945. STAFFORD, EDWARD P., Tattletales and bird dogs. USNIP 127, 2001, 7, 71-74 *(dreigingen in de winter van 1971 in het oostelijke deel van de Middellandse Zee, waarbij de zwakte van de Amerikaanse vloot aan het licht kwam)*

32946. STAHL, FRÉDÉRIC, D'une Révolution à l'autre, 1ère partie. Navires et Histoire 2001, nr 7, 15-29 *(betreft de Russische marine)*

32947. TABAK, WIEBREN, Vegen voor het vaderland: Mickey's maakten kustwateren mijnenvrij. Alle Hens 53, 2000, 11, 12-15

32948. TIKHONOV, A., JÉROME PALMADE, Les Troupes de marine russes: des ambitions limitée. Raids 2001, nr 178, 12-25

32949. TILL, GEOFFREY, Britain and its navy in the Cold War. *(Proceedings)* Strategy and response (Amsterdam, 2001) 30-41

32950. WEGNER, DANA, Building wood towing models at the U.S. Experimental Model Basin. NRJ 46, 2001, 83-99

32951. WETTERHAHN, RALPH, The last battle: the Mayaguez incident and the end of the Vietnam War. New York (NY), Carroll & Graf, 2001, 334 p., ill. *(betreft een in internationale wateren varend Amerikaans koopvaardijschip dat in 1975 door een eenheid van de Rode Kmer werd opgebracht)*

32952. ZWIJGER, W. DE, Met de "K II" naar Indië; bew. door C.M. Koomen. MN 90, 2001, 1 en 3/4, 34-37 en 33-35

MARINE – 20STE EEUW / EERSTE WERELDOORLOG

32953. BROWN, DAVID K., IAIN McCALLUM, Ammunition explosions in World War I: a re-examination of the evidence. WI 38, 2001, 1, 58-69

32954. CLARK, GEORGE B., Devil dogs: fighting Marines of World War I. Novato (CA), Presidio, 2000, 463 p., ill.

32955. COBB, CHARLES K. (ed.), Hunting submarines in the English Channel, 1918: excerpts from an account by Charles Kane Cobb Jr. (1888-1968). AN 69, 2000, 177-194

32956. MÜNCHING, L.L. VON, De Nederlandse koopvaardij in de oorlogsmaanden van 1915, deel 5: de maanden oktober t/m december. BW 55, 2000, 432-434 *(vervolg van nr 31175)*

32957. –, De Nederlandse koopvaardij in de oorlogsmaanden van 1916, deel 2: De maanden maart en april. BW 56, 2001, 178-181 *(vervolg van nr 32091)*

32958. SAXON, TIMOTHY D., Anglo-Japanese naval cooperation, 1914-1918. NWCR 53, 2000, 1, 62-92

32959. SCHLEIHAUF, WILLIAM, The Dumaresq and the Dreyer. WI 38, 2001, 1, 6-29

32960. (N.N.), Les navires-écoles belges dans la tourmente de 1914-18. Neptunus 44, 2001, 11-13

MARINE – 20STE EEUW / TWEEDE WERELDOORLOG

32961. AITCHISON, CHARLES, The heroic work done in World War II by the rescue ships. SBr 75, 2001, nr 665, 164-167

32962. ALEXANDER, JOSEPH H., Edson's raiders: the First Marine Raider Battalion in World War II. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2001, 345 p., ill.

32963. BASQUIAT, A. DE, CATHERINE NAVARRO, Les Forces Navales Françaises libres et ses bâtiments de combat (1ère partie). RHA 2001, nr 223, 130-131

32964. BELL, CHRISTOPHER M., The "Singapore Strategy" and the deterrence of Japan: Winston Churchill, the Admiralty and the dispatch of Force Z. EHR 116, 2001, nr 467, 604-634

32965. BELZEN, L. VAN, Beschieting van een Arnemuidse hoogaars door een Engelse jager in oktober 1943. Arneklanken 6, 2001, 1

32966. BRENCHLEY, FRED, ELIZABETH BRENCHLEY, Stoker's submarine: Australia's daring raid on the Dardanelles on the day of the Gallipoli landing. New York, HarperCollins Publishers, 2001, 264 p., ill.

32967. CARON, FRANÇOIS, La bataille de Savo, le 9 août 1942. Neptunia 2001, nr 223, 58-62

32968. CUNLIFFE, HANNAH, Dunkirk 1940-2000: victory or defeat? MLT 2001, nr 9, 16-27

32969. DURAND, JAMES F., The ghost-catching Marines: the ROKMC before the Inchon landing. Marine Corps Gazette 84, 2000, 94-101

32970. ESVELIN, PIERRE, D-Day gliders: les planeurs américains du Jour J. Parijs, Éditions Heimdal, 2001, 144 p., ill.

32971. EYGENRAAM, P., Quand les sous-marins italiens coulaient les navires belges. Neptunus 44, 2001, 26-27

32972. GARÇON, FRANÇOIS, La guerre de Pacifique: le minage des voies maritimes japonaises (octobre 1942 – août 1945). Guerres mondiales et conflits contemporains 50, 2001, nr 199, 49-56

32973. GELDHOF, NICO, Varend naar de vrijheid! MN 90, 2001, 5, 13-18 *(kleine groep MLD-personeel ontsnapte in mei 1940 met motorboten aan de Duitse bezetting)*

32974. GENESTE, WILLEM, Broome's ééndagsoorlog: zwarte bladzijde uit de geschiedenis van de Marineluchtvaartdienst. MN 89, 2000, 8, 85-87 *(bij een Japanse luchtaanval op de noordkust van West-*

Australië, met name op de in de Roebuck bay liggende Nederlandse vliegboten, kwamen 48 personen om)

32975. GRUND, WIM, De "Johan de Witt" in de oorlog: over stroomnevelen en een koninklijk bezoek. BW 55, 2000, 482-483

32976. HAGE, W.A., Stoomschip "Batavier II" in 1944. MB 111, 2001, 204-205

32977. HOWARTH, DAVID, The Shetland bus: a WWII epic escape, survival, and adventure. New York (NY), The Lyons Press, 2001, 225 p., ill. *(eerder gepubliceerd in 1951; beschrijft de tochten vanuit de Shetland's naar Noorwegen in kleine bootjes ter ondersteuning van het verzet tegen Nazi-Duitsland)*

32978. HOYT, EDWIN P., How they won the war in the Pacific: Nimitz and his admirals. New York, Lyons Press, 2000, 554 p., ill. *(herdruk)*

32979. ISOM, DALLAS WOODBURY, The Battle of Midway: why the Japanese lost. NWCR 53, 2000, 3, 60-100

32980. KINROSS, JOHN, Draft action damage report: HMS Saumarez, January 1944. MM 87, 2001, 325-334

32981. KOP, H.J.E. VAN DER, De Tirpitz: blok aan het been van de Britse marine. MB 111, 2001, 220-226

32982. LAPORTE, ISABELLE, Mers el-Kébir après Mers el-Kébir (1940-1945). RHA 2001, nr 223, 71-80

32983. LIÉNART, J.C., Les uniformes de la Marine belge de 1830 à nos jours (IX et X): Corps de Marine 1939-1940 (suite). Neptunus 44, 2001, 19-23 en 95-101 *(vervolg van nr 32062)*

32984. MALLAN, K., De ondergang van USS Indianapolis: bom Hirosjima vergde ook 883 Amerikaanse levens. Mars et Historia 35, 2001, 4, 35-41

32985. McGEE, WILLIAM L., The amphibians are coming!: emergence of the "Gator Navy" and its revolutionary landing craft: amphibious operations in the South Pacific in World War II, Vol. 1. Santa Barbara (CA), BMC Publications, 2000, 308 p., ill.

32986. MICHELETTI, ERIC, Les nageurs de combat de la marine italienne. Raids 2001, nr 187, 30-42

32987. MORISON, SAMUEL ELIOT, The Battle of the Atlantic: September 1939-May 1943. Champaign (IL), University of Illinois Press, 2001, 434 p., ill.

32988. MÜNCHING, L.L. VON, Nederlandse passagiersschepen als troepentransportschip in WO II. BW 55, 2000, 392-394

32989. –, Scheepvaart en spionage in de Tweede Wereldoorlog: grote Italiaanse activiteiten. BW 56, 2001, 312-313

32990. RUDEK, JOACHIM, Die letzte Feindfahrt des Fähnrichs zur See L. Das Nordlicht 9, 2001, Heft 32, 30-35

32991. SABBAGH, JEAN, Dossier de la coopération franco-américaine en Atlantique, 1940-1943. CHM 2001, nr 44, 89-94

32992. SMITH, PETER C., Task Force 57: the British Pacific fleet 1944-1945. Manchester, Crecy Publishers, 2001, 192 p., ill.

32993. SMITH, STEVEN TRENT, The rescue: a true story of courage & survival in World War II. New York (NY), John Wiley & Sons, 2001, 326 p., ill. *(betreft de oorlog in de Stille Oceaan)*

32994. SPOUND, ALBERT M., The fate of landing craft, infantry (gunboat) 727. AN 60, 2000, 305-308

32995. STANFORD, PETER, The Queens at war: how the great Atlantic liners turned from peacetime pursuits to serve as Mighty engines of the Oceanic coalition that won World War II. Sea History 2000, nr 95, 15-16

32996. SURLEAU, JEAN-CLAUDE, La task force de porte-avions, bras armé de l'Amérique pendant la guerre du Pacifique. Guerres mondiales et conflits contemporains 50, 2001, nr 199, 57-66

32997. SWEETMAN, JOHN, Tirpitz, hunting the beasts: air attacks on the German battleship 1940-44. Stroud, Sutton Publishing, 2000, 176 p., ill.

32998. TABAK, WIEBREN, Een zee van geweld: Méditerranée, zo blauw, zo blauw. Alle Hens 54, 2001, 6, 30-33

32999. TAILLIEZ, Nouméa 1940: le ralliément de la Nouvelle-Calédonie à la France libre: un affrontement évité. CHM 2001, nr 44, 95-106

33000. TUCKER-SKUSE, PAM, A long-awaited unravelling. SBr 75, 2001, nr 666, 216-217 *(tragisch verlopen oefening voor D-day op de kust van South Devon, waarbij circa 1000 Amerikanen om het leven kwamen)*

33001. VAT, DAN VAN DER, Pearl Harbor: the day of infamy – an illustrated history. New York, Basic Books, 2001, 176 p., ill.

33002. WATSON, DON, Armidale '42: memory and imagination. Signals 2001, nr 55, 10-11 *(de HMAS Armidale werd op 1 december 1942 in de Zee van Timor door de Japanse luchtmacht tot zinken gebracht)*

33003. (N.N.), Code name: operation Pluto. Survey-

or 2001 (spring), 12-13 *(geheime onderzeese pijpleiding die de geallieerde schepen tijdens WO II een miljoen liter brandstof per dag kon leveren)*

KOOPVAARDIJ – ALGEMEEN

33004. ANDERSON, CLAIRE, Convicts in the Indian Ocean: transportation from South Asia to Mauritius, 1815-53. New York, St. Martin's, 2000, 192 p., ill.

33005. BILLARD, JÉROME, Le transport de charbon par mer en France. Navires et Histoire 2001, nr 7, 30-37

33006. DALY, GAVIN, Merchants and maritime commerce in Napoleonic Normandy. FH 15, 2001, 1, 26-50

33007. DEVOS, GRETA, De oudste scheepsmakelaarsfirma's in Antwerpen (1811-1867): een bescheiden bijdrage tot de maritieme wereld. In: *(Jan Parmentier, Sander Spanoghe (eds.))* Orbis in orbem (Gent, 2001) 187-196

33008. EDGE, D.A., The Phosphate Islands. SBr 75, 2001, nr 666, 205-208 en 262-266 *(Nauru in de Stille Oceaan)*

33009. EMMER, P.C., De Nederlandse economie en de overzeese expansie, 1580-1795. In: *(Jan Parmentier, Sander Spanoghe (eds.))* Orbis in orbem (Gent, 2001) 235-249

33010. FLIERMAN, ANNE H., Mayday, or how to attract attention: the Dutch merchant navy and politics 1960-1995. *(Proceedings)* Strategy and response (Amsterdam, 2001) 62-75

33011. FRIEDEWALD, MICHAEL, Telefunken und der deutsche Schiffsfunk 1903-1914. ZU 46, 2001, 1, 27-57

33012. HAJDUK, BOLESLAW, Zur Geschichte der Seeschiffahrt und Handelflötte Danzigs in den Jahren 1920-1945. Studia Maritima 13, 2000, 179-199

33013. JAMIESON, ALAN G., British government shipping policy from 1945 to 1990. *(Proceedings)* Strategy and response (Amsterdam, 2001) 51-60

33014. JONG, MENSO DE, Gastransport over zee (III): Iedereen wil LNG-tankers en (IV): Koud avontuur voor reders. BW 55, 2000, 310-313 en 354-357 *(vervolg van nr 31223)*

33015. MACALLAN, RICHARD, Entrepôt to the world: Richard Charlton's observations of trade via Hawai'i, 1828-1841. The Hawaiian Journal of History 34, 2000, 93-111

33016. OFFREY, CHARLES, Chronique transatlantique du 20e siècle. Le Touvet, Éditions MDV, 2000, 168 p., ill.

33017. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, OLIVIER, Pouvoirs, systèmes de représentations et gestion des affaires maritimes: le cas du débat sur la "crise" de la marine marchande française, vers 1860-1914. In: *(G. Le Bouëdec (ed.))* Pouvoirs et littoraux XVe-XXe siècle (Rennes, 2000) 409-427

33018. SEGERS, YVES, Op zoek naar afzetmarkten: de uitbouw van een Belgische koopvaardijvloot, 1830-1870. In: *(Jan Parmentier, Sander Spanoghe (eds.))* Orbis in orbem (Gent, 2001) 401-429

33019. STANIFORTH, MARK, The wreck of the William Salthouse, 1841: early trade between Canada and Australia. Urban History Review 29, 2000, 2, 19-31

33020. TRACE, KEITH, "For tyranny of distance" read "Tyranny of scale": Australia and the global container market. GC 23, 2001, 1, 21-46

33021. VAN RIET GUTIÉRREZ, ESTHER E., Funciones de la Comisión de Marina en Inglaterra. RHN 19, 2001, nr 72, 65-102

KOOPVAARDIJ – REDERIJ

33022. BAKKA JR, DAG, Jobbetidsreder eller linjeentreprenør?: Peder Kleppe, en rederikarriere gjennom turbulente tider. NSA 2000 (verschenen 2001) 7-48 *(met Engelse samenvatting)*

33023. BARRATT, A.J., World traders: the history of Prince Line. SM 36, 2001, 7, 16-19 *(omstreeks 1878 opgericht door James Knott, in 1916 verkocht aan Furness Withy)*

33024. BERNSTEIN, ARNOLD, Ein jüdischer Reeder: von Breslau nach New York. Hamburg, Convent Verlag, 2001, 463 p., ill.

33025. DAVIES, PETER N., The trade makers: Elder Dempster in West Africa, 1852-1972 1973-1989. St. John's, Newfoundland, International Maritime Economic History Association, 2000, 555 p., ill. *(het eerste deel verscheen eerder in 1973)*

33026. DELPORTE, Nos armements de navires de mer au XIXème et au XXème siècle à Ostende et Nieuport: armements ostendais et Nieuport au XIXème siècle. Neptunus 44, 2001, 109-112

33027. DETLEFSEN, GERT UWE, Deutsche Reedereien, Band 14. Bad Segeberg, Verlag Gert Uwe Delefsen, 2001, 200 p., ill.

33028. –, GERHARD MOLTSEN, ALFRED SCHNEI-

DER, Vom Dampfboot zum Katamaran: die Geschichte der Flensburger Färdeschiffahrt und aller Tochterfirmen. Bremen, Verlag H.M. Hauschild, 2000, 268 p., ill.

33029. –, Deutsche Reedereien, Band 15. Bad Segeberg, Verlag Gert Uwe Detlefsen, 2001, 200 p., ill.

33030. DIJK, GER J. VAN, Dammers & van der Heide Scheepvaart- en handelsbedrijf: van vrachtvaart naar koel- en vriesvaart of van kustvaart naar grote vaart. De Spreekbuis 2001, nr 73, 35-36

33031. –, Scheepvaartbedrijf Moerman Ridderkerk. De Spreekbuis 2001, nr 74, 5-7 *(werd in 1946 te Rotterdam opgericht als een kustvaartbedrijf, werkt sinds 1997 vanuit Ridderkerk)*

33032. HAAS, KEES DE, "At the foot of Fifth Street": de Holland-Amerika Lijn in Hoboken, 1890-1963. BW 55, 2000, 450-451

33033. MACDONALD, MIKE, Charles M. Willie & Co (Shipping) Ltd. SM 36, 2001, 5, 46-47 *(in 1912 te Cardiff opgericht, vanaf 1929 ook actief betrokken bij de scheepvaart)*

33034. MAXTONE-GRAHAM, JOHN, Mr. Cunard's Line celebrates its 160th birthday. Sea History 2000, nr 95, 11-13

33035. MEIJDEN, L.A. VAN DER, Maersk Supply Service. Lekko 26, 2001, nr 273, 171-183 *(overzicht van de Lichtblauwe Vloot, zoals de vloot van de Maersk Supply Service ook wel wordt genoemd)*

33036. MUNRO, FORBES, TONY SLAVEN, Networks and markets in Clyde shipping: the Donaldsons and the Hogarths, 1870-1939. BH 43, 2001, 2, 19-50

KOOPVAARDIJ – TOT 1800

33037. DEGRYSE, KAREL, De vrienden van "mijnheer Crozat" of de Zuid-Nederlandse betrokkenheid bij de Franse handel op de Stille Zuidzee (1710-1719). In: *(Jan Parmentier, Sander Spanoghe (eds.))* Orbis in orbem (Gent, 2001) 157-170

33038. HAMMEL-KIESOW, ROLF, Die Hanse. München, Verlag C.H. Beck, 2000, 128 p., ill.

33039. KELLENBENZ, HERMANN, ROLF WALTER (eds.), Oberdeutsche Kaufleute in Sevilla und Cadiz (1525-1560): eine Edition Notariatsakten aus den dortigen Archiven. Stuttgart, Franz Steiner Verlag, 2001, 712 p.

33040. KÖHLER, MARTIN, Die Narvafahrt: mittel- und westeuropäischer Russlandhandel 1558-1581. Hamburg, Kovac, 2000, 173 p., ill.

33041. KROLL, STEFAN, Schiffahrt und Seehandel mecklenburgischer und pommerscher Städte im Jahre 1706. Studia Maritima 13, 2000, 43-76

33042. NIEWOLD, K., Te klein voor het laken, te groot voor het servet: een onderzoek naar de rol van Groningen binnen de Hanze. Historisch Jaarboek Groningen 2001, 9-26

33043. O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, HUGO, La travesía marítima de Carlos V para su coronación imperial en 1520. RHA 19, 2001, nr 72, 49-64

33044. OLEJNIK, ANITA, The North Sea and the overseas trade in Frederick the Great's policy (1744-1751). Studia Maritima 13, 2000, 91-115

33045. SOLANA, A., El comercio marítimo entre Amsterdam y Cádiz (1713-1778). Z.pl., Banco de España, Servicio de estudios, 2000, 162 p.

33046. TRZOSKA, JERZY, Königsbergs Handel im Lichte der Berichte des schwedischen Residenten in Danzig in den Jahren 1724-1729. Studia Maritima 13, 2000, 79-87

KOOPVAARDIJ – OM DE OOST

33047. BHATTACHARYA, BHASWATI, Nagapatnam and the commercial revolution in the Bay of Bengal. In: *(Jan Parmentier, Sander Spanoghe (eds.))* Orbis in orbem (Gent, 2001) 77-90

33048. BLUSSÉ, J.L. e.a. (eds.), De dagregisters van het kasteel Zeelandia, Taiwan 1629-1662, deel IV: 1655-1662. Den Haag, Instituut voor Nederlandse Geschiedenis, 2000, 754 p., ill.

33049. BROUWER, C.G., "Called Paijtaght": The porcelain trade in al-Mukhâ during the early seventeenth century according to Dutch account = "Paijtaght genoemt": De porseleinhandel te al-Mukhâ tijdens de vroege zeventiende eeuw naar Nederlandse beschrijvingen. Vormen uit Vuur 2001, nr 175, 61 p.

33050. CAMPO, J.N.F.M. à, A profound debt to the eastern seas: documentary history and literary representation of Berau's maritime trade in Conrad's Malay novels. IJMH 12, 2000, 2, 85-125

33051. DUMONT, G.-HENRI, L'épopée de la compagnie d'Ostende 1723-1727. Parijs, Éditions Le CRI, 2001, 219 p., ill.

33052. GOLDSTEIN, JONATHAN, The Andrew Jackson administration and the Orient, 1829-1837. IJMH 12, 2000, 2, 27-51

33053. GRAAF, DENNIS DE, De Koninklijke Compagnie: de Pruisische Aziatische Compagnie "van Emden nach China" (1751-1765). TvZ 20, 2001, 143-162

33054. JACOBS, A., Thee van overzee. Neptunus 44, 2001, 48-54

33055. KORTE, J.P. DE, The annual accounting in the Dutch East India Company VOC. Amsterdam, NEHA, 2000, 116 p.

33056. KROMHOUT, BAS, Het faillissement van 's werelds eerste multinational: de VOC redden was een prestigekwestie. Historisch Nieuwsblad 2001, nr 7, 12-19

33057. LOMBARD, D., J. AUBIN (eds.), Asian merchants and businessmen in the Indian Ocean and the China Sea. New Delhi, Oxford University Press, 2000, 375 p., ill. *(uitgebreide versie van oorspronkelijk in 1988 in het Frans verschenen bundel)*

33058. MOREE, PERRY (bez.), Dodo's en galjoenen: de reis van het schip Gelderland naar Oost-Indië, 1601-1603. Zutphen, Walburg Pers, 2001, 348 p., ill. *(Werken uitgegeven door de Linschoten-Vereeniging, nr 100)*

33059. PRAKASH, OM, European private traders in the Eastern Ocean trading network in the early modern period. In: *(Jan Parmentier, Sander Spanoghe (eds.))* Orbis in orbem (Gent, 2001) 357-359

33060. S'JACOB, HUGO, The Rajas of Cochin, 1663-1720: kings, chiefs and the Dutch East India Company. New Delhi, Munshiram Manoharlal, 2000, 195 p., ill.

KOOPVAARDIJ – OM DE WEST

33061. GARCIA BERNAL, MANUELA CRISTINA, Los comerciantes Yucatecos en el tráfico Atlántico a finales del siglo XVI (1590-1600). In: *(Jan Parmentier, Sander Spanoghe (eds.))* Orbis in orbem (Gent, 2001) 53-76

KOOPVAARDIJ – SLAVENVAART

33062. DRESSER, MADGE, Squares of distinction, webs of interest: gentility, urban development and the slave trade in Bristol, c. 1673-1820. SA 21, 2000, 3, 21-47

33063. FALCONBRIDGE, ANNA MARIA, Narrative of two voyages to the River Sierra Leone with Alexander Falconbridge, An account of the slave trade on the coast of Africa; ed. by Christopher Fyfe. Liverpool, Liverpool University Press, 2000, 236 p., ill. *(oorspronkelijk gepubliceerd in respectievelijk 1794 en 1788)*

33064. GØBEL, ERIK, The Danish Edict of 16th March 1792 to abolish the slave trade. In: *(Jan Parmentier, Sander Spanoghe (eds.))* Orbis in orbem (Gent, 2001) 251-264

33065. WILLIAMS, DAVID M., The shipping of the British slave trade in its final years, 1798-1807. IJMH 12, 2000, 2, 1-25

KOOPVAARDIJ – ZEILVAART 19DE EN 20STE EEUW

33066. APOLLONIO, SPENCER (ed.), The last of the Cape Horners: firsthand accounts from the final days of the commercial tall ships. Washington (DC), Brassey's, 2000, 296 p., ill.

33067. BERSEE, LEO, Zeilen op Gods wateren: vroeger en nu! BW 55, 2000, 454-457

33068. BURNINGHAM, NICK, Learning to sail the Duyfken replica. IJNA 30, 2001, 74-85

33069. JOHNSON JR., WILLIAM R., Bahamian sailing craft. New Smyrna Beach (FL), White Sound Press, 2000, 57 p., ill.

33070. KARAMANSKI, THEODORE J., Schooner passage: sailing ships and the Lake Michigan frontier. Detroit (MI), Wayne State University Press, 2000, 262 p., ill.

33071. MUDIE, COLIN, Sailing ships. Londen, Adlard Coles Nautical, 2000, 170 p., ill.

33072. SLOCUM, JOSHUA, Sailing alone around the world. Mount Kisco (NY), Regatta Press, 2000, 294 p., ill.

KOOPVAARDIJ – STOOM- EN MOTORVAART

33073. BRUINS, GERRIT W., Herinneringen aan Telamon: het laatste stoomschip van de KNSM. De Spreekbuis 2001, nr 74, 46-49

33074. GAY, JACQUES, La machine à vapeur et ses implications lors de son introduction dans la Marine. Neptunia 2000, nr 220, 22-32

33075. GREENHILL, BASIL, The rise of the ocean-going merchant steamship. MLT 2001, nr 9, 46-63

33076. KALLMANN, ROBERT, Die Montreux dampft wieder: die bald hundertjährige Geschichte des ältesten Schiffes der CGN. Dampferzeitung 2001, nr 2, 19-27

33077. MILLS, RODNEY H., Wooden steamers: the forgotten era in Great Lakes ships. StB 67, 2000, nr 236, 257-280

33078. ORLOWSKI, SERGE, La révolution de la va-

peur dans les marines du XIXe siècle. Le Touvet, Éditions MDV, 2001, 190 p., ill.

WALVISVAART

33079. LLOYD WEBB, ROBERT, Menhaden whalemen: nineteenth-century origins of American steam whaling. AN 60, 2000, 277-288

33080. LUND, JUDITH NAVAS, Whaling masters and whaling voyages sailing from American ports: a compilation of sources. Sharon, Kendall Whaling Museum, 2001, 740 p., ill.

ZEE- EN BINNENVISSERIJ

33081. ARISHOLM, TORSTEIN, Blekksprutfiske i Galicia: en studie i samarbeid. NSA 2000 (verschenen 2001) 49-64 *(met Engelse samenvatting)*

33082. CUNLIFFE, TOM, Smacks and smacksmen of Essex. MLT 2001, nr 12, 12-29

33083. DAM, P.J.E.M. VAN, Onkruid verging niet: het succes van de paling in de Hollandse wateren, 1300-1600. Jaarboek voor Ecologische Geschiedenis 2000, 1-22

33084. EVENDEN, MATTHEW, Remaking hells gate: salmon, science, and the Fraser River, 1938-1948. BC Studies 127, 2000, 47-82

33085. GINGRAIS, NERÉ, Vieux écrits: le dur métier de pêcheur en Gaspésie au milieu du XIXe siècle; présenté par Pierre Collins. L'Estuaire: revue d'histoire des pays de l'estuaire du Saint-Laurent 23, 2000, 2, 32-35

33086. GROTH, ANDRZEJ, Fischfang am Putziger Wiek vom 16. bis zum 18. Jahrhundert. Studia Maritima 13, 2000, 25-39

33087. HEIDBRINK, INGO, Vor 25 Jahren: das Ende der Kabeljaukriege mit Island. DSI 23, 2001, 2, 8-9

33088. KÖNINGER, JOACHIM, CORNELIA LÜBKE, Bemerkingen zur vorgeschichtlichen Fischerei im westlichen Bodenseegebiet und in Oberschwaben. Nachrichtenblatt Arbeitskreis Unterwasserarchäologie 8, 2001, 67-82

33089. LE PERSON, GWENNAELLE, ANDRÉ LE PERSON, Les huïtrières du Jaudy et du Trieux: histoire d'une ressource naturelle. LCM 2001, nr 147, 22-35

33090. MacCARTHAIGH, CRIOSTOIR, Shark hunting in Ireland. MLT 2001, nr 13, 2-15 *(verscheen ook in een Franse versie: zie LCM 2001, nr 144, 2-15)*

33091. MILLOT, NICOLAS, Une pêche au thon à bord de Belle-Etoile. LCM 2001, nr 145, 52-59

33092. WESTLAND, KLAAS, IJslopen op de Zuiderzee. Tagrijn 2001, nr 4, 8-18 *(betreft de spieringvangst)*

33093. WINTHROP, MICHEL, 100 ans de pêches en eaux douces. Parijs, Flammarion, 2001, 158 p., ill.

33094. YOUNKER, RICHARD, Yankin' and liftin' their whole lives: a Mississippi river commercial fisherman. Carbondale, Southern Illinois University Press, 2000, 119 p., ill.

KUST- EN BINNENVAART

33095. ARMSTRONG, JOHN, JOHN CUTLER, The British coastal fleet in the eighteenth century: how useful are the Admiralty's registers of protection from impressment? AN 60, 2000, 235-251

33096. BOXMA, WILLEM, De strijd om het openbaar vervoer: trekschuit, diligence en trein. Traditie 7, 2001, 3, 33-35

33097. CEDERLUND, CARL OLOF, The structure of inland transportation in early Swedish iron production: type of vessels in the same, its relation to general transport and communication routes. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 245-250

33098. DAMBRUYNE, JOHAN, De Gentse transportsector en de interregionale handel in de Nederlanden tijdens de 16de eeuw: een conjunctuuranalyse. In: *(Jan Parmentier, Sander Spanoghe (eds.))* Orbis in orbem (Gent, 2001) 133-156

33099. FOX, WILLIAM A., Ferries forever: 75 years on the Jamestown-Scotland ferry. StB 67, 2000, nr 236, 281-294

33100. FRANKENHUIZEN, J., De beurtvaartschipper, voor alles en iedereen. De Proosdijkoerier 17, 2001, 2 *(in gesprek met Theo van Rijnsoever, geb. 1905)*

33101. HAUSEN, JÜRGEN, Shipping between Danube and Rhine from medieval to modern times (Canal of Charlemagne, Canal of King Louis of Bavaria, Rhine-Danube-Canal). *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 21-26

33102. HUSSEY, DAVID, Coastal and river trade in pre-industrial England: Bristol and its region 1680-1730. Exeter, Exeter University Press, 2001, 300 p., ill.

33103. JONG, CHRIS DE, Meppeler schippers 2. Bokkepoot 2000, nr 145, 14-18

33104. KOK, JAN, Spoorwagons veilig over per stoompont Enkhuizen-Stavoren. West-Friesland Oud & Nieuw 68, 2001, 146-152

33105. KOPPEJAN, A.R., De laatste beurtschippers van Schouwen en Duiveland. Vlissingen, Uitgeverij ADZ, 2001, 16 p., ill.

33106. LANGE, HEINZ, Fahrgastschiffahrt auf der Oberwarnow: Rostock – Schwaan – Bützow – Güstrow. Das Nordlicht 9, 2001, Heft 32, 4-15

33107. –, Mit den Tragflächenbooten TF 10-1 und TF 10-2 zwischen Rostock und Warnemünde. Das Nordlicht 9, 2001, Heft 33, 4-9

33108. MILLER, RICHARD W.S., Schepen die voorbijgaan; vert. G.M.W. Acda. BW 55, 2000, 315-318 *(betreft Nederlandse kustvaarders die direct na WO II aan de Ierse kust verschenen)*

33109. PLUMMER, RUSSELL, Free for all: a tribute to London's Woolwich Ferry. SM 36, 2001, 7, 34-37

33110. POSTMA, REINDER H., Huis Ter Noord – Oudwoude: 325 jaar beurtdiensten op Dokkum en Leeuwarden. Oudwoude, Drukkerij Banda, 2001, 135 p., ill.

33111. RÖBER, RALPH (ed.), Einbaum, Lastsegler, Dampfschiff: frühe Schiffahrt in Südwestdeutschland. Stuttgart, Theiss, 2000, 140 p., ill.

33112. SCHMIDT-RUTSCH, OLAF, Kolenaken op de Ruhr; vert.: Britte van Munster-Richter. SZ 25, 2001, 10, 33-35

33113. ZUUR, HENK, Groninger kustvaart. De Spreekbuis 2001 (lustrumnummer) 19-20

ONTDEKKINGS- EN WETENSCHAPPELIJKE REIZEN

33114. AKER, RAYMOND, EDWARD VON DER PORTEN, Discovering Drake's California harbor. Palo Alto (CA), Drake Navigators Guild, 2000, 73 p., ill.

33115. BELLEC, FRANÇOIS, Le livre des terres inconnus: journaux de bord des navigateurs (XVe-XIXe siècles). Parijs, Éditions du Chêne, 2000, 261 p., ill.

33116. –, Mythes et réalités des îles dans l'imaginaire, les découvertes et la cartographie. CHM 2001, nr 44, 59-70

33117. BERTON, PIERRE, Arctic grail: the quest for the North West passage and the North Pole, 1818-1909. New York, Lyons Press, 2000, 672 p., ill. *(herdruk)*

33118. BRYANT, JOHN H., HAROLD N. CONES, Dangerous crossings: the first modern polar expedition, 1925. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2000, 206 p., ill.

33119. CASADO SOTO, JOSÉ LUIS, The Spanish ships of the oceanic expansion: documentation, archaeology and iconography from the 15th and 16th centuries. *(Proceedings)* Archaeology of the medieval and modern ships of Iberian-Atlantic tradition (Lissabon, 2001) 131-162

33120. FUSON, ROBERT H., Juan Ponce de Léon and the Spanish discovery of Puerto Rico and Florida. Granville (OH), McDonald and Woodward, 2000, 268 p., ill.

33121. HIERY, HERMANN JOSEPH (ed.), Die deutsche Südsee 1884-1914: ein Handbuch. Paderborn, Schöningh, 2001, 880 p., ill.

33122. HOOKER, BRIAN, James Cook's secret search in 1769. MM 87, 2001, 297-302

33123. LAMB, JONATHAN, VANESSA SMITH, NICHOLAS THOMAS (eds.), Exploration and exchange: a South Seas anthology, 1680-1900. Chicago, University of Chicago Press, 2000, 359 p., ill.

33124. LELIEVRE, DOMINIQUE, Les grandes expéditions maritimes chinoises du XVe siècle. Neptunia 2001, nr 223, 10-20

33125. MAPP, PAUL, French reactions to the British search for a Northwest passage from Hudson Bay and the origins of the Seven Years' War. TI 33, 2001, 13-32

33126. MUSTO, FRED, Recent literature in discovery history. TI 33, 2001, 69-84

33127. PROUST DE LA GIRONIERE, MURIEL, L'expédition en Australie du capitaine de vaisseau Nicolas Baudin (1800-1804). Neptunia 2001, nr 221, 11-16

33128. QUIROS, PEDRO FERNANDEZ DE, Histoire de la découverte des régions australes, îles Salomon, Marquises, Santa Cruz, Tuamotu, Cook du Nord et Vanatu; traduit et annoté par Annie Baert. Parijs, L'Harmattan, 2001, 315 p., ill.

33129. ROSOVE, MICHAEL H., Let heroes speak: Antarctic explorers, 1772-1922. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2000, 358 p., ill.

33130. SARDER, MICHEL, Le jardin botanique du port de Rochefort (1741-1896) et les grandes expéditions maritimes. Neptunia 2001, nr 222, 22-34

33131. STARK, PETER (ed.), Ring of ice: true tales of

adventure, exploration, and Arctic life. New York (NY), The Lyons Press, 2000, 464 p., ill.

33132. TAILLEMITE, ETIENNE, Le voyage de Nicolas Baudin en Australie (1800-1803). CHM 2001, nr 43, 44-47

33133. –, La découverte des îles au XVIIIème siècle: l'exemple de Tahiti. CHM 2001, nr 44, 43-58

33134. VERNE, JEAN-PAUL, Exploration de la route du Nord entre l'île de France et Pondichéry. Neptunia 2000, nr 220, 3-9

33135. VICENTE MAROTO, MARIA ISABEL, La expedición de los hermanos Nodal y el cosmógrafo Diego Ramírez de Arellano. RHN 19, 2001, nr 73, 7-28

33136. WALTER, CHAPLIN RICHARD, Anson's voyage around the world in the years 1740-1744. Santa Barbara (CA), Narrative Press, 2001, 445 p., ill.

33137. WELSCH, BERNHARD, The asserted discovery of Marcus Island in 1694. JPH 36, 2001, 1, 105-115

33138. WILLIAMS, GLYN, The prize of all the oceans: the dramatic true story of Commodore Anson's voyage around the world and how he seized the Spanish treasure galleon. New York (NY), Viking Penguin, 2000, 285 p., ill.

33139. (N.N.), L'Atlas du voyage de La Pérouse. Parijs, Bibliothèque des Introuvables, 2001, 168 p., ill.

LOODS-, BERGINGS- EN REDDINGSWEZEN

33140. BAKKER, M., "Om de ongelukkigen uit de kaken des doods te redden": enkele vuurtorens op de Benedenwinden. Heemschut 78, 2001, 5, 25-27

33141. BANSEMER, ROGER, Bansemer's book of Carolina and Georgia lighthouses. Sarasota (FL), Pineapple Press, 2000, 128 p., ill.

33142. BERGFELD, ANNEMARIE, Opvallende bouwwerken aan het IJsselmeer: de Ven. Waterkampioen 2001, nr 13, 36-38 *(vuurtoren bij Enkhuizen)*

33143. BEZUIJEN, MAARTEN, De ondergang van de Jacob Verolme. De Sluiting 40, 2000-2001 (winter) 20-21 *(in 1957 op de werf van Verolme in Alblasserdam gebouwd en begin 1967 na een explosie ten westen van Las Palmas gekapseisd)*

33144. BLOT, JEAN-YVES, PATRICK LIZÉ (eds.), Le naufrage des Portugais sur les côtes de Saint-Jean-de-Luz et d'Arcachon (1627). Parijs, Chandeigne, 2000, 284 p., ill.

33145. BOES, ALBERT, Ramp met de tanker "Erika" en de rol van de scheepvaartinspectie. BW 55, 2000, 296-297 *(12 december 1999)*

33146. CARRIER, JIM, The ship and the storm: the hurricane Mitch and the loss of the Fantome. Camden (ME), McGraw-Hill/International Marine, 2001, 265 p., ill. *(viermastschoener die in de herfst van 1998 met man en muis voor de kust van Honduras verging)*

33147. CHENERY III, RICHARD L., Old Coast Guard Stations: North Carolina. Glen Allen (VA), Station Books, 2000, 123 p., ill.

33148. CLIFFORD, J. CANDACE, MARY LOUISE CLIFFORD, Nineteenth-century lights: historic images of American lighthouses. Alexandria (VA), Cypress Communications, 2000, 296 p., ill.

33149. CUNLIFFE, TOM (dir.), Pilots: the world of pilotage under sail and oar, Volume 1: Pilot schooners of North America and Great Britain. Douarnenez, Le Chasse-Maree, 2001, 344 p., ill.

33150. DIEREN, HILLE VAN, Uit het journaal van reddingbootschipper Teunis Dekker, deel 2 en 3. Schylge myn lântse 22, 2001, 50-55 en 70-75 *(vervolg van nr 32326)*

33151. DREYER, FRANCIS, Henry Lepaute: l'horloger des phares. Neptunia 2001, nr 222, 4-15

33152. DUFFY, FRANCIS JAMES, "Always on Station": the Sandy Hook pilots. MLT 2001, nr 9, 2-15 *(loodsdienst die al vanaf 1680 schepen in en uit de haven van New York en New Jersey leidt)*

33153. FRY, ROGER, Disaster beneath the waves. SM 36, 2001, 4, 12-15 *(betreft het vergaan in april 1951 van de aan het eind van WO II door Cammell Laird te Birkenhead gebouwde onderzeeër HMS Affray)*

33154. GUIGUENO, VINCENT, Au service des phares: la signalisation maritime en France XIX-XXè siècle. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2001, 255 p., ill.

33155. HEIJKOOP, COR, D'n Wasschappelsen Engel: twee eeuwen scheepsstrandingen om en nabij Westkapelle. Vlissingen, Uitgeverij ADZ, 2000, 112 p., ill.

33156. JAEGER, GÉRARD A., Les feux naufrageurs: contribution à la recherche d'une vérité. Neptunia 2001, nr 223, 38-45

33157. JONG, C. DE, Het raadsel van de "Waratah". BW 56, 2001, 230-231 *(Australisch passagiersvrachtschip dat met 211 mensen op 26 of 27 juli 1909 bij de kust van Kaapprovincie verging)*

33158. LECH, RICHARD F., The tragic fate of the USS Indianapolis: the Navy's worst disaster at sea. New York (NY), Cooper Square Press, 2001, 309 p., ill.

33159. LLOYD, STEVE K., The loss of the S.S. Edith, August 1915. Alaska History 15, 2000, 1-14

33160. LOPEZ JULIA, JESUS, El naufragio de la Santa María en el primer viaje de Colón. RHN 19, 2001, nr 73, 29-57

33161. LUIDINGA, FRANS, Een prachtige redding door de bemanning van een Hollandsch schip. BW 55, 2000, 292-293 *(reddingsoperatie door de Tambora van de Rotterdamsche Lloyd in 1915)*

33162. MAXWELL, PAUL, The unique legacy of the Navesink Twin Lights. Sea History 2000, nr 94, 34-35

33163. MÜNCHING, L.L. VON, De redding van de schipbreukelingen van het ms "Jagersfontein": twee kanten van één verhaal. BW 55, 2000, 486-487 *(op 26 juni 1942 door een torpedo getroffen)*

33164. MURPHY, MATTHEW P., From Poseidon to Atlantis. MLT 2001, nr 12, 2-11 *(de redding van olietanker Cherry Valley in november 1994 en de juridische nasleep)*

33165. NEWCOMB, RICHARD F., Abandon ship: the saga of the USS Indianapolis, the Navy's greatest sea disaster. New York (NY), HarperCollins, 2001, 326 p., ill.

33166. PETERSEN, SIMONE, De "Princess Victoria" ging eenzaam ten onder. BW 56, 2001, 195-197 *(verging op 31 januari 1953 bij een oversteek als veerboot van het Schotse Stranrear naar het Noordierse Larne)*

33167. PHILIP, PAT B., Grounding of the SS "Glenamoy" – May 11, 1924. SBr 75, 2001, nr 664, 124-125 *(vastgelopen op Video Island en vlotgetrokken door de Tokio Salvage Company)*

33168. PLISSON, PHILIP, GUILLAUME PLISSON, Lichter über dem Meer: Leuchttürme des Atlantiks; Text: Daniel Charles. Delius Klasing, 2001, 240 p., ill.

33169. STANTON, DOUG, In Harm's way: the sinking of the USS Indianapolis and the extraordinary story of its survivors. New York, Henry Holt, 2001, 333 p., ill.

33170. WEBSTER, MARTYN C., The wreck of the "W.A. Scholten". SBr 75, 2001, nr 664, 126-128 *(schip van de Nederlands-Amerikaanse Stoomvaart Maatschappij dat op 19 november 1887 zonk na een aanvaring met de "Rosa Mary")*

33171. WESTLAND, KLAAS, De ramp met de HZ 234 8 februari 1906. Tagrijn 2001, nr 3, 10-19

SLEEPVAART

33172. BIJL, JAAP, De sleepboten van de N.V. Koninklijke Hollandsche Lloyd. Sleep- en duwvaart 16, 2001, nr 103, 3-6

33173. –, Nicolas Mihanovich & Co. Lekko 26, 2001, nr 272, 138-142 *(Argentijnse sleepvaartrederij, opgericht omstreeks 1880 te Buenos Aires als een scheepvaartbedrijf)*

33174. –, Sleepvaart aan de Costa del Sol. Lekko 2000, nr 268, 258-259 *(met vlootlijsten van de Remolcadores de Malaga en de Maritima Espimu)*

33175. –, Societa p.AZ. Rimorchiatori Riuniti Panfido & Co. Lekko 26, 2001, nr 272, 163-168 *(in 1880 opgericht sleepvaartbedrijf voor de haven van Venetië; met vlootlijst)*

33176. –, The Alexandra Towing Company Ltd. 1887-1993 (deel 1). Lekko 2000, nr 269, 291-298 *(gevestigd te Liverpool; met vlootlijst)*

33177. –, W. Kunstmann – J. Fritzen 1870-1983. Lekko 2000, nr 268, 266-267 *(gevestigd in Swinemünde, onderhield een havensleepdienst tussen de Stettiner Haff en de Oostzee)*

33178. HOEBE, N.J., Een radio-officier vertelt ... (deel 2): SS Burgersdijk binnengebracht door SS Roode Zee. De Spreekbuis 2001, nr 74, 9-12

33179. MEIJDEN, L.A. VAN DER, Walvis International Nigeria Ltd. Lekko 2000, nr 268, 239-241 *(met scheepslijst)*

33180. MÜNCHING, L.L. VON, De beroemde dokreis: een herinnering uit lang vervlogen dagen. Lekko 26, 2001, nr 273, 210-212 *(dok met een hefvermogen van 14.000 ton dat door de rederij Zurmühlen in 1913 vanaf Schellingwoude naar Soerabaja werd versleept)*

33181. (N.N.), De sleepboten van De Rijk – Amsterdam. Sleep- en duwvaart 15, 2000, nr 102, 453 en 455

BAGGERBEDRIJF

33182. BOUTIN, ROLAND, Histoire du dragage. Neptunia 2001, nr 222, 16-21 *(betreft vooral de 17de eeuw)*

PLEZIERVAART – WATERSPORT

33183. BLEEKER, HENK, Op vakantie met de 16 m2 Pieraat: het dagboekverslag van Henk Bleeker uit 1943. SZ 25, 2001, nr 8, 24-31 *(vervolg van nr 32360)*

33184. CHEVALIER, FRANÇOIS, JACQUES TAGLANG, Cowes: le Jubilé de la Coupe de l'America. LCM 2001, nr 147, 14-21

33185. CROGUENNEC, MICHEL, Quand Rouen était le premier port de yachts français. LCM 2001, nr 145, 44-51

33186. ELIES, HERVÉ, Morbic III: des Bretons furieux à l'assaut Rorc: la course-croisière dans les années soixante-dix. LCM 2001, nr 146, 48-59 *(won – in zijn klasse – in 1971 het prestigieuze kampioenschap van de Royal Ocean Racing Club, tot dan geheel door de Britten overheerst)*

33187. KNOWLES, ARTHUR, The Bluebird years: Donald Campbell and the pursuit of speed. Wilmslow, Cheshire, Sigma Leisure, 2001, 189 p., ill.

33188. LEATHER, JOHN, America's Cup, part 1: The rise of the America. CB 2001, nr 157, 38-43

33189. –, America's Cup, part 3: America, a legacy of influence. CB 2001, nr 159, 42-47

33190. SHAW, DAVID W., Daring the sea: the first Atlantic crossing under oars. MLT 2001, nr 13, 52-61 *(in 1896 slaagden Georg Harbo en Frank Samuelsen, twee vissers uit New Jersey van Noorse afkomst, erin in een tweepersoonsroeiboot de Atlantische Oceaan over te steken)*

33191. STANFORD, PETER, Winning the America's Cup in 1851. Sea History 2001, nr 97, 7-10

33192. STEWARD, ANTHONY, SUE STEWARD, Les plus grandes courses du monde. Rennes, Éditions Ouest-France, 2000, 160 p., ill.

33193. VALENT, RON, 150 jaar America's Cup. Nautique 2001, nr 4, 48-53

DE MENS OP ZEE EN IN DE HAVEN

33194. AAFJES, JAN, Met springstoffen over de wereldzee. De Spreekbuis 2001, nr 73, 39-41 *(ervaringen van kapitein Jan Stam bij Dammers & van der Heijde; zie ook nr 33030)*

33195. –, Verstekelingen. De Spreekbuis 2001, nr 73, 15-16 *(begin jaren '50)*

33196. AICHELBURG, WLADIMIR, Der Thronfolger und das Meer: k.u.k. Admiral Erzhertog Franz Ferdinand von Österreich-Este in zeitgenössischen Bilddokumenten. Wenen, Neuer Wissenschaftlicher Verlag, 2001, 112 p., ill.

33197. ANDERSEN, SVEND AAGE, Danish dock workers: Aarhus, 1870-1970. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 15-37

33198. ARNESEN, ERIC, Race and labour in a Southern US port: New Orleans, 1860-1930. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 38-56

33199. BAAR, PETER-PAUL DE, Lief mormel van me: een kappersidylle in de crisisjaren. OA 53, 2001, 214-219 *(betreft Nico Westerbaan die in de jaren 1931-1932 driemaal als kapper aanmonsterde op schepen naar de Oost)*

33200. BAEHRE, REINER K. e.a., Reviews of Joan Druett, She captains: heroines and hellions of the sea; with a roundtable response by Joan Druett. IJMH 12, 2000, 2, 181-222

33201. BARZMAN, JOHN, Dock labour in Le Havre, 1790-1970. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 57-83

33202. –, States and dockers: from harbour designers to labour managers. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 627-656

33203. BAUM, KARL-JOSEF, Die Flottenwerbung und -propaganda für die kaiserliche, die Reichs- und die Kriegsmarine. Jahrbuch 1999 der deutschen Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte (verschenen 2000) 92-109

33204. BENNASSAR, BARTOLOMÉ, LUCILE BENNASSAR, Les chrétiens d'Allah: l'histoire extraordinaire des renégats XVIe-XVIIe siècles. Parijs, Édition Perrin, 2001, 493 p., ill. *(passim maritiem; heruitgave van editie 1989)*

33205. BENNETT, MICHAEL J., "Frictions": shipboard relations between white and contraband sailors. CWH 47, 2001, 119-145

33206. BIERMAN, JAN, Monsterboekje (zeemansboek): niet vouwen of rollen. BW 55, 2000, 492-493

33207. BIK, E.A., Varen bij de V.N.S. Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 2001, 216 p., ill.

33208. BLOM, F.W., De radio-examens tot en met Atlantic City. Oud Roest 2001, nr 12, 20-22

33209. BLOM, G. (samenst.), Iege Blom (1915-1995), visser en scheepsbouwer. Hindeloopen, eigen uitgave, 2001, 51 p., ill. *(uitgebreide heruitgave van editie 1997)*

33210. BONAMI, JEAN-PAUL, Docteur Payerne (1806-1886): pionnier de l'aventure sous-marine. Parijs, Éditions Romillat, 2000, 143 p., ill.

33211. BONIFACE, PATRICK, Flagship officer. SM 36, 2001, 8, 31-33 *(carrière van Charles Style, commandant op HMS Illustrious, het vlaggeschip van de Royal Navy)*

33212. BOUDREAU, R.L., The man who loved schooners. St. Michaels (MD), Tiller Publishing, 2000, 170 p., ill. *(biografie van Walter Boudreau)*

33213. BRUIJN, JAAP R., Het zeevarend kader van de marine en de VOC in de achttiende eeuw. In: *(Jan Parmentier, Sander Spanoghe (eds.))* Orbis in orbem (Gent, 2001) 91-105

33214. CHERNY, ROBERT W., Longshoremen of San Francisco Bay, 1849-1960. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 102-140

33215. CHISHOLM, JESSIE, "To utilize the organized strength of all for the welfare of each": dock labour in St. John's, Newfoundland, 1880-1921. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 141-159

33216. –, Waterfront conflict: dockers' strategies and collective actions. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 709-720

33217. COCHRANE, The autobiography of a seaman. Londen, Chatham Publishing, 2000, 358 p., ill. *(heruitgave met een introductie van Richard Woodman van de oorspronkelijke editie uit 1860)*

33218. COMIS, S.Y., Zeventiende en achttiende-eeuwse gebreide mutsen opgegraven op Spitsbergen. In: *(A.J. de Graaf e.a. (eds.))* Gebreid goed: replica's (Amsterdam, 2000) 23-35

33219. COOPER, FREDERICK, Dockworkers and labour history. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 523-541

33220. –, Port labour in a colonial society: Mombasa, 1850-1965. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 160-179

33221. DAVIES, SAM e.a. (eds.), Dock workers: international explorations in comparative labour history, 1790-1970. Aldershot, Ashgate, 2000, 2 delen (863 p.), ill.

33222. –, Employers and dock labour: employment, work and industrial relations in international perspective. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 604-626

33223. –, KLAUS WEINHAUER, Towards a comparative international history of dockers. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 3-14

33224. –, The history of Hull dockers, c. 1870-1960. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 180-212

33225. DAVIS, COLIN J., Formation and reproduction of dockers as an occupational group. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 542-559

33226. –, New York city and London, 1945-60. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000)213-230

33227. DE VLIEGHER, RUTH, Desertie bij Oostendse Oost-Indiëvaarders. In: *(Jan Parmentier, Sander Spanoghe (eds.))* Orbis in orbem (Gent, 2001) 171-185 *(18de eeuw)*

33228. DE VRIES, DAVID, Nationalism and the making of dock labour in British-ruled Palestine. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 231-250

33229. –, The construction of the image of dock labour. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 681-708

33230. DERHAM, ROY, School for seamen: the story of Gravesend Sea School. Buckingham, Baron Buckingham Books, 2000, 142 p., ill.

33231. DIEREN, JAN VAN, Drie zeelieden, twee soldaten overleden en een visserman verdronken. Schylge myn lântse 22, 2001, 103-105

33232. DIXON, HEPWORTH, Robert Blake: admiral and general at sea. Mount Kisco (NY), Regatta Press, 2000, 372 p., ill.

33233. DRAKE, LAWSON, Sea over bow: a Prince Edward Islander in the Royal Canadian Volunteer Reserve in World War II. Cornwall, eigen uitgave, 2000, ill.

33234. DRUETT, JOAN, She captains: heroines and hellions of the sea. New York (NY), Simon & Schuster, 2000, 269 p., ill.

33235. ELBL, IVANA, Henry "the Navigator": the state of research. Journal of Medieval History 27, 2001, 79-99

33236. EUSER, ADRIAAN P., Drie ijzige winters in Finse wateren. BW 55, 2000, 462-465 *(periode 1960-1963)*

33237. –, Kroonvaarders kampioen van de Mariners League. BW 55, 2000, 380-382 *(voetbalcompetitie voor zeevarenden in het Finse Kotka in 1962)*

33238. GARLAND, JOSEPH E., Lone voyager: the extraordinary adventures of Howard Blackburn, hero fisherman of Gloucester. Londen, Simon & Schuster, 2000, 330 p., ill. *(herdruk van editie 1963)*

33239. GERSTENBERGER, HEIDE, Die Schiffsgemeinschaft. Jahrbuch 1999 der deutschen Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte (verschenen 2000) 73-78

33240. GILJE, PAUL A., Loyalty and liberty: the ambiguous patriotism of Jack Tar in the American Revolution. Pennsylvania History 67, 2000, 165-193

33241. GREEN, ANNA, New Zealand waterside workers in Auckland, Wellington and Lyttelton, 1915-51. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 251-268

33242. –, The work process. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 560-579

33243. GROBE, MARGRET, Als Krankenschwester auf der Polarstern: Erinnerungen an die erste Arktisexpedition des Forschungsschiffes im Sommer 1983. DSI 23, 2001, 2, 5-7

33244. HAAG, JAAP, Held aan de horizon: Michiel de Ruyter, Amsterdamse zeebonk. OA 52, 2000, 295-299

33245. HAAS, KEES DE, Boerenleiders reisden met de Batavier Lijn. BW 55, 2000, 436-437

33246. HARTMANN, VOLKER, HARTMUT NÖLDEKE, Die historische Entwicklung der Unterseeboote, der Rettungssysteme, der Ubootmedizinischen Forschung und der medizinischen Versorgung an Bord. Jahrbuch 1999 der deutschen Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte (verschenen 2000) 137-152

33247. HAYLER, WILLIAM B., JOHN M. KEEVER, PAUL M. SEILER, The Cornell manual for lifeboatmen, able seamen, and qualified members of Engine Department. Centreville (MD), Cornell Maritime Press, 173 p., ill.

33248. HEERMA VAN VOSS, LEX, MARCEL VAN DER LINDEN, Dockers configurations. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 762-780

33249. HEIMERMANN, BENOIT, Seuls autour du monde. Rennes, Éditions Ouest-France, 2000, 240 p., ill.

33250. HENDERSON, JAMES M., A night in old Mexico. SBr 75, 2001, nr 665, 184-185 *(voer als stuurmansleerling in 1930 op de Mountpark van de Denholm Line)*

33251. HILL, GEORGE, Postwar sunshine: memories of a voyage aboard Durban Castle. SM 36, 2001, 6, 22-24 *(Londen-Mombasa in de jaren '50)*

33252. HILLE, JEAN-MARC VAN, Un marin hors du commun: le commodore John Paul Jones, père de la marine américaine. CHM 2001, nr 43, 36-40

33253. HOEBE, J., Een radio-officier vertelt ... (deel 1): herinneringen aan mijn vader. De Spreekbuis 2001, nr 73, 9-11

33254. JOHNSON, LINDA COOKE, Dock labour in Shanghai. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 269-289

33255. –, Criminality on the docks. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 721-745

33256. KAIJAGE, FREDERICK J., The war of clubs: life, labour and struggles of the Tanga dockworkers. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 290-318

33257. KELDER, A.R., L.L. VON MÜNCHING, Eerbetoon aan hen die nimmer in de thuishaven terugkeerden. BW 56, 2001, 248-251 *(overzicht met afbeeldingen van gedenktekens voor zeelieden)*

33258. KENEFICK, WILLIAM, A struggle for recognition and independence: the growth and development of dock unionism at the port of Glasgow, c. 1853-1932. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 319-341

33259. KINGHORN, A.W., Into the boxboats. SM 36, 2001, 6, 8-11 *(persoonlijke herinneringen van een kapitein van de Blue Star Line; deze aflevering behandelt de containerrevolutie in de jaren '60)*

33260. KOENHEIN, A.J.M., Het beeld van Hendrik van Brederode, de Grote Geus. In het land van Brederode 25, 2000, nrs 1-4, 10-18

33261. LAFON, MARIE-FRANÇOIS, Philippe, duc d'Orléans (1869-1926): explorateur, navigateur, naturaliste. Parijs, Boubée, 2000, 151 p., ill.

33262. LAHITTE, JEAN-LUC, Déficiences et nouveaux régimes alimentaires chez les marins du Roy de France au XVIIIè siècle. CHM 2001, nr 43, 20-25

33263. – La commercialisation des denrées chez les gens de mer sur les bâtiments de guerre français au XVIIIè siècle. CHM 2001, nr 43, 26-35

33264. LASTERLE, PHILIPPE, Le capitaine de frégate Le Gouic (1898-1976), préfet de Vichy: l'itinéraire unique d'un marin épuré. RHA 2001, nr 223, 53-62

33265. LE PELLEY FONTENY, MONIQUE, Itinéraire d'un marin granvillais: Georges-René Pléville le Pelley (1726-1805): mousse à Terre-Neuve, corsaire du roi, capitaine du port de Marseille, vice-amiral, ministre du Directoire, sénateur sous l'Empire. Neptunia 2000, nr 219, 35-41

33266. LEE, W.R., From guild membership to casualisation: dockworkers in Bremen, c. 1860-1939. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 342-364

33267. LEUNEN, P. VAN e.a., 125 jaar maritiem onderwijs op Terschelling. Cornelis Douwes 2000, nr 143: bijzondere uitgave i.v.m. het 125-jarig bestaan van de school

33268. LÉVEQUE, PIERRE, Le destin des officiers de marine de l'Ancien Régime à l'Empire. RHA 2001, nr 223, 101-112

33269. LEWIS, JON E. (ed.), Life before the mast: sailors' eyewitness accounts from the age of fighting ships. Londen, Constable, 2000, 493 p., ill.

33270. LUCASSEN, JAN, RICHARD W. UNGER, Labour productivity in ocean shipping, 1450-1875. IJMH 12, 2000, 2, 127-141

33271. LUIDINGA, FRANS, NICO GUNS, Driemaal is scheepsrecht (1, 2 en 3). BW 56, 2001, 232-233, 256-258 en 309-311 *(het levensverhaal van Albert Rothman, geb. Laren (Gld.) 1920; werkte vanaf augustus 1939 bij de Rotterdamsche Lloyd)*

33272. LUPPE DE GARRANE, JEAN-BAPTISTE, Mémoires d'un chevalier de Malte au XVIIe siècle; présentée par Claude Petiet. Parijs, Mediterranée, 2001, 377 p., ill.

33273. MALLOY, MARY, Souvenirs of the fur trade: northwest coast Indian art and artifacts collected by American mariners 1788-1844. Cambridge (MA), Peabody Museum Press, 2000, 168 p., ill.

33274. MAMERE, NOEL, DANIEL CATTELAIN, Les damnés de la mer: les galériens des temps modernes parlent. Parijs, Éditions No 1, 2000, 195 p., ill.

33275. MAN, HILDE DE, Van Zeevaartkundige school en Academisch Nautisch Onderwijs tot Rotterdamse zeevaartschool: 1833-2001, een terugblik. De Spreekbuis 2001 (lustrumnummer) 23-24

33276. MANKELOW, ROY, The port of London, 1790-1970. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 365-385

33277. MARGÉS, JOST, Eguermin leert Esperanto: Mijnenbestrijdingschool al 25 jaar binationaal. Alle Hens 53, 2000, 11, 8-11 *(in 1958 te Oostende opgerichte school, sinds 1975 gezamenlijke Belgisch-Nederlandse opleiding)*

33278. MARTEILHE, JEAN, Mémoires d'un galérien du Roi-Soleil; annotées et présentées par André Zysberg. Parijs, Mercure de France, 2001, 423 p., ill.

33279. MARTIN, DAVID B., Three days in the life of David Martin. SBr 75, 2001, nr 668, 285-288 *(eerste dagen als 17-jarige op het koopvaardijschip "City of Newcastle" in 1943)*

33280. MATEBOER, WILLEM, In de kijker: Wouter Ferdinand Klute, een varend leven. De Spreekbuis 2001, nr 73, 12-14 *(geb. Amsterdam 1926, gezagvoerder bij aantal Nederlandse rederijen)*

33281. MAUPIN, DENIS, Pierre Violette, 1759-1836: marin valéricain, contre-amiral de France. Parijs, Gutenberg XXIe siècle, 2000, 74 p., ill.

33282. MESDAG, MARTIN VAN, The men of the schooners. CB 2001, nr 157, 52-59 *(over de risico's op de Noordamerikaanse vissersschepen, met name uit Gloucester)*

33283. MOER, A. VAN DER, Pieter de Bitter (?-1665). MB 110, 2000, 340-346

33284. MONAQUE, RÉMI, Les aventures de Louis Renée de Latouche-Tréville, compagnon de La Fayette et commandant de l'Hermione dans la guerre d'indépendance. Parijs, Éditions SPM, 2001, ill.

33285. MURAT, JOSÉE VALÉRIE, La solidarité entre gens de mer à travers la documentation marseillaise (1300-1370). CHM 2001, nr 45, 41-46

33286. MURPHY, HUGH A., Lost opportunities: women in Britain's private wartime shipyards. AN 60, 2000, 115-129

33287. NELSON, BRUCE, Ethnicity, race and the logic of solidarity: dock workers in international perspective. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 657-680

33288. –, Longshoremen in the port of New York, 1850-1940. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 386-404

33289. NIJHOF, ERIK, Undeserving casuals: Rotterdam dockers and their unions, 1880-1965. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 405-424

33290. NÖLDEKE, HARTMUT, 150 Jahre Deutsche Marine und ihr Sanitätsdienst. Jahrbuch 1999 der deutschen Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte (verschenen 2000) 163-174

33291. –, Marineoberstabarzt Dr. Gustav Thermann, (25.3.1908-31.1.1991): Arzt beim Seekommandanten Kaukasus 1942/43. Jahrbuch 1999 der deutschen Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte (verschenen 2000) 153-162

33292. –, VOLKER HARTMANN, Marinesanitätsdienst im Kriegshafen Triest 1944-1945. Jahrbuch 1999 der deutschen Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte (verschenen 2000) 126-136

33293. -,-, Ein Beitrag zum Einsatz deutscher Lazaretschiffe 1939-1945: das kleine Lazaretschiff Glückauf. S&Z 2001, nr 54, 25-34

33294. PALMER, COLIN, PETER QUARTERMAINE, Peter F. Anson. MLT 2001, nr 12, 60-71

(1889-1975; *legde het leven van vissers van de Schotse oostkust vast*)

33295. PANJWANI, MARIAM DOSSAI, Godis, tolis and mathadis: dock workers of Bombay. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 425-441

33296. –, Space as determinant: neighbourhoods, clubs and other strategies of survival. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 746-761

33297. PEDERSEN, VERNON L., George Mink, The Marine Workers Industrial Union, and the Comintern in America. Labor History 41, 2000, 307-320

33298. PRONK CZN., S.E., Hendrik Pronk, een zeventiende-eeuwse commandeur van de V.O.C. en zijn verwanten [uit Wieringen]. De Indische Navorscher 14, 2001, 1

33299. PRONKER, TON F.J., Jan Slauerhoff's laatste thuisreis, September-October 1935: met het ss "Springfontein" langs de Oost-Afrikaanse kust. BW 56, 2001, 168-172

33300. RANLET, PHILIP, The British, their Virginian prisoners, and prison ships of the American Revolution. AN 60, 2000, 253-262

33301. REES, SIAN, The floating brothel: the extraordinary story of the Lady Julian and its cargo of female convicts bound for Botany Bay. Hodder Headline, 2001, 248 p., ill. *(onder de titel "Het schip van lichte zeden" ook in een Nederlandse editie verschenen: Baarn, De Kern, 2001, 288 p.)*

33302. RICE, JAMES D., Laying claim to Elizabeth Shoemaker: family violence on Baltimore's waterfront, 1808-1812. Maryland Historical Magazine 95, 2000, 29-45

33303. ROBERTSON, ROBERT J., A Texan at war: Sergeant Travis Moore, U.S. Marine Corps, 1942-1944. Military History of the West 30, 2000, 123-154

33304. ROMIEUX, YANNICK, Service sanitaire et pharmacopée à bord des navires négriers du XVIIIe siècle. Neptunia 2000, nr 219, 10-25

33305. SCHROEDER, JOHN H., Matthew Calbraith Perry: antebellum sailor and diplomat. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2001, 326 p., ill.

33306. SCHULTZ, CHARLES R., Methodists to the California gold fields in 1849. AN 60, 2000, 149-168

33307. SERLET, ANNIE, ROMAIN VAN EENOO, Auguste De Maere: vader van Brugge-Zeehaven. Brugge, Uitgeverij Marc Van de Wiele, 2000, 160 p., ill. *(geb. St-Niklaas 1827, overl. Aartrijke 1900)*

33308. SINT JAGO, J., De tragedie van 20 april 1942: arbeidsconflict Chinese zeelieden en CSM mondt uit in bloedbad. Curaçao, eigen uitgave, 2000, 66 p., ill.

33309. SPECTOR, RONALD H., At war at sea: sailors and naval warfare in the twentieth century. New York, Viking, 2001, 447 p., ill.

33310. SPRINGMANN, MAIK-JENS, Archaeological and archival indicators of socio-cultural change on board ship in the 16th century. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 75-84

33311. TAILLEMITE, ÉTIENNE, Les grandes ordonnances de marine de 1689 à 1786. CHM 2001, nr 45, 11-15

33312. TAPLIN, ERIC, The history of dock labour: Liverpool, c. 1850-1914. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 442-470

33313. TERAS, KARI, TAPIO BERGHOLM, Dockers of Turku, c. 1880-1970. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 84-101

33314. TULL, MALCOLM, Waterfront labour in Fremantle, 1890-1990. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 471-493

33315. TURLEY, H., Rum, sodomy and the lash: piracy, sexuality and the masculine identity. New York, New York University Press, 1999, 198 p.

33316. VAN HILLE, JEAN-MARC, Un contre-héros de l'Indépendance américaine: le major général Benedict Arnold (1741-1801). CHM 2001, nr 45, 31-40

33317. WEINHAUER, KLAUS, Dock labour in Hamburg: the labourmarket, the labour movement and industrial relations, 1880s-1960s. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 494-522

33318. –, Power and control on the waterfront: casual labour and decasualisation. In: *(Sam Davies e.a. (eds.))* Dock workers (Aldershot, 2000) 580-603

33319. WHALEN, JIM, Last of the boom ships: oral history of the US merchant marine, 1927-2000. 1st Books Library, 2000, 182 p., ill.

33320. ZELM, J. VAN, Vertel mij wat!: autobiografische verhalen van een Botlek/Rijnmond werker. Rotterdam, Barjesteh van Waalwijk van Doorn Uitgevers, 2000, 105 p. *(betreft jaren circa 1950-1980)*

33321. ZUIDHOEK, ARNE, Roep van de zee: de Nederlandse koopvaardijer. Alkmaar, De Alk, 2000, 160 p., ill.

33322. (N.N.), 20 jaar opleiding. De Sluiting 40, 2000-2001 (winter) 1-3 *(betreft de roeiersopleiding, aanvankelijk alleen van de Koninklijke Roeiers Vereniging Eendracht, later een landelijke opleiding)*

33323. –, Bordgeschichten: aus Tagebüchern ehemaliger DSR-Seeleute, Band I. Rostock, Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft Ostsee e.V., 2001, 160 p., ill.

33324. –, Brieven van zeevarenden. Schylge myn lântse 22, 2001 (september), 80 p. *(themanummer)*

33325. –, Malcolm McLean, 1914-2001: obituary. The Economist 2001 (2 juni), 101 *("uitvinder" van het containerschip)*

SCHIP EN SCHEEPSBOUW – ALGEMEEN

33326. ALATI, ALEXANDRE, Les frégates US de la classe O.H. Perry. Navires et Histoire 2001, nr 7, 54-65

33327. ALVES, FRANCISCO, ERIC RIETH, PAULO RODRIGUES, The remains of a 14th century shipwreck at Corpo Santo, and of a shipyard at Praça do Município, Lisbon, Portugal. *(Proceedings)* Archaeology of medieval and modern ships of Iberian-Atlantic tradition (Lissabon, 2001) 405-428

33328. ANDERSEN, ERIK, The woollen sail: research in long length. Maritime Archaeology Newsletter 2001, nr 16, 22-29

33329. APESTEGUI, CRUZ, Arquitectura y construcción navales en la España Atlántica, el siglo XVII y primera mitad del XVIII: una nueva sistematización. *(Proceedings)* Archaeology of medieval and modern ships of Iberian-Atlantic tradition (Lissabon, 2001) 163-212

33330. ARNOLD, A.J., "Riches beyond the dreams of avarice?": commercial returns on British warship construction, 1889-1914. EHR 54, 2001, 267-289

33331. ASAERT, GUSTAAF, Bal, bom en de anderen: Antwerpse scheepsbouwers van de pre-industriële periode. In: *(Jan Parmentier, Sander Spanoghe (eds.))* Orbis in orbem (Gent, 2001) 1-40

33332. BARKER, RICHARD, Sources for Lusitanian shipbuilding. *(Proceedings)* Archaeology of medieval and modern ships of Iberian-Atlantic tradition (Lissabon, 2001) 213-228

33333. BARTHEL, FRIEDRICH, Fährschiffe im Hamburger Hafen und auf der Elbe. S&Z 2001, nr 54, 42-45

33334. BELTRAME, CARLO, Sutiles Naves of Roman age: new evidence and technological comparisons with pre-roman sewn boats. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 91-96

33335. BILLER, STEVEN, From the drafting table to the front lines: designing, building, and utilizing the Ironclad USS Galena. LMS 53, 2001, 1, 2-11

33336. BLUE, LUCY, An Indian reverse-clinker boatbuilding tradition. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 183-186

33337. BOCKIUS, RONALD, A late Roman "river cruiser" from Mainz?: on the reconstruction of Mainz, wreck No. 3. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 121-126

33338. BOER, FRANS DE m.m.v. Rob Harmse, De motorafhaalboten en -vaartuigen van het Loodswezen. Sleep- en duwvaart 16, 2001, nr 104, 127-131

33339. – m.m.v. –, De andere stoomvaartuigen van het Loodswezen. Sleep- en duwvaart 15, 2000, nr 102, 491-493

33340. BOES, ALBERT J., Hoofdrol voor oude "Noordborg" in Zaanse museumhaven: klassieke zeilende en motorcoasters die hun tweede leven ingingen. BW 56, 2001, 293-296

33341. BOETTO, GIULIA, New technological and historical observations on the Fiumicino 1 wreck from Portus Claudius (Fiumicino, Rome). *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 99-102

33342. BOIE, CARL, Von der Hansekogge zum Containerschiff: 500 Jahre Schiffbau in Deutschland. Hamburg, Ulf Boie, 2001, 2 delen (1186 p.), ill.

33343. BRAY, ANNE, MAYNARD BRAY, Boat plans at Mystic Seaport. Mystic (CT), Mystic Seaport, 2000, 207 p., ill.

33344. BRAY, MAYNARD, The book of wooden boats, volume II; photographs by Benjamin Mendlowitz. New York (NY), W.W. Norton & Company, 2000, 192 p., ill. *(deel 1 verscheen in 1992)*

33345. BRAYTON, DAN, The genesis of Deva: the unlikely construction of L.F. Herreshoff design No. 65. WB 2000, nr 157, 88-93

33346. BRENNECKE, JOCHEM, Die deutschen Hilfskreuzer im Zweiten Weltkrieg. Hamburg, Koehlers Verlagsgesellschaft, 2001, 490 p., ill. *(vierde druk; voor het eerst in 1958 uitgegeven)*

33347. BRICKER, RICHARD W., Mississippi's five-

masted barkentines: the remarkable story of Pascagoula's large wooden sailing ship construction in the 1918-1920 era. La Porte (TX), eigen uitgave, 2000, 46 p., ill.

33348. BROUARD, JEAN-YVES, La saga des Libertyships, 2ème partie. Navires et Histoire 2001, nr 7, 67-72 *(vervolg van nr 32496)*

33349. BUEREN, JAN LAMMERTS VAN, The great eights: the yachts and history of the international 8-Metre class. Heukelum, Yachting Library, 2000, 121 p., ill.

33350. BURLET, RENÉ, Les galères du Musée de la Marine. Parijs, Presses Universitaires de la Sorbonne, 2001, 217 p., ill.

33351. CARTAULT, AUGUSTIN, La trière athénienne: étude d'archéologie navale. Parijs, Bibliothèque des Introuvables, 2001, 340 p., ill.

33352. CASTAGNET, DOMINIQUE e.a., Apprendre le modélisme naval. Douarnenez, Le Chasse/Marée, 2001, 240 p., ill.

33353. CHRISTENSEN, ARNE EMIL, Some archaic details of Norwegian fresh-water boats. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 163-168

33354. CICILIOT, FURIO, The Genoese galeonus (XIIth-early XVIth centuries). *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 253-256

33355. COLE, DOUGLAS, Men, ships, and the trees: the Alaska Ranger boats of the U.S. Forest Service. WB 2001, nr 160, 86-93

33356. COLE, N. ROGER, Proportions and sizes of blocks. NRJ 45, 2000, 231-237

33357. CONNELLY, T. GARTH, Vosper MTBS in action. Carrollton (TX), Squadron/Signal Publications, 2000, 50 p., ill. *(motortorpedoboten die voor en tijdens WO II bij de Britse marine actief waren)*

33358. CORTÉS, JOSÉ-LUIS, Sur la typologie des bateaux bordés à clin: exemples de classification de quelques bateaux de pêche de l'Europe de l'Ouest. Neptunia 2001, nr 223, 33-37

33359. DEAN, J.S., The Medea floats again: steel hull preservation using foam core and FRP. AN 60, 2000, 131-147

33360. DOMHARDT, JOACHIM, Die technische Vorbereitung der Ro/Ro-Schiffe des Typs Gleichberg (Ro-15) für ihren militärischen Einsatz. S&Z 2001, nr 54, 35-42

33361. DOMINGUES, FRANCISCO CONTENTE, Documents on Portuguese naval architecture (late 16th-early 17th century: a general overview. *(Proceedings)* Archaeology of medieval and modern ships in Iberian-Atlantic tradition (Lissabon, 2001) 229-232

33362. EIZENS ZALSTERS, ARTURS, XIIth century local water-craft construction in the Eastern Baltic. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 51-54

33363. FENGER, NIELS PETER, HANS LUMBYE-HANSEN, Reconstruction of the Hjortspring boat: theoretical performance and initial test results. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 111-116

33364. FENWICK, VALERIE, ALISON GALE, The Primrose path: routes of innovation in local craft. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 179-182

33365. FOLKERSMA, WIGERUS, Numerical hull shape reconstruction. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 139-146

33366. FRÖLICH, BERNARD, De quelques difficultés particulières ...: à propos du vaisseau trois-ponts de 1680. Neptunia 2000, nr 220, 43-53

33367. GARIER, GÉRARD, Sous-marins en France: tome 3 – 1ère partie. Nantes, Marines Éditions, 2000, 180 p., ill.

33368. GARVEY, ROBERT, To build a ship: the VOC replica ship Duyfken. Perth, University of Western Australia Press, 2001, 108 p., ill. *(fotoboek)*

33369. GIFFORD, EDWIN, JOYCE GIFFORD, Middle Minoan Aegean sailing ships. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 127-130

33370. GOODBURN, DAMIAN M., New light on the construction of early medieval "Frisian" seagoing vessels. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 219-224

33371. GRANSAETHER, K., The Colin Archer rescue vessels and a model of RS10 Christiania. MS 2001, nr 114, 2-6

33372. GRENIER, ROBERT, The Basque whaling ship from Red Bay, Labrador: a treasure trove of data on Iberian atlantic shipbuilding design and techniques in the mid-16th century. *(Proceedings)* Archaeology of medieval and modern ships of Iberian-Atlantic tradition (Lissabon, 2001) 269-295

33373. HAAS, KEES DE, Fonteinen uit de jaren dertig: passagiers- en vrachtschepen voor de Holland-Afrika Lijn. BW 56, 2001, 276-278

33374. HÖCKMANN, OLAF, Post-medieval Rhine vessels from Mainz, Germany. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 67-70

33375. HOEKSTRA, ROBERT E., The cog of Kampen: rebuilding the wreck OZ36. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 117-120

33376. HOWLAND III, LLEWELLYN, The American megayachts. MLT 2001, nr 12, 30-43 *(jachten uit de tweede helft van de 19de en de eerste decennia van de 20ste eeuw)*

33377. HUNT, TOM, The definite 'X'-class. Southampton, Indart, 2000, 194 p., ill.

33378. INDRUSZEWSKI, GEORGE, Technical aspects of early medieval vessels from the Southern shores of the Baltic Sea. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 45-50

33379. JANES, PAUL, Eight built and still surviving. CB 2001, nr 159, 36-40 *(betreft de in de jaren '30 ontwikkelde Royal Harwich One-Design klasse)*

33380. JOHNMAN, LEWIS, Strategy and response in British shipbuilding 1945-1972. *(Proceedings)* Strategy and response (Amsterdam, 2001) 77-99

33381. JONGE, PIT DE, De Blankenbergse Scute vaart weer. SZ 25, 2001, 8, 40-45 *(replica van een vissersschip van de Vlaamse kust)*

33382. KAMER, H.N., De voorsteven van zeventiende-eeuwse zeegaande schepen. TvZ 20, 2001, 131-142

33383. KNEGO, PETER, Retired to the sun. SM 36, 2001, 8, 18-22 *(betreft in Florida en op de Bahama's opgelegde passagiersschepen die op nieuwe eigenaars en op een nieuwe bestemming wachten)*

33384. KOOP, GERHARD, KLAUS-PETER SCHMOLKE, Die Linienschiffe der Brandenburg- bis Deutschland-Klasse. Bonn, Bernard & Graefe Verlag, 2001, 262 p., ill.

33385. –, –, Vom Original zum Modell: die Linienschiffe der Brandenburg- zum Deutschland-Klasse. Bonn, Bernard & Graefe Verlag, 2001, 56 p., ill.

33386. LARSSON, GUNILLA, The reconstruction of the Viks boat. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 131-138

33387. LATINIS, P., Les Algérines (III et IV et fin). Neptunus 44, 2001, 32-34 en 91-92 *(vervolg van nr 32532)*

33388. LEACH, NICHOLAS, Wavepiercing wonders. SM 36, 2001, 5, 12-15 *(betreft met name de produktie van catamarans door Incat Tasmania Pty Ltd gedurende het tijdvak 1990-2000)*

33389. LEATHER, JOHN, Reverse sheer: an unusual line. CB 2001, nr 154, 42-47 *(betreft een jachttype dat in de jaren '50 en '60 van de 20e eeuw populair was)*

33390. MacTAGGART, ROSS, The golden century: classic motor yachts, 1830-1930. New York (NY), W.W. Norton & Company, 2001, 296 p., ill.

33391. MAGALHAES, IVONE, JOSÉ FELGUEIRAS, Survivals of old shipbuilding traditions on northern Portugal local boats. *(Proceedings)* Archaeology of medieval and modern ships of Iberian-Atlantic tradition (Lissabon, 2001) 103-118

33392. MARQUARDT, K.-H., Schoner, Rumpf oder Takelage: eine Entgegnung. Logbuch 37, 2001, 139-140 *(reactie op nr 32552: Jürgen Rabbel, Wer prägte den Namen "schoner": der Rumpf oder die Takelage?)*

33393. MÄSS, VELLO, Features of medieval Frisian boatbuilding in Estonian inland waters. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 55-58

33394. MESDAG, MARTIN VAN, The Essex schooners. CB 2001, nr 156, 50-55 *(vissersschepen, vooral uit de 19e eeuw, gebruikt in de Noordamerikaanse zeevisserij)*

33395. MILLOT, NICOLAS, BERNARD CADORET, Les pirogues de l'île Maurice. LCM 2001, nr 145, 26-43 *(visserscheepjes van Mauritius)*

33396. MILLS, ERIC, Chesapeake rumrunners of the roaring twenties. Centreville (MD), Tidewater Publishers, 2000, 192 p., ill.

33397. MINTIENS, A.E., Superliners uit vervlogen tijden. Sirene 52, 2001, nr 203, 51-53 *(met een tabel der snelste Transatlantische overtochten in de periode 1900-1952)*

33398. MÜNCHING, L.L. VON, Amerikaanse standaard-troepentransport schepen uit Wereldoorlog I voeren jaren als passagiersschip. BW 56, 2001, 225-227

33399. MUSCAT, JOSEPH, La dghajsa. Neptunia 2001, nr 221, 29-37 *(klein boottype van Malta)*

33400. NEYLAND, ROBERT S., Pram-class water craft: continuity and change. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 169-174

33401. OERTLING, THOMAS, The concept of the Atlantic vessel. *(Proceedings)* Archaeology of medieval and modern ships in Iberian-Atlantic tradition (Lissabon, 2001) 233-240

33402. OSLER, ADRIAN G., The Ness yole: Shetland's working boat. MLT 2001, nr 9, 28-43

33403. OSSOWSKI, WALDEMAR, Some results of the study of logboats in Poland. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 59-66

33404. PICARD, H., The barges of Twente in the Netherlands. MS 2001, nr 114, 32-38

33405. RIETH, ÉRIC, La méthode moderne de conception des carènes du whole-moulding: une mémoire des chantiers navals méditerranéens du Moyen-Age. Neptunia 2000, nr 220, 10-21

33406. –, Le cas de France à la fin du XVIIe siècle: une même méthode de conception des navires au Ponant et au Levant. *(Proceedings)* Archaeology of medieval and modern ships in Iberian-Atlantic tradition (Lissabon, 2001) 259-268

33407. RITCHIE, BERRY, Fifty years of Merlin magic. CB 2001, nr 155, 44-50 *(ontworpen door Jack Holt naar een in 1943 bij leden van de Ranelagh Sailing Club ontwikkeld idee)*

33408. ROO, HANS VAN, The crompster – again. MS 2001, nr 114, 7-12

33409. RUHLMAN, MICHAEL, Wooden boats. New York (NY), Penguin Putnam, 2001, 325 p., ill.

33410. SIMPER, ROBERT, JOHN LEATHER, The free trade fighters. CB 2001, nr 155, 42-49 *(over smokkel in de periode 1650-1850 en over de schepen die deze clandestiene handel moesten bestrijden)*

33411. SOROKIN, PETR, The medieval boatbuilding tradition of Russia. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 37-44

33412. STAMMERS, MICHAEL K., Iron knees in wooden vessels: an attempt at a typology. IJNA 30, 2001, 115-121

33413. STEEL, DAVID, Éléments et pratique de l'architecture navale 1805. Douarnenez, Le Chasse-Marée, 2001, 38 scheepsplattegronden *(heruitgave van editie 1805)*

33414. STEFFY, J. RICHARD, Influences on shipbuilding technology. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 263-268

33415. –, The development of ancient and medieval shipbuilding techniques. *(Proceedings)* Archaeology of medieval and modern ships of Iberian-Atlantic tradition (Lissabon, 2001) 49-62

33416. SUMMERS, CHARLES B., A great ride: Stan-Craft builds on a long heritage. WB 2000, nr 157, 58-63 *(speedboten, in 1933 ontworpen door Stanley Young, waarvan de vervaardiging wordt voortgezet door zijn zoon Syd Young)*

33417. TURFA, J.M., G. STEINMAYER JR., Sewn hulls and self-defence. IJNA 30, 2001, 122-127

33418. VALBJØRN, KNUD VAGN, HANS PETER RASMUSSEN, JØRN ANDERS JØRGENSEN, Reconstruction of the Hjortspring boat: philosophy, execution and initial results. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 103-110

33419. VERBERCKMOES, STEFAN, Op zoek naar oude Belgen. Sirene 52, 2001, nr 203, 17-23 *(containerschepen die ooit vanuit Antwerpen werden geëxploiteerd)*

33420. VOOGD, CEES DE, Dutch government policy and the decline of shipbuilding in the Netherlands. *(Proceedings)* Strategy and response (Amsterdam, 2001) 100-119

33421. VOS, ARENT D., Punt-like vessels from the Zuyderzee-area with different dimensions and different functions. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 161-162

33422. WATERS, CONRAD, The Elizabethans. SM 36, 2001, 6, 12-15 *(kruisers van de Hawkins-klasse, ontwikkeld tussen beide wereldoorlogen en genoemd naar beroemde zeevaarders uit de tijd van Elizabeth)*

33423. WEISMANN, NORBERT, Vermessung von Booten und kleinen Schiffen. Logbuch 37, 2001, 130-131

33424. WESKI, TIMM, Local boats of the Steinhuder Meer near Hannover. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 155-160

33425. WINTER, W. DE, N. BURNINGHAM, Distinguishing different types of early 17th-century Dutch Jacht and Ship through multivariate morphometric analysis of contemporary maritime art. IJNA 30, 2001, 57-73

33426. WOITAS, LUTZ, Der Neptun 421: auch im Zeitalter der Containerisierung gefragt. Das Nordlicht 9, 2001, Heft 33, 9-13 *(van dit type werden in de periode 1970-1985 53 schepen op de Neptunwerf te Rostock gebouwd)*

33427. ZIMMERLY, DAVID W., Qayaq: kayaks of Alaska and Siberia. Fairbanks, University of Alaska Press, 2000, 103 p., ill.

33428. (N.N.), Luxusliner für P & O. Papenburg, Meyer Werft, 2000, 80 p., ill.

33429. –, Oudste boot ter wereld!! Drents Museum Journaal 17, 2001, 2, 20-21 *(circa 10.000 jaar oude boomstam)*

SCHIP EN SCHEEPSBOUW – SCHEEPSBOUW

33430. ANCKAER, JAN, De archieven van scheepswerf Cockerill Yards in het Stadsarchief van Antwerpen. Archievenblad 105, 2001, 6, 22-23

33431. AUBRY DE LA NOE, FÉLIX, Bénéteau à coeur ouvert: histoire du premier constructeur de voiliers mondial. LCM 2001, nr 147, 4-13 *(gesticht in 1884 in Croix-de-Vie in de Vendée)*

33432. BOES, ALBERT J., Idealisme, basis van Scheepswerf "Vooruit": ideeën van Frederik van Eden schoten wortel aan de Zaan. BW 56, 2001, 264-268

33433. CALABRETTA, FRED, "We were both interested in doing the same thing ...": Rod and Olin Stephens in their own words. LMS 53, 2001, 1, 16-22

33434. CARR, R.J.M., London ship repair yards: the Royal Albert Dock works. London's Industrial Archaeology 7, 2000, 55-64

33435. CHAPUT, CHERYL B., Before "S&S". LMS 53, 2001, 1, 12-15 *(S&S: Sparkman & Stephens, ontwerpers van onder andere zeiljachten)*

33436. DORWART, JEFFERY M., The Philadelphia Navy Yard: from the birth of the U.S. Navy to the nuclear age. Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 2001, 271 p., ill.

33437. GRAYER, CHRIS, The power and the glory. CB 2001, nr 155, 50-55 *(betreft de gebroeders Gardner die in de late jaren '60 van de 20e eeuw in Engeland de speedboot Surfury ontwierpen)*

33438. KERKMEIJER, W., Scheepswerf Bodewes Martenshoek, 1812-heden. Maritiem Journaal 2001, 151-157

33439. KOK, PAUL, Een eeuw na Eeltje Holtrop van der Zee: er waren nog zes Fjouwerachten waaronder de Albert & Nelly. SZ 25, 2001, 6, 7-15 *(IJlst 12-9-1823 – 12-1-1901)*

33440. LEATHER, JOHN, The innovative Mr Giles. CB 2001, nr 156, 34-41 *(betreft Laurent Giles & Partners, vooraanstaande Britse jachtontwerpers, met name in de periode 1930-1960)*

33441. LIND, WILLIAM S., Preserved in amber: the 18th-century dockyard at Karlskrona, Sweden. Sea History 2001, nr 97, 20-23

33442. MAIRS, JIM, The Penbo boats: Carl and Bob Lane left a mark on power cruiser styling. WB 2001, nr 161, 30-39 *(met scheepslijst over het tijdvak 1952-1975)*

33443. MANNY, LOUISE, Ships of Miramichi: a history of shipbuilding on the Miramichi River, New Brunswick, Canada, 1773-1919. St John, Miramichi Books, 2000, ill.

33444. MAYHER, BILL, MAYNARD BRAY, Joel White et ses bateaux. LCM 2001, nr 145, 12-25 *(houdt zich vanuit de staat Maine bezig met de "revival" van de Amerikaanse houten boot)*

33445. MILLOT, GILLES, Le chantier Durand à Marans. LCM 2001, nr 146, 36-47 *(vijf generaties scheepsbouwers sinds 1883)*

33446. SMITH, TIMOTHY K., F. Spaulding Dunbar: shoal draft and funtional beauty. WB 2001, nr 161, 56-69 *(ontwierp grote jachten, geschikt voor de oversteek van oceanen)*

33447. VEENSTRA, ANDRÉ, Cornelis Verolme, Nederlands grootste scheepsbouwer. MN 89, 2000, 8, 82-84

33448. WHEELER, STEPHEN E., The Racine Boat Manufacturing Company. NRJ 46, 2001, 100-111 *(industrietak die in 1879 in Racine, Wisconsin van start ging)*

33449. WINSLOW III, RICHARD E., "Do your job!": an illustrated bicentennial history of the Portsmouth naval shipyard, 1800-2000. Portsmouth (NH), The Portsmouth Marine Society, 2000, 328 p., ill.

33450. ZUIJLEN, MARIJN VAN, Scheepswerf "De Jong en Smit". Bokkepoot 2001, nr 151, 5-6 *(gevestigd te IJsselmonde, opgericht in 1922 en opgeheven in 1975)*

33451. ZUUR, HENK, Koninklijk predikaat voor honderdjarige Niestern Sander. BW 56, 2001, 305-308 *(behandelt vooral de geschiedenis van deze scheepswerf, waarvan de basis in 1876 werd gelegd door Berend Niestern die zich toen als zelfstandig scheepsbouwmeester aan het Winschoterdiep vestigde)*

SCHIP EN SCHEEPSBOUW – SCHIP

33452. BARNETT JR., DONALD L., The Iron Turtle [CSS Manassas]. Civil War Times Illustrated 39, 2000, 46-52 en 58-59

33453. BATTAGLIA, SALVATORE, The Italian liner "Andrea Dorea". SBr 75, 2001, nr 667, 245-246 *(verging op 26 juli 1956 na een aanvaring met de "Stockholm")*

33454. BELL, ANDREW, Farewell to Aureol. SM 36, 2001, 5, 20-21 *(in 1950 gebouwd op de werf van Stephens & Sons voor Elder Dempster, in 1974 verkocht en omgedoopt in "Marianna VI" en tenslotte in 2001 verkocht voor de sloop in India)*

33455. BERNET, ÉTIENNE, Sauvé de l'oubli: Marité, voilier terre-neuvier. Fécamp, Association Fécamp Terre-Neuve, 2000, 88 p., ill.

33456. BLACKLER, TONY, The "Berkel". SBr 75, 2001, nr 666, 203-204 *(binnenvaartschip, als de "Theodora" in 1900 gebouwd op de werf de Hoop te Lobith)*

33457. BLANEY, JIM, The SS "Hunsdon". SBr 75, 2001, nr 668, 310-311 *(als de "Arnfried" in 1911 ge-*

bouwd op de Weserwerf te Bremen voor de Hamburg-Afrika Lijn, in 1914 door de Engelsen geconfisceerd en in oktober 1918 na een torpedo-aanval gezonken)

33458. BOUDRIOT, JEAN, La reconstitution de la Belle. LCM 2001, nr 144, 22-29 *(zie ook nr 33534)*

33459. BOWEN, JOHN, Aragon (1960): Royal Mail Line. MS 2001, nr 113, 37-41 *(gebouwd door Harland & Wolff, Belfast voor de Royal Mail Line)*

33460. –, Delius (1937), Lamport & Holt Ltd. MS 2001, nr 114, 24-29 *(gebouwd door Harland & Wolff te Belfast)*

33461. BUTLER, DANIEL ALLEN, The Lusitania: the life, loss, and legacy of an ocean legend. Mechanicsburg (PA), Stackpole, 2000, 291 p., ill.

33462. CATTERALL, RAY, The SS "Oronsay" of 1951. SBr 75, 2001, nr 668, 305-309 *(gebouwd door Vickers Armstrong , Barrow in Furness)*

33463. CLARK, BASIL, Dalswinton Boat. MS 2001, nr 113, 42-48 *(1788, mogelijk de eerste Britse stoomboot)*

33464. COMPTON, NIC, Raising Christiania: a sunken maritime treasure is retrieved and restored. WB 2001, nr 160, 58-65 *(Noorse reddingsboot die in september 1997 tijdens een routinetocht van Oslo naar Londen verging)*

33465. –, Sailing Stormy with Olin. CB 2001, nr 159, 20-26 *(betreft de Stormy Weather, in 1934 gebouwd op de scheepswerf van Henry B. Nevis in City Island, New York naar een ontwerp van Olin Stephens)*

33466. COOLING, BENJAMIN FRANKLIN, Olympia: Queen of the Pacific. Sea History 2000, nr 94, 9-12 *(gebouwd in 1891 op de werf van Union Iron Works in San Francisco)*

33467. –, USS Olympia: herald of empire. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2000, 277 p., ill.

33468. CRAIG, ROBERT F., USS Bennington: why we remember. NRJ 46, 2001, 29-40 *(in 1890 te water gelaten van de werf van N.F. Palmer & Company te Chester, PA; kreeg begin jaren '20 een waardig zeemansgraf nabij Hawaii)*

33469. DELGADO, JAMES P., The California goldrush storeship Niantic. MLT 2001, nr 13, 34-51

33470. DEMAREST, PETER E., The remarkable career of the lighthouse tender Shubrick. NRJ 46, 2001, 20-28 *(te water gelaten in 1858 en gesloopt in het begin van de jaren '80 van de 19de eeuw)*

33471. DU CHEYRON, PATRICK, GÉRARD GARIER, Le croisseur cuirassé Georgios Averoff. Navires et Histoire 2001, nr 7, 42-53

33472. EMERSON, GARY, The conservation and restoration of the ketch Garlandstone. MLT 2001, nr 13, 24-33 *(zie nr 33476)*

33473. EMKE, C., Fluitschip "Anna-Maria" (1): een reconstructie. MB 63, 2001, 376-382 *(verging op 6 februari 1709 in de haven van Dalarö, de buitenhaven van Stockholm)*

33474. FREIVOGEL, ZVONIMIR, The Royal Yugoslav seaplane tender & minelayer Zmaj. WI 38, 2001, 1, 46-55 *(in 1928/1929 gebouwd op de Deutsche Werft A.G. te Reilierstieg bij Hamburg)*

33475. –, Das lange Leben der k.u.k. Yacht Dalmat. S&Z 2001, nr 54, 8-15 *(in 1896 gebouwd, in 1991 voor de kust van Joegoslavië gezonken)*

33476. GREENHILL, BASIL, The story of the West Country trading ketch Garlandstone. MLT 2001, nr 13, 16-23 *(gebouwd door James Goss; te water gelaten in 1909)*

33477. H'CILORF, DRENREB, La reconstitution du vaisseau La Licorne. Neptunia 2001, nr 222, 43-54 *(betreft een schip uit de tijd van Lodewijk XIV dat voorkomt in een strip van Hergé, "Le secret de La Licorne")*

33478. HAAS, KEES DE, 1930: "Koningin Emma" en "Prinses Beatrix": motormailschepen voor de dienst Vlissingen-Harwich. BW 56, 2001, 290-292

33479. HINSCH, WERNER, Von Dampf- zum Motorschlepper: ein neues Schiffsmodell im Lauenburger Elbschiffahrtsmuseum. Logbuch 37, 2001, 117-121

33480. HOUSTON, DAN, Grande dame of ocean racing. CB 2001, nr 155, 20-27 *(betreft de Jolie Brise: in 1913 gebouwd als een loodsboot voor Le Havre)*

33481. IRION, JACK B., DAVID A. BALL, The New York and the Josephine: two steamships of the Charles Morgan Line. IJNA 30, 2001, 48-56

33482. ISRAEL, ULRICH H.J., Einziger deutscher Flugzeugträger Graf Zeppelin. Hamburg, Koehlers Verlagsgesellschaft, 2000, 170 p., ill.

33483. JAROVOJ, VIKTOR V., GÜNTHER MEYER (übers.), Die Geschichte des schweren Kreuzers Lützow/Petropavlovsk. S&Z 2001, nr 54, 21-24 *(in 1939 te water gelaten; in 1959/61 te Leningrad gesloopt)*

33484. JOHNSTONE-BRYDEN, RICHARD, MTB 102, this is your life. CB 2001, nr 156, 58-64 *(motortorpedoboot, in het bijzonder succesvol tijdenes WOII)*

33485. KALBAHC, ROBERT, JEAN-LUC GIREAUD, L'Hermione au vent de la liberté 1780-1990. Rochefort, Éditions En Marge, 2001, 127 p., ill.

33486. KAY, JAMES TERTIUS DE, Chronicles of the frigate Macedonian 1809-1922. New York (NY), W.W. Norton & Company, 2000, 336 p., ill. *(in 1810 te water gelaten, in 1812 door de Amerikanen op de Britten veroverd en vervolgens ingezet bij de "bevrijding" van Latijns Amerika, de strijd tegen de slavernij en de Amerikaanse Burgeroorlog en tenslotte als restaurant in de Bronx, waar het in 1922 door brand verloren ging)*

33487. KNEGO, PETER, In search of Oriana. SM 36, 2001, 7, 20-23 *(in 1959 gebouwd op de werf van Vickers Armstrong, Barrow-in-Furness voor rekening van Orient Line; ligt nu te Shanghai)*

33488. KRAMER, WOLFGANG, Neptunschiffe (11): Wiege stand an der Warnow: auf Spuren heimischer Schiffe: gesunkener Kutter Nauke IV. Das Nordlicht 9, 2001, Heft 32, 35-37 *(in 1948 van stapel gelopen als de viskotter "Neue Zeit")*

33489. KUHNKE, ULRICH, Der Eisbrecher Krassin: ein vergessenes Schiff? S&Z 2001, nr 54, 1-7 *(in 1918 op de werf van W. Armstrong te Newcastle als de Swjatogor gebouwd; was in 1928 betrokken bij de redding in de Noordelijke IJszee van passagiers van het verongelukte luchtschip Italia)*

33490. LE GALL, JACQUES, Il y a soixante ans!: L'Ar Zenith. Neptunia 2001, nr 222, 35-42 *(gemotoriseerde zeilsloep, gebouwd in 1939 door Joseph Kéraudren te Camaret)*

33491. MARUNG, DIETER, Das russische Expeditionsschiff St. Peter. Logbuch 37, 2001, 122-129

33492. MENS, ROBERT, Partridge: Victoriaanse gaffelkotter gerestaureerd. SZ 25, 2001, 6, 19-23 *(gebouwd in 1885 op de werf van Camper & Nicholson te Gosport naar een ontwerp van J. Beavor Webb)*

33493. MEYER, ELIZABETH, The first of the British J-Class: a new opulence. CB 2001, nr 156, 18-25 *(betreft de Shamrock V, gebouwd in 1930 door Camper & Nicholson, en nu na een grondige restauratie weer in de vaart)*

33494. MILLOT, GILLES, Ma Combine et Tout va bien: la belle histoire de deux sloups en Morbihan. LCM 2001, nr 146, 28-35 *(voor WO II gebouwd op de werf van Alexandre Gourmelan te Camaret)*

33495. NEWLAND, KATE, LINDA McGOWEN, The Scottish Zulus and the Research (LK 62). World Ship Review: the journal of the World Ship Trust 2001, nr 25, 4-5 en 12 *(vissersschip, in 1903 als de Heather Bell gebouwd door W & G Stephen te Banff voor Alexander Paterson)*

33496. OOSTERHOF, ROBERT, ARIE TER BEEK, PETER DORLEIJN, Een botter voor Hitler? Grote Beer terug in Nederland. Janus Kok over de Grote Beer. Tagrijn 2001, nr 4, 19-27 *(traditioneel Noordzee botterjacht, gebouwd in 1941-1945 door scheepswerf J. Kok te Huizen; was van 1956-2000 in Amerikaans bezit)*

33497. PARSHALL, JONATHAN, ANTHONY TULL, DAVID DICKSON, Identifying Kaga. USNIP 127, 2001, 6, 48-52 *(in 1999 ontdekt Japans vliegdekschip uit WO II)*

33498. PRAGER, HANS GEORG, Schulschiff Deutschland: weisser Schwan der Unterweser. Hamburg, Koehlers Verlagsgesellschaft, 2000, 324 p., ill.

33499. QUIJADA, XAVIER PASTOR, Mediterranean cog from 1343. MS 2001, nr 113, 2-12

33500. ROOYEN, CORNELIUS A. DEN, Een dame op leeftijd. BW 56, 2001, 218-220 *(betreft de "Nova Galicia", een koelschip dat omstreeks 1984 op een Japanse werf werd gebouwd)*

33501. SHOKER, RANDALL S., U.S.S. North Carolina: World War II battleship memorial. Oxford (OH), Oxford Museum Press, 2000, 56 p., ill.

33502. SPIJKER, HANNEKE, De vader van de Tijgerhaai. Waterkampioen 2001, nr 4, 120-123 *(Cor Smit liet de redactieboot van de Waterkampioen in 1964 bij Gillissen bouwen)*

33503. STANFORD, PETER, Greasy luck for the Charles W. Morgan: a new idea – doing things the old way. Sea History 2001, nr 96, 16-18 *(betreft Amerika's laatste zeilende walvisvaarder in het Mystic Seaport Museum)*

33504. THOMAS, P.N., P/S Victoria (1851): an early Clyde paddle steamer. MW 2001, nr 114, 55-57 *(gebouwd door Robert Napier te Govan, Glasgow)*

33505. TURNER, R. DANIEL, Taking the measure of a ghost: the schooner Elizabeth Howard. NRJ 46, 2001, 12-19 *(schip uit Gloucester, MS, uit het begin van de 20e eeuw)*

33506. VERHOOG, J.H., Een Brederode ter zee: het admiraalschip "Brederode". In het land van Brederode 25, 2000, nrs 1-4, 18-25 *(gebouwd in 1643-1644 op de werven van de Admiraliteit van de Maze te Rotterdam, in 1658 tijdens de slag in de Sont gezonken; het wrak werd eind 1954 bij Snekkersten ontdekt)*

33507. VISSER, TEUS, De stoomsleper "Noordzee". Onder Stoom 2001, nr 180, 26-30 *(vervolg van vorige nummers)*

33508. VITTONE, A., L'histoire et la "petite histoire" de l'origine du voilier-école Zenobe Gramme (I). Neptunus 44, 2001, 83-86

33509. VOS, RON DE, The clipper Stad Amsterdam. MLT 2001, nr 12, 44-59 *(verscheen eerder in een Franse versie in LCM 2000, nr 135, 2-17)*

33510. WIJLEN, JAN VAN, Het Friese Jacht Ouderhoek. SZ 25, 2001, 10, 37-39 *(in 1906 gebouwd op de werf De Amstel, in 1953 naar de Verenigde Staten verkocht, waar het omstreeks 1972 werd gesloopt)*

33511. WIPER, STEVE, T.A. FLOWERS, USS Salem CA-139. Tucson (AZ), Classic Warships Publishing, 2000, 58 p., ill.

33512. ZWARTELÉ, MICHAEL, JAN BRIEK, Quod Erat Demonstrandum: het wonderlijke jacht van Anthony Fokker. Waterkampioen 2001, nr 9, 73-77

33513. (N.N.), Ein Schiff wird 50: zur Geschichte der Schonerbrigg Greis, ex Wilhelm Pieck. Rostock, Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft Ostsee, 2001, 122 p., ill.

SCHIP EN SCHEEPSBOUW – SCHEEPSVOORTSTUWING

33514. FOLSOM, KENNETH E., Making Blue Goose's engine: the Buda. NRJ 45, 2000, 199-212 *(betreft de admiraalssloep van admiraal Chester W. Nimitz)*

33515. L'ÉMAILLET, ÉRIC, Remarques sur la fabrication des cordages. Neptunia 2000, nr 219, 42-43

33516. LEHMANN, LOUIS TH., Faint light on the Hellenistic steering-oar. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 97-98

33517. POL, E. VAN DEN, Dieselmotoren bij de Koninklijke Marine. MB 111, 2001, 158-168

SCHIP EN SCHEEPSBOUW – BEWAPENING

33518. BRUNAUD, ALAIN, La manufacture d'armes blanches du Klingenthal. Neptunia 2001, nr 223, 52-57 *(produktie voornamelijk bestemd voor de Franse marine)*

33519. PUYPE, J.P., Three-wheeled gun carriages from the late 16th century shipwreck Scheurrak SO 1 near the Texel. Royal Armories Yearbook 5, 2000, 106-116

33520. WITTWER, CHRISTIAN, Das Schicksal der Imperator Alexzander III und ihrer Kanonen: ein Schiff und seine Geschütze erzählen 90 Jahre Zeit- und Marinegeschichte. S&Z 2001, nr 54, 16-20

SCHIP EN SCHEEPSBOUW – SCHEEPSVERSIERING

33521. GUNS, NICO, FRANS LUIDINGA, Het interieur van de "Indrapoera": een fraaie schepping van Mutters en De Schelde. BW 55, 2000, 346-349

33522. MASON, ADELBERT, "Scanning the foaming deep before": John W. Mason, shipcarver. Sea History 2001, nr 96, 22-26

MARITIEME ARCHEOLOGIE

33523. ABBASS, D.K., Newport and Captain Cook's ships. GC 23, 2001, 1, 3-20

33524. ALVES, FRANCISCO e.a., Ria de Aveiro A: a shipwreck from Portugal dating to the mid-15th century: a preliminary report. IJNA 30, 2001, 12-36

33525. – e.a., The hull remains of Ria de Aveiro A, a mid-15th century shipwreck from Portugal: a preliminary report. *(Proceedings)* Archaeology of medieval and modern ships of Iberian-Atlantic tradition (Lissabon, 2001) 317-346

33526. ANDERSEN, SØREN H., Krabbesholm: excavation in a protected shell-midden. Maritime Archaeology Newsletter 2001, nr 16, 8-10

33527. –, Fisker og bonde ved Visborg. In: *(S. Hvass (ed.))* Vor skjulte kultur arv (Århus, 2000) 53-111

33528. –, Køkkenmøddinger (Shell Middens) in Denmark: a survey. Proceedings of the Prehistoric Society 66, 2000, 361-384

33529. –, Dänemarks Steinzeit am Meeresgrund. Archäologische Nachrichten aus Schleswig-Holstein 11, 2000, 117-124

33530. –, De forhistoriske tider på Aggersborgegnen. Han Herred Bogen 2001, 95-119

33531. ARNOLD, BÉAT, Logboats and Bronze age villages on Lake Neuchâtel. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 201-206

33532. BILL, J., M. GØTHCHE, H.M. MYRHØJ, Roskildeskibene. In: *(T. Christensen, M. Andersen (eds.))* Civitas Roscald: fra byens begyndelse (Roskilde, 2000) 211-260

33533. BRUNI, STEFANO, Le navi antiche di Pisa. Florence, Polistampa, 2000, 383 p., ill.

33534. BRY, JOHN DE, L'épave de la Belle: bilan d'une fouille archéologique. LCM 2001, nr 144, 16-21 *(in 1995 in de Golf van Mexico ontdekt Frans schip uit het eind van de 17de eeuw; zie ook nr 33458)*

33535. CASTRO, LUIS FILIPE V., The remains of a Portuguese Indiaman at the mouth of the Tagus, Lisbon (Nossa Senhora dos Mártires, 1606?). *(Proceedings)* Archaeology of medieval and modern ships of Iberian-Atlantic tradition (Lissabon, 2001) 381-404

33536. CRUMLIN-PEDERSEN, OLE, The Hedeby ships. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 213-218

33537. DIJK, OENE VAN, Een archeologische schatkamer: duiken naar scheepswrakken bij Texel. MN 90, 2001, 5, 28-30

33538. –, Wetenschappelijke speurtochten naar scheepswrakken. MN 90, 2001, 3/4, 9-10

33539. DOBBS, CHRISTOPHER T.C., MARTIN BRIDGE, Preliminary results from dendrochronological studies on the Mary Rose. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 257-262

33540. ENGLERT, ANTON e.a., Ein nordisches Frachtschiff des 12. Jahrhunderts in der Schlei vor Karschau, Kreis Schleswig-Holstein: ein Vorbericht. Archäologische Nachrichten aus Schleswig-Holstein 11, 2000, 34-57

33541. – e.a., Die Ausgrabung des nordischen Lastschiffes aus dem 12. Jahrhundert bei Karschau. Nachrichtenblatt Arbeitskreis Unterwasserarchäologie 8, 2001, 55-58

33542. –, The shipwreck of Hedwigenkoog: a coastal vessel abandoned in a broken North Sea dike near the harbour of Bösum around 1720. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 175-178

33543. FÖRSTER, THOMAS, Neue Wrackfunde zwischen Rügen und Darsser Ort. Nachrichtenblatt Arbeitskreis Unterwasserarchäologie 7, 2000, 50-54

33544. –, Stand der schiffsarchäologischen Untersuchungen in der Wismarbucht. Nachrichtenblatt Arbeitskreis Unterwasserarchäologie 7, 2000, 46-49

33545. –, Das Mukranwrack: ein ungewöhnlicher Schiffsfund aus dem 16. Jahrhundert. Logbuch 37, 2001, 108-116

33546. GARCIA, CATARINA, PAULO MONTEIRO, The excavation and dismantling of Angra D, a probable Iberian seagoing ship, Angra Bay, Terceira Island, Azores, Portugal: preliminary assessment. *(Proceedings)* Archaeology of medieval and modern ships of Iberian-Atlantic tradition (Lissabon, 2001) 431-448

33547. GAUR, A.S. e.a., A group of 20 stone anchors from the waters of Dwarka, on the Gujarat Coast, India. IJNA 30, 2001, 95-108

33548. GAWRONSKI, JERZY, Opgravingen op Oostenburg: VOC-scheepshelling blootgelegd. OA 52, 2000, 258-263

33549. GREEN, JEREMY, The archaeological contribution to the knowledge of the extra-European shipbuilding at the time of the medieval and modern Iberian-Atlantic tradition. *(Proceedings)* Archaeology of medieval and modern ships of Iberian-Atlantic tradition (Lissabon, 2001) 63-102

33550. GUÉROUT, MAX, La Cordelière, nef d'Anne de Bretagne: de l'histoire à la recherche archéologique. CHM 2001, nr 43, 55-58 *(in 1512 tijdens een zeeslag bij Brest gezonken)*

33551. GÜNSENIN, NERGIS, Up to date discoveries in the Marmara Islands and a log boat. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 241-244

33552. HACQUEBORD, LOUWRENS, An archaeological survey in the Delta of the Northern Dvina in Russia. CP 16, 2001, 2, 16-28

33553. HALPIN, ANDREW, The port of medieval Dublin: archaeological excavations at the civic offices, Winetavern Street, Dublin, 1993. Portland (OR), Four Courts Press, 2000, 189 p., ill.

33554. HOFFMANN, PER, To be and to continue being a cog: the conservation of the Bremen Cog of 1380. IJNA 30, 2001, 129-140

33555. IZAGUIRRE, MANU e.a., State of the excavation works of the 15th century shipwreck in Urbieta (Gernika, Spain). *(Proceedings)* Archaeology of medieval and modern ships of Iberian-Atlantic tradition (Lissabon, 2001) 449-454

33556. JORDAN, BRIAN, Wrecked ships and ruined empires: an interpretation of the Santo António de Tanna's hull remains using archaeological and historical data. *(Proceedings)* Archaeology of medieval and modern ships of Iberian-Atlantic tradition (Lissabon, 2001) 301-316

33557. KAHANOV, YAACOV, The Tantura B shipwreck, Tantura Lagoon, Israel: preliminary hull construction report. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 151-154

33558. KJORNESS, ANNALIES, LAWRENCE E. BABITS, A derelict small boat survey, Pamlico Drainage, North Carolina, USA. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 193-196

33559. KÜHN, HANS-JOACHIM e.a., Ein Wrack des 12. Jahrhunderts aus der Schlei bei Kar-

schau. Nachrichtenblatt Arbeitskreis Unterwasserarchäologie 7, 2000, 42-45

33560. LARUE, PIERRE, L'Énigma de Vanikore. LCM 2001, nr 147, 36-41 *(bij de Salomonseilanden zijn de wrakken van de Boussole en de Astrolabe van de expeditie van La Pérouse door duikers ontdekt)*

33561. LEMEÉ, CHISTIAN P.P., A ship-cemetery on the B&W site in Copenhagen. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 235-240

33562. LITWIN, JERZY, Boat and ship archaeology in Poland. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 7-10

33563. LOEWEN, BRAD, The structures of Atlantic shipbuilding in the 16th century: an archaeological perspective. *(Proceedings)* Archaeology of medieval and modern ships in Iberian-Atlantic tradition (Lissabon, 2001) 241-258

33564. MAARLEVELD, THIJS J., Maritime archaeology: what is at issue in northern Europe. Nachrichtenblatt Arbeitskreis Unterwasserarchäologie 7, 2000, 11-16

33565. MAINBERGER, MARTIN, Tauchprospektionen an Schiffswracks im Überlinger See und im Steisslinger See. Nachrichtenblatt Arbeitskreis Unterwasserarchäologie 8, 2001, 89-92

33566. MOHR, DETLEV, Schiffswracks an der Ostseeküste von Fischland und Darss: ein Übersicht. Nachrichtenblatt Arbeitskreis Unterwasserarchäologie 8, 2001, 59-66

33567. MYRHØJ, HANNE MARIE, The late medieval wreck from Vedby Hage, Denmark. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 229-234

33568. NOWAK, TROY J., A preliminary report on ophthalmoi from the Tektas Burnu shipwreck. IJNA 30, 2001, 86-94

33569. POMIAN, IWONA e.a., Water or land?: preliminary results of an interdisciplinary project of palaeoenvironmental reconstruction at the site of the medieval harbour in Puck (N. Poland). *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 27-36

33570. RICCARDI, EDOARDO, Problems in the interpretation of boat remains arising from different manner of sinking: the wreck of Isola Piana – Olbia – Sassari-Italy. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 147-150

33571. RIECK, FLEMMING, New parts of the Nydam ships: investigations on a classical Danish site, 1989-97. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 207-212

33572. RIETH, ERIC, L'Épave de Port Berteau II (Charente-Maritime): documents d'archéologie française: un caboteur fluviomaritime du haut Moyen Age et son contexte nautique. Parijs, Edition de la Maison des sciences de l'Homme, 2001, 157 p., ill.

33573. –, The medieval wreck from Port-Berteau II (Charente-Maritime, France). *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 225-228

33574. RODRIGUES, PAULO e.a., L'Épave d'un navire de la deuxième moitié du XVème siècle/début du XVIème, trouvée au Cais do Sodré (Lisbonne): note préliminaire. *(Proceedings)* Archaeology of medieval and modern ships of Iberian-Atlantic tradition (Lissabon, 2001) 347-380

33575. SALTUS JR., ALLEN R., Watercraft assemblages in inland waterways. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 187-192

33576. SMITH, ROGER C., The Emanuel Point ship: a 16th-century vessel of Spanish colonization. *(Proceedings)* Archaeology of medieval and modern ships of Iberian-Atlantic tradition (Lissabon, 2001) 295-300

33577. SORENSEN, ANNE C., Ladby: a Danish shipgrave from the Viking age. Roskilde, The Viking Ship Museum, 2001, 320 p., ill.

33578. SWITZER, DAVID C., The rescue and preservation of the only existing American clipper ship. *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 197-200

33579. THOMSEN, BIRGER, Historic wrecks in Danish waters: where and how many? *(Proceedings)* Down the river to the sea (Gdánsk, 2000) 251-252

33580. TRIPATI, SILA, P. GUDIGAR, Shipwreck archaeology of the Lakschadweep Islands, west coast of India. IJNA 30, 2001, 37-47

33581. WESTPHAL, VOLKER, Der grösste Schiffsfund Nordeuropas. Logbuch 37, 2001, 132-138 *(betreft opgravingen van een middeleeuws schip te Roskilde in 1996/97)*

33582. WILLIAMS, BRIAN, Commercial developments and their impact on maritime heritage: the Northern Ireland experience. IJNA 330, 2001, 5-11

STUURMANSKUNST

33583. CLARK, DAVID H., STEPHEN P.H. CLARK, Newton's tyranny: the suppressed scientific discoveries of Stephen Gray and John Flamsteed. New York (NY), W.H. Freeman and Company, 2000, 188 p., ill.

33584. EUSER, ADRIAAN P., Einde van Decca Navigator: navigeren naar de toekomst. BW 55, 2000, 414-417

33585. FISHER, SUSANNA, The organisation of hydrographic information for English navigators: five hundred years of sailing directions and charts. JN 54, 2001, 157-166

33586. GILLET, ANDRÉ, Une histoire du point en mer. Parijs, Belin Pour la science, 2000, 112 p., ill.

33587. HAPPEL, GÜNTER, Radar-Marginallen. S&Z 2001, nr 54, 45-50

33588. IBAÑEZ, ITSASO, José Sánchez Cerquero (1784-1850) y el problema de Douwes: noticia sobre sus Reflexiones sobre el método de hallar la latitud en la mar por medio de dos alturas del Sol observadas fuera del meridiano (1823). RHN 19, 2001, nr 73, 105-114

33589. MÖRZER BRUYNS, W.F.J., Cornelis Douwes en de vernieuwingen in de navigatie in het midden van de achttiende eeuw. Amstelodamum 88, 2001, 4, 17-22

33590. NORTON, LOUIS ARTHUR, The legacy of Prince Henry "the Navigator" re-examined. Mercator's World 6, 2001, 3, 44-49

33591. OESTMANN, GÜNTHER, On the history of the nocturnal. Bulletin of the Scientific Instrument Society 2001, nr 69, 5-9

33592. QUINN, PAUL, The early development of magnetic compass correction. MM 87, 2001, 303-315

33593. RANDLES, W.G.L., Geography, cartography and nautical science in the Renaissance. Aldershot, Ashgate, 2000, 318 p., ill.

33594. SEAVER, KIRSTEN A., Olaus Magnus and the "Compass" on Hvitsark. JN 54, 2001, 235-254

KARTOGRAFIE EN OCEANOGRAFIE

33595. GAUBERT, YVES, En station sur l'Atlantique Nord: histoire des navires météorologiques français. LCM 2001, nr 146, 2-15

33596. GRIESSMER, AXEL, Die Kaiserliche Marine entdeckt die Welt: Forschungsreisen und Vermessungsfahrten im Spannungsfeld von Militär und Wissenschaft (1874 bis 1914). MGM 59, 2000, 1, 61-98

33597. KOOL, L., Dienst der Hydrografie 125 jaar: [speciaal nummer]. MB 110, 2000, 223-284

33598. SELINGER, FRANZ, Von "Nanok" bis "Eismitte": meteorologische Unternehmungen in der Arktis, 1940-1945. Hamburg, Convent Verlag, 2001, 384 p., ill.

33599. STELMACH, MIECZYSLAW, The beginnings of cartography of the Baltic Sea: from sailors' instructions to first sea maps (15th-16th century). Studia Maritima 13, 2000, 5-22

33600. VERSFELT, H.J., M. SCHROOR, De Franse kaarten van Drenthe en de noordelijke kust 1811-1813. Groningen, Heveskes Uitgevers, 2001, 150 p., ill.

HAVENS EN WATERWEGEN

33601. ARENDS, G.J., Sluizen en gemalen in het Noordzeekanaal. Utrecht, Stichting Matrijs, 2001, 352 p., ill.

33602. BACKOUCHE, ISABELLE, La trace du fleuve: La Seine et Paris (1750-1850). Parijs, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 2000, 430 p., ill.

33603. BICKELMANN, HARTMUT, Die jüngere Geschichte Bremerhavens unter besonderer Berücksichtigung der Marine in den Unterweserstädten. Jahrbuch 1999 der deutschen Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte (verschenen 2000), 3-17

33604. BISHOP, NATHANIEL H., Voyage of the Paper Canoe. Wilmington (NC), Coastal Carolina Press, 2000, 351 p., ill. *(de auteur maakte in 1874 in een ultralichte kano een tocht die hem onder andere via de Hudson naar Staten Island bracht en vervolgens langs allerlei waterwegen naar Florida; herdruk van editie 1878)*

33605. BREMEN, BERTUS VAN DEN, Het Apeldoorns Kanaal. Ampt Epe 2000, nr 131, 13-21, nr 132, 7-15 en nr 133, 1-9

33606. BUNDERS, D., Het Kanaal van Almelo naar Nordhorn: een kanaal met toekomst. Enschede, Wetenschapswinkel Universiteit van Twente, 2000, ill.

33607. CHAMEY, JACQUES, Ostia, port de la Rome Antique. Parijs, Georg, 2001, 131 p., ill.

33608. DIESTEL, HANS-HERMANN, Zwischen Rostock und Rio: "Hurra, dat Seefohrn is mien Läben". Rostock, Hinstorff Verlag, 2001, 320 p., ill. *(autobiografische herinneringen van een kapitein op de DDR-handelsvloot)*

33609. DROS, SIMON, De Oudeschilder haven in bouwtekeningen en foto's van vóór de bouw van de Afsluitdijk. Uitgaven van de Historische Vereniging Texel 2000, nr 56, 3-10 en nr 57, 5-8

33610. GRIT, STEF, De Noordtak en de Twentekanalen. Jaarboek Achterhoek en Liemers 23, 2000, 34-40

33611. JARVIS, ADRIAN, Land policies in the port of Liverpool, 1709-1857. IJMH 12, 2000, 2, 69-84

33612. JÜNGEL, KARL, Die Elbe: eine historische Bilderreise. Hamburg, Convent Verlag, 2001, 96 p., ill.

33613. LAAR, PAUL TH. VAN DE, The port of Rotterdam in a changing environment: from Rhine port to mainport 1870-1970. *(Proceedings)* Strategy and response (Amsterdam, 2001) 147-162

33614. PAXTON, R.A., J.M. STIRLING, G. FLEMING, Regenerations of the Forth & Clyde and Union canals, Scotland. Proceedings of the Institute of Civil Engineers 2000, nr 138, 61-72

33615. PLACER CERVERA, GUSTAVO, La bahía de La Habana: apuntes para su historia militar, etapa colonial. RHN 19, 2001, nr 73, 59-73

33616. ROUGEUILLE, AXELLE, Les ports de l'océan indien (à l'époque islamique). Les Dossiers d'Archéologie 2001, nr 263, 72-77

33617. SCHETS, A.L., De rivier de Mark, bevaarbaar of onbevaarbaar? Engelbrecht van Nassau 20, 2001, 78-81

33618. SCHMIDT, MANFRED, Rügens geheime Landzunge. Berlijn, Christoph Links Verlag, 2000, 176 p., ill.

33619. SEDOV, ALEXANDRE, Qanî: ancien port du Hadramout. Les Dossiers d'Archéologie 2001, nr 263, 32-35

33620. SINNINGHE DAMSTÉ, W.A., Het Noordzeekanaal 1863-1883: de geschiedenis van een concessie. Nijmegen, Ars Aequi Libri, 2001, 283 p., ill. *(proefschrift Utrecht)*

33621. STARKEY, DAVID J., ALAN G. JAMIESON, "Change on a scale unequalled": the transformation of Britain's port industry in the twentieth century. *(Proceedings)* Strategy and response (Amsterdam, 2001) 131-146

33622. STEENBERGEN, E., Het Grift- of Apeldoorns Kanaal en zijn aanwonenden binnen de gemeentegrenzen van Heerde. Heerde Historisch 2000, nr 96, 3-25 en nr 97, 7-27

33623. STEPINSKI, WLODZIMIERZ, Die Stellung der Häfen von Stettin und Kolberg in wirtschaftlichen Konzepten der Pommerschen ökonomischen Gesellschaft in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Studia Maritima 13, 2000, 119-140

33624. THOMSON, PETER, Bude: a haven not without risk. MM 87, 2001, 316-324 *(aan de kust van Cornwall tussen de estuaria van de Torridge en de Camel)*

33625. VENETIEN, JAN VAN, Een haven in de Noordzee: een waterweg naar Amsterdam. Beverwijk, Historisch Genootschap Midden-Kennemerland, 2001, 64 p., ill.

33626. VRIES, P.J. DE, Een havenproject in Enkhuizen uit de achttiende eeuw: de paskaarten van Jen Belkmeer en van Jan Rood. Steevast 2001, 62-79

33627. VRUGT, ALBERT, 125 Jaar Noordzeekanaal en IJmuiden. Kennemer Kroniek 5, 2001, nr 19, 14-15

33628. WEITHMANN, MICHAEL W., Die Donau: ein europäischer Fluss und seine 3000-jährige Geschichte. Graz, F. Pustet, 2001, 534 p., ill.

33629. (N.N.), Seehafen Rostock. Rostock, Seehafen Rostock Verwaltungsgesellschaft, 2000, 84 p., ill.

33630. (PROCEEDINGS), Hafenlandschaft im Wandel: Beiträge und Ergebnisse der Tagung zur Industriekultur und Denkmalpflege im Deutschen Schiffahrtsmuseum Bremerhaven am 17. und 18. September 1999. Dirk J. Peters, Hartmut Bickelmann, eds. Bremerhaven, Stadtarchiv Bremerhaven, 2000, 224 p., ill.

ZEE- EN BINNENVAARTRECHT

33631. CHOCANO HIGUERAS, GUADALUPE, La navegación oceánica en el siglo XVI: los nautas peninsulares, primeros en marcar las reglas y leyes de la navegación. RHN 19, 2001, nr 72, 23-48

33632. GIBSON, CHARLES DANA, The history of U.S. law and juridical rulings that differentiated "public vessel seamen" from merchant marine seamen. AN 60, 2000, 169-175

33633. GOMEZ ROJO, MARIA E., Algunas cuestiones acerca del significado y la regulación histórico-jurídica del concepto baratería, con especial referencia al derecho francés y español (Ia parte). REDNMyA 16, 2000, 2159-2168

33634. LOPUSKI, JAN, The role played by international law in the formation of maritime law: a retrospective view on the turn of the 20th century and in the era of globalisation. REDNMyA 16, 2000, 2147-2158

33635. TASSINARI, GIANANTONIO, La sequestrabilitá della nave di proprietá di soggetto diverso dal debitore del credito marittimo nel sistema della Convenzione di Bruxelles del 10 maggio 1952 sul sequestro conservativo delle navi. REDNMyA 16, 2000, 2169-2197

Agenda

In 2002 wordt herdacht dat de Verenigde Oost-Indische Compagnie 400 jaar geleden werd opgericht. Het hele jaar door is een groot aantal tentoonstellingen, evenementen en symposia te bezoeken. Een totaaloverzicht van alle activiteiten, inclusief adressen en relevante websites vindt u op de website van de Stichting Viering 400 jaar VOC (www.voc2002.nl). Hierbij een overzicht van de symposia en congressen:

januari – mei 2002: *Studium Generale "Kennis en Compagnie: VOC en de Moderne Wetenschap"*. Universiteit Leiden, Leiden. De Universiteit Leiden verzorgt een Studium Generale van 12 lezingen met als centraal thema de VOC en wetenschapsbeoefening. De colleges worden gegeven door gastdocenten uit heel Nederland en zijn open voor studenten en geïnteresseerden (300 plaatsen). De reeks wordt samen met het congres "Schenkagie en Conqueste: de VOC in oorlog en vrede" afgesloten met een open dag op 8 juni.
Inschrijven en inlichtingen: Studium Generale Universiteit Leiden, Tel 071-527 72 95, E-mail: Je.molenaar@ics.leidenuniv.nl, Website: www.leidenuniv.nl/ics/studiumgenerale

30 mei 2002: *Symposium "400 jaar betrekkingen Nederland – Sri Lanka"*. Universiteit Utrecht, Utrecht. Op 30 mei 1602 stapte Joris van Spilbergen, de eerste Nederlandse gezant naar Kandy, op Ceylon (Sri Lanka) aan wal. Vierhonderd jaar later wordt op deze dag stilgestaan bij 400 jaar betrekkingen tussen Nederland en Sri Lanka. Deelname aan het symposium is op uitnodiging.
Inlichtingen: Universiteit Utrecht, Geschiedenis van de Internationale Betrekkingen, Dr. J. van Goor, Tel. 030-253 78 62, E-mail: jurrien.vanGoor@let.uu.nl

5-8 juni 2002: *Congres "Schenkagie en Conqueste, de VOC in oorlog en vrede"*. Den Helder / Leiden. In Den Helder en Leiden wordt een congres georganiseerd over oorlogvoering en diplomatie ten tijde van de VOC. Het programma op 5, 6 en 7 juni is besloten. Het programma op 8 juni is open voor deelnemers aan het studium generale en geïnteresseerden.
Opgeven en inlichtingen als boven.

21-22 juni 2002: *Symposium "Noord-Zuid in Oost-Indisch perspectief"*. Antwerpen / Vlissingen. De VOC was niet alleen een Nederlandse uitvinding en activiteit, maar tevens een Europese ontwikkeling. Dit tweedaagse symposium gaat in op de thema's relativering en innovatie voor en tijdens de VOC. Het symposium start in Antwerpen en eindigt, na een vaartocht over de Westerschelde, in Vlissingen.
Inlichtingen: Universiteit Gent, Dr. J. Parmentier, Tel. 00-32-(0)9-251 63 78, E-mail: jan.parmentier @rug.ac.be

30 september – 2 oktober 2002: *Symposium International Map Collectors Society (IMCoS)*. Amsterdam. Het jaarlijkse internationale Symposium van IMCoS staat in 2002 mede in het teken van de VOC. De VOC maakte in eigen beheer kaarten van de routes naar de Oost. De kwaliteit van de Nederlandse kaarten in deze periode is zowel in cartografisch als in kunstzinnig opzicht van grote klasse.
Inlichtingen: Stichting IMCoS Amsterdam 2002, Tel. 0252-41 52 27, Website: www.harvey27.demon.co.uk/imcos/

22 en 23 november 2002: *Congres "VOC 1602 – 400 Years of Company Law"*. Rotterdam. Het ontstaan van de VOC en de wijze waarop de VOC in de zeventiende en achttiende eeuw heeft gefunctioneerd, spreken tot de verbeelding van rechtshistorici en vennootschapsjuristen. Dit congres richt zich op juristen uit de praktijk en de wetenschap. Aan de hand van een aantal vennootschapsrechtelijke thema's wordt het op de VOC toepasselijke recht onderzocht.

Inlichtingen: Katholieke Universiteit Nijmegen, Centre of Postgraduate Legal Education, Tel. 024-361 22 56, E-mail: symposia@cpo.kun.nl, Website: www.cpo.nl

En verder:

8-10 oktober: 13th *International Hydrographic Symposium*, Kiel. Inlichtingen: Tel. 00-49-4317207204, E-mail: info@hydro2002.org

12-16 november: *Rotterdam Maritime 2002*, Rotterdam. Inlichtingen bij Ahoy', Tel. 010-2933300, Fax 010-2933399.

RICHTLIJNEN VOOR AUTEURS

Kopij

De redactie gaat ervan uit dat een aangeboden artikel niet reeds is gepubliceerd of elders ter publicatie in aanbieding is. Indien een artikel meer dan 6000 woorden beslaat moet contact worden opgenomen met de redactiesecretaris. Een artikel in het Engels, Duits of Frans kan bij uitzondering worden opgenomen na overleg met de redactie. Kopij moet zijn getikt op A4-formaat met dubbele regelafstand en brede marge. Titel, onder- en subtitels duidelijk en consistent aangeven. Kopij moet in vijfvoud en compleet worden ingeleverd, d.w.z.: tekst (op papier en digitaal), bijlagen, notenapparaat, eventuele illustraties/tabellen/grafieken enz. met onderschrift. Annotatie dient te geschieden volgens de *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 zijn/haar adres en telefoonnummer.

Illustraties

Illustraties moeten worden ingeleverd als scherpe afdrukken of dia's, ter beoordeling van de redactie. Illustraties mogen ook digitaal worden aangeleverd, mits met voldoende resolutie. Nadere informatie kan worden ingewonnen bij de uitgever. De auteur moet zonodig aangeven waar de illustraties in de tekst behoren te worden geplaatst. Van kaartjes en grafieken moeten scherpe afdrukken of tekeningen met voldoende contrast worden bijgeleverd. Tabellen kunnen met een tabelfunctie worden opgemaakt of met telkens één tabpositie per kolom.
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. Het is mogelijk voor een vergoeding voor de illustraties in aanmerking te komen. Men dient hiertoe *vooraf* contact op te nemen met de redactie.

Proeven

De auteur ontvangt van de redactiesecretaris de eerste drukproef. Deze dient binnen de aangegeven termijn gecorrigeerd teruggezonden te worden aan de redactiesecretaris. Extra correctie (wijzigingen of aanvullingen achteraf door de auteur in de drukproef aangebracht in afwijking van de origineel ingeleverde tekst) moet met een afwijkende kleur worden aangebracht. Extra correctie is buitengewoon kostbaar: deze kosten kunnen de auteur in rekening worden gebracht.

Overdrukken

Elke auteur ontvangt na publicatie twintig overdrukken van haar/zijn artikel.

Advertenties

Hele pagina	€113,45
Halve pagina	€ 56,72

Bijsluiters

Niet-commercieel	€113,45
Commercieel	€226,89

Uitgeverij **Verloren**

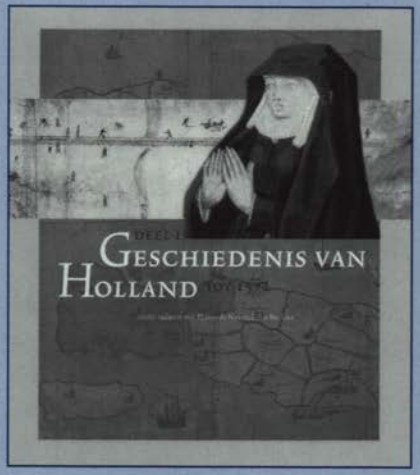
Nieuwe Geschiedenis van Holland

Zowel in Nederland als daarbuiten roept de term 'Holland' ogenblikkelijk een rits associaties op van wat 'typisch Hollands' zou zijn, variërend van de stereotiepe tulpen, klompen, polders en molens tot op compromissen gerichte, tolerante en burgerlijke overlegcultuur die het gevolg zou zijn van de noodzaak de handen ineen te slaan tegen het alom aanwezige water. Maar hoeveel waarheid schuilt er in deze sleetse beelden??? Bijna veertig historici, geografen, kunsthistorici, archeologen en sociale wetenschappers hebben de Hollandse geschiedenis kritisch tegen het licht gehouden. Het resultaat is een fascinerende speurtocht naar het 'Hollandse' in de samenleving, vastgelegd in vier fraai geïllustreerde boeken.

Zojuist verschenen
Deel I: tot 1572

In het jaar 1000 lag het huidige grondgebied van de provincies Noord- en Zuid-Holland aan de rand van de beschaafde wereld. Een paar kleine nederzettingen en een enkel klooster in een overigens woest en nat landschap – meer had deze streek niet te bieden. Drie eeuwen later, in 1300, lagen de kaarten wezenlijk anders: grote delen van Holland waren in cultuur gebracht, steden als Dordrecht hadden zich ontwikkeld tot handelscentra van belang en de eerste Hollandse schrijvers en schilders leverden hun producten af. En dat was nog maar het begin. Want nog eens drie eeuwen later, rond 1600, was Holland uitgegroeid tot een ware wereldmacht, zowel economisch als cultureel.

Dit eerste deel van de *Geschiedenis van Holland* verklaart de voortvarende ontwikkeling van het graafschap Holland en laat zien in hoeverre in deze periode al de basis is gelegd van een cultuur die wij 'typisch Hollands' noemen.



Teken nu in op de hele set!!!
Geschiedenis van Holland. Onder redactie van Thimo de Nijs en Eelco Beukers, drie delen in vier banden, ±1500 blz., gebonden, geïllustreerd, ISBN set 90-6550-700-0. Voor alle delen samen geldt een setprijs van €90,– (inclusief verzendkosten) De setprijs wordt per deel afgerekend (€22,50 per deel). De delen zijn ook afzonderlijk te bestellen en kosten dan ca. €25,– per band (exclusief verzendkosten).

Deel I: tot 1572 (320 blz., ISBN 90-6550-682-9, mei 2002); *Deel II: 1572-1795* (ca. 450 blz., ISBN 90-6550-683-7, september 2002); *Deel IIIA/B: 1795-2000* (ca. 750 blz., ISBN 90-6550-684-5 en ISBN 90-6550-685-3, december 2002)

Postbus 1741, 1200 BS Hilversum | Larenseweg 123, 1221 CL Hilversum | T 035-6859856 | F 035-6836557 |
bestel@verloren.nl | www.verloren.nl | Onze boeken zijn verkrijgbaar in de erkende boekhandel.
Bij directe bestellingen worden de verzendkosten in rekening gebracht.