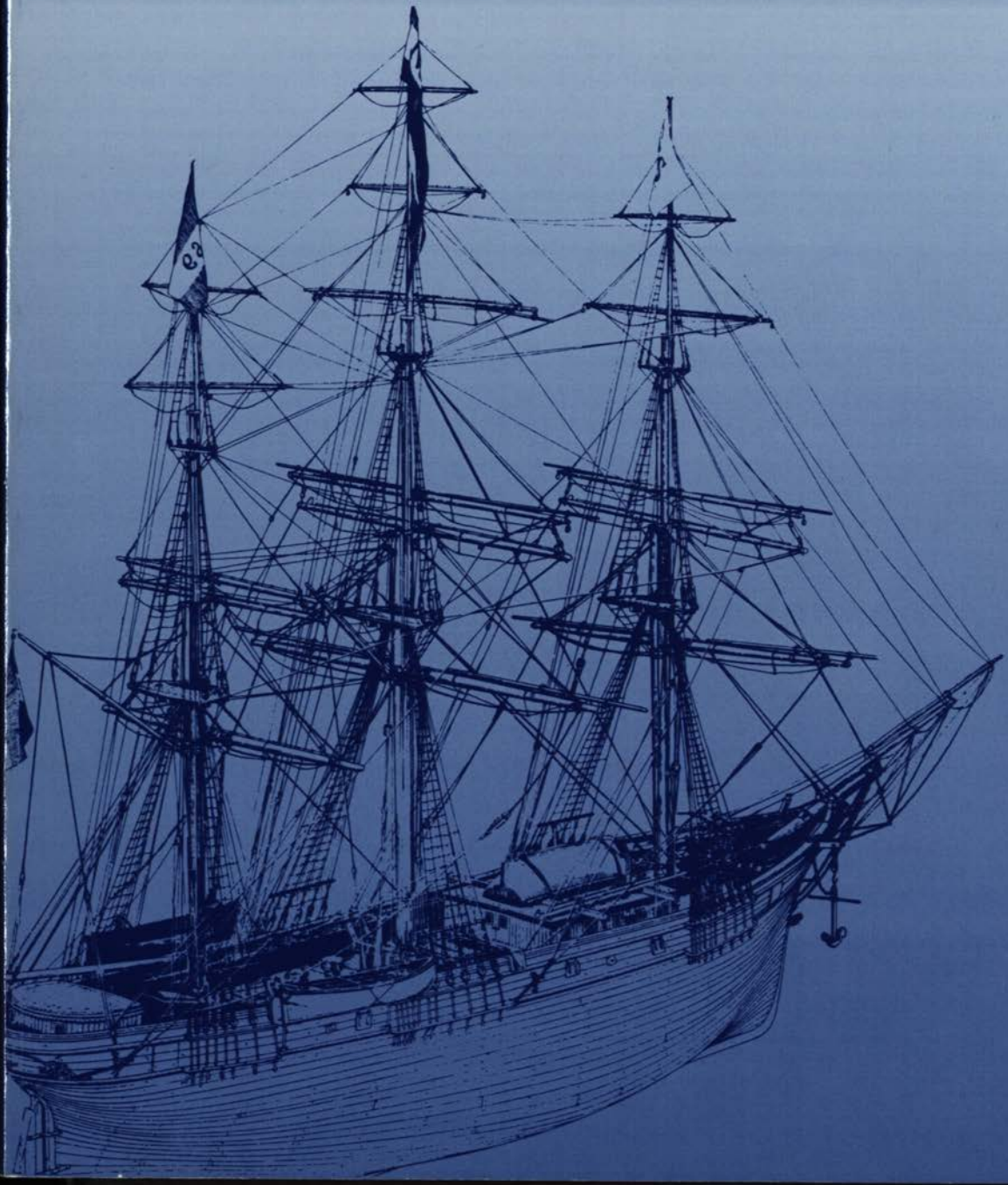
23 (2004) 1

ZEEGESCHIEDENIS



TIJDSCHRIFT VOOR ZEEGESCHIEDENIS

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

[redacted]

NEDERLANDSE VERENIGING VOOR ZEEGESCHIEDENIS

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

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

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

Bestuur
drs. H. de Bles, *voorzitter*, drs. P.G.M. Diebels, *secretaris*, ir. A.J.J.M. van Koningsbrugge, *penningmeester*, dr. L.H.J. Sicking, E.K. Spits, dr. H. Stapelkamp

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

Contributie inclusief abonnement op *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* €25,– (binnenland) (tot 26 jaar €18,– na sturen fotokopie paspoort aan penningmeester) en €31,50 (buitenland) over te maken op postgirorekening 390150 ten name van de penningmeester van de vereniging te Zoetermeer. Losse nummers kosten €15,– (excl. verzendkosten).

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

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

Tijdschrift voor Zeegeschiedenis

JAARGANG 23, NR. 1

MEI 2004

Ten geleide

Met de legendarische woorden 'Ieder voordeel hep zijn nadeel' besluit Anton Kos niet alleen zijn recensie over *In het kielzog* – het liber amicorum dat J.R. Bruijn werd aangeboden bij zijn afscheid als hoogleraar zeegeschiedenis – maar tevens betekenen deze woorden het einde van zijn redacteurschap van het *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*. Hoeveel voordelen dit afscheid misschien ook voor de betrokkene zelf meebrengt, de overige redactieleden betreuren zijn vertrek. U als lezer kunt in dit nummer genieten van Kos' onorthodoxe taalgebruik, waarbij woorden als 'hopsa' en wijsheden als 'De ijdelen onder ons twijfelen het meest, en geloven eerder dan ze overtuigen.' te pas – en ook wel eens te onpas – worden gebezigd.

In het laatste nummer van *Acht glazen* werd verslag gedaan van de uitreiking van de J.R. Bruijn-prijs aan Danielle van den Heuvel. De scriptie die door deze prijs werd bekroond, ligt ten grondslag aan het artikel over Enkhuizer zeemansvrouwen dat de gelauwerde studente in dit nummer van het *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* publiceert. Daarnaast biedt het voorliggende tijdschrift een kunsthistorisch artikel, met niet alleen aandacht voor vanitas-stillevens, maar ook voor numismatiek. Om de vraag te beantwoorden wat dit alles met de zeegeschiedenis van doen heeft, leze men de bijdrage van mevrouw Gay van der Meer. Tenslotte schreef Clé Lesger een artikel, dat nauw verband houdt met zijn in 2001 verschenen boek *Handel in Amsterdam ten tijde van de Opstand. Kooplieden, commerciële expansie en verandering in de ruimtelijke economie van de Nederlanden ca. 1550-ca. 1630*. Een prikkelende en tot discussie uitlokkende recensie van dit werk – van de hand van Karel Davids – is te vinden bij de boekbesprekingen.

In de hierboven genoemde boekbespreking van Anton Kos uit hij een verwijt in de richting van zowel recensenten als de lezers van hun pennenvruchten: 'De meeste recensenten lezen het werk niet of half of vooringenomen [sic] en wat ze schrijven beklijft ook al niet.' Die woorden zijn geheel voor zijn rekening. Vol vertrouwen in het lezerspubliek van dit tijdschrift heeft de redactie getracht een afwisselend en boeiend geheel samen te stellen.

Joke Korteweg

BIJDRAGEN

Schepen en schippers in Amsterdam tijdens het laatste kwart van de zestiende eeuw
Clé Lesger 3

Vergankelijke rijkdom
Een penning, afgebeeld op een Vanitas-schilderij, van de verovering van het Portugese galjoen São Jago door twee Zeeuwse schepen nabij Sint-Helena in 1602
Gay van der Meer 17

Getrouwd met Jan Compagnie
Oost-Indievaarders en hun echtgenotes in Enkhuizen en omgeving (1700-1750)
Danielle van den Heuvel 30

MEDEDELINGEN

Over de auteurs 43

LITERATUUR

Boekbesprekingen 44

Nieuwe boeken en artikelen
Ron Brand 83

AGENDA 128

Schepen en schippers in Amsterdam tijdens het laatste kwart van de zestiende eeuw*

CLÉ LESGER

INLEIDING

In de jaren dat de Beeldenstorm (1566) en de Opstand tegen Spanje nog niet hadden geleid tot een scheuring in de Nederlanden en het ontstaan van zelfstandige staten in Noord (de Republiek) en Zuid (de Spaanse Nederlanden), hadden de Amsterdamse handel en scheepvaart niet de omvang die ze in de zeventiende eeuw zouden bezitten. Van een zelfstandige handel op de Middellandse Zee, de Witte Zee, Amerika, Afrika, Oost-Indië en het Verre Oosten (Japan, Taiwan) was in deze jaren nog geen sprake. De stad speelde wel een belangrijke rol in de goederenuitwisseling tussen de Nederlanden enerzijds en Noord- en Noordoost-Europa anderzijds. Vooral de contacten met de Kleine Oost (de Noord-Duitse en Deense Noordzeekusten) en de Grote Oost (het Oostzeegebied) waren intensief. Vanuit Amsterdam werden importprodukten uit die gebieden (graan, hout, pek, teer) over de Nederlanden verspreid en omgekeerd werden exportprodukten uit de Nederlanden zelf (wollen en linnen stoffen, haring, bier) en tevens wijnen en koloniale waren vanuit de Amsterdamse haven naar Noord- en Noordoost-Europa verscheept. De wijnen en koloniale goederen werden overigens niet rechtstreeks vanuit de producerende landen in Amsterdam aangevoerd, maar bereikten de stad vanuit andere havens in de Nederlanden, in het bijzonder Antwerpen, Arnemuiden, Middelburg en Dordrecht, waar men intensieve contacten onderhield met het Duitse achterland, Engeland en havens aan de Atlantische kusten van Frankrijk, Spanje en Portugal.[1]

Terwijl dit verhaal in grote lijnen bekend is, weten we betrekkelijk weinig over de dagelijkse praktijk in de Amsterdamse haven en over de vervrachters: schippers en rederijen die het transport van en naar Amsterdam verzorgden. In deze bijdrage wil ik pogen daarover wat meer helderheid te verschaffen. Na een korte introductie over de infrastructuur van de haven zelf zal ik aandacht vragen voor de schippers die Amsterdam op hun reizen aandeden. Dan komt de herkomst van de schippers aan bod, maar ook de mate waarin zij zich specialiseerden op bepaalde routes en gebieden. Tot slot wil ik stilstaan bij het verschijnsel dat schippers en reders zich niet uitsluitend hebben beziggehouden met transport, maar ook een zelfstandige rol in de handel hebben gespeeld.

De bron die in deze bijdrage een grote rol zal spelen en die het ook mogelijk maakt op enkele zaken een nieuw licht te werpen, bestaat uit twee registers van het zogenaamde 'convooigeld'.[2] Het betreft de bewaard gebleven administratie van alle goederen die bij import en export in de Amsterdamse haven werden geregistreerd. In het ene register zijn gegevens opgenomen van ontvangsten over de export in de maanden juli tot en met oktober 1580 en de import van juli tot en met september in datzelfde jaar.[3] Het andere register bevat voor de maanden januari tot en met juni 1584 vergelijkbare informatie. Voor geen enkel ander jaar uit de lange periode tot het begin van de negentiende eeuw is dergelijke informatie beschikbaar. De bron biedt dan ook een unieke blik op de gang van zaken in de Amsterdamse haven aan de vooravond van de grote expansie die omstreeks 1590 inzette.

DE AMSTERDAMSE HAVEN

Van het einde van de veertiende eeuw tot de aanplemping van het Stationseiland in het IJ en

de bouw van het Centraal Station aan het einde van de negentiende eeuw, werd de stad aan de IJ-zijde afgesloten door paalrijen.[4] Eeuwenlang vormden die palen niet alleen een onderdeel van de verdedigingswerken van de stad, maar tevens een beschutte ligplaats. De schepen die zich binnen de palen hadden teruggetrokken, vonden er bescherming tegen golfslag, storm en ijsgang. Gedurende het vaarseizoen was het ook buiten de paalrijen een drukte van belang. Daar bevond zich de rede van Amsterdam, waar de grote zeeschepen voor anker gingen om lading in te nemen of te lossen. Talrijke verordeningen werden uitgevaardigd om de gang van zaken aan de rede te reguleren. In een verordening van 27 april 1562 lezen we dat de schepen bij het uitwerpen van de ankers een afstand van tenminste tachtig voet tot de palen in acht moesten nemen. De achterstevens dienden ten minste honderd voet van de paalrij verwijderd te blijven.[5] Daaruit valt af te leiden dat de schepen met de voorsteven naar open water afgemeerd lagen en dat er tussen de paalrij en achterstevens ruimte bleef voor kleine schepen om te varen en aan te leggen. Voor het laden en lossen van de schepen die op de rede lagen, waren talrijke lichters, dekschuiten en andere vaartuigen beschikbaar. Zij verzorgden het transport tussen de zeeschepen, die op de rede bleven liggen, en de pakhuizen en paktuinen in de stad. Op een kaart van Cornelis Anthonisz uit 1544 is duidelijk te zien dat ook de kaden als opslagplaats werden gebruikt. Vooral aan de kaden langs het IJ zijn grote stapels hout opgetast.

Het water binnen de paalrij diende als ligplaats voor kleinere schepen.[6] Maar in de wintermaanden, wanneer de handelsvaart stil lag, werden hier ook de koopvaarders opgelegd. Speciaal voor dat doel bestemd waren trouwens de zogenaamde 'walen', door palen afgeschoten waters aan de oost- en westzijde van de stad, waar de schepen onttakeld en onder bewaking wachtten tot het nieuwe vaarseizoen aanbrak. In het voorjaar werden de schepen daar weer bedrijfsklaar gemaakt en, indien noodzakelijk, op de nabijgelegen werven gerepareerd. De in de zestiende eeuw gegraven Oude Schans, toen Nieuwe Gracht genaamd, was met een breedte van zestig meter ook geschikt als winterlaag en sloot aan bij de waal aan de oostzijde van de stad. Het aantal schepen dat in de maanden november tot april in Amsterdam overwinterde, was doorgaans zeer groot en bedroeg in de winter van 1583 op 1584 ten minste 247 stuks (zie tabel 1).[7]

Onder deze schepen bevond zich een elftal onder bevel van schippers uit de Kleine Oost en het Oostzeegebied. Kennelijk waren de schippers er niet in geslaagd voor het invallen van de winter de Amsterdamse haven te verlaten en nu wachtten ze er het nieuwe vaarseizoen af. Uiteraard treffen we binnen de palen ook de schepen onder bevel van een Amsterdamse schipper, maar heel groot was hun aantal niet. Schepen met schippers uit andere plaatsen dan Amsterdam waren in veel grotere aantallen opgelegd. Nadere beschouwing wijst uit dat de schippers veelal afkomstig waren uit plaatsen die zelf niet beschikten over een grote en veilige haven om te overwinteren. In Waterland betrof het plaatsen als Broek in Waterland, Landsmeer en Ransdorp. Onder de Waddeneilanden nam Terschelling (18 schippers) een dominante plaats in en de schippers uit Friesland kwamen uit plaatsen als Hindeloopen (68), Molkwerum (25) en Staveren (19).[8] Hierna zal nog blijken dat vermoedelijk ook het eigendom van de schepen een rol speelde bij de keuze voor Amsterdam als winterlaag.

Een derde onderdeel van het Amsterdamse havencomplex werd gevormd door de oude haven tussen IJ en Middeldam: het Damrak. Aan de westzijde was het Damrak voorzien van een kade, maar aan de oostzijde ontbrak deze. Daar konden goederen vanuit lichters en dekschuiten direct in de pakhuizen worden opgeslagen of vanuit de pakhuizen op schuiten worden geladen om naar de zeeschepen op de rede te worden gebracht. Die pakhuizen bevonden zich achter de huizen aan de westzijde van de Warmoesstraat, in de zestiende eeuw de woonplaats van de Amsterdamse handelselite.[9] De drukte van het Damrak laat zich goed afleiden

Tabel 1 Domicilie van schippers wier schepen overwinterden in de Amsterdamse haven, 1583/84

Domicilie*	Aantal	Percentage
Amsterdam (stad)	42	17%
Noorderkwartier	25	10%
West-Friesland + Kop Noord-Holland	4	2%
Waddeneilanden	20	8%
Zuiderkwartier	3	1%
Friesland	133	54%
Overijssel (Kampen)	7	3%
Kleine Oost	9	4%
Grote Oost	2	1%
Onbekend	2	1%
Totaal	247	100%

Bron: Nationaal Archief, Rekenkamer ter Auditie, inv.nr. 4366a.
* De indeling in regio's sluit aan bij die in P.C. van Royen, *Zeevarenden op de koopvaardijvloot omstreeks 1700* (Amsterdam 1987) 78-79.

uit de talrijke verordeningen die het gedrang in dit water moesten verminderen. In een uitvoerige ordonnantie van 6 mei 1556 werden grotere schepen verbannen naar het havengebied buiten de palen en verder werd geconstateerd dat zich in het Damrak veel schepen bevonden die daar strikt genomen niet hoefden te zijn. Van 1 mei tot 1 oktober, het drukke seizoen, dienden lichterschepen na het lossen dan ook onmiddellijk het Damrak te verlaten en af te meren aan de palen buiten de Nieuwe Brug. Damlopers, schuiten die het transport in de grachten verzorgden, mochten evenmin in het Damrak blijven liggen en dienden een ligplaats te vinden in het zuidelijk deel van de grachten. Er werd bovendien een havenmeester aangesteld om toe te zien op naleving van de ordonnantie.[10] In latere ordonnanties werd er steeds vaker toe overgegaan de schepen in groepen samen te voegen en deze een vaste ligplaats aan te wijzen. Zo moesten vaartuigen met bakstenen en turf doorsteken naar het Rokin en schepen met fruit dienden op aangewezen plaatsen in de grachten af te meren. Van de grote aantallen veerschepen op Kampen, Zwolle, Hasselt, Zwartsluis en andere plaatsen aan de oostzijde van de Zuiderzee, mochten er toen niet meer dan twee tegelijk in het Damrak aanwezig zijn en in mei 1589 werd verordonneerd dat de veerschuiten op Rotterdam, Delft, Den Haag en Leiden, die in het Rokin een ligplaats hadden, niet langer de damsluizen mochten versperren. Ook deze schepen werd een vaste plaats aangewezen.

Anders dan het Damrak, waar men geen andere mogelijkheid had dan met allerlei maatregelen congestie trachten te voorkomen, kon het havengebied in het IJ betrekkelijk eenvoudig worden uitgebreid. Het oude havenfront, dat vanaf het midden van de vijftiende eeuw een lengte had bezeten van ongeveer 600 meter werd vergroot door in de jaren tachtig van de zestiende eeuw de paalrij in westelijke richting te verlengen. Daarmee kreeg het havenfront een lengte van 1600 meter. Na een verdere uitbreiding in oostelijke richting bezat de stad

omstreeks 1600 een havenfront met een lengte van twee kilometer.[11]

Schippers in Amsterdam

Een simpele vraag als die naar de herkomst van de vervrachters voert ons direct in een veld vol voetangels en klemmen. In de registers van het convooigeld is altijd de naam van de schipper opgetekend en, met uitzondering van de registratie van de export in 1580, ook de door de schipper opgegeven domicilie. Over de precieze inhoud van dit begrip is evenwel decennia lang gedebatteerd. Daarbij draaide het om de vraag of de domicilie betrekking had op de woonplaats van de schipper of op de thuishaven van het schip.[12] Vooralsnog ga ik er van uit dat de vermeldingen in de registers van het convooigeld doorgaans betrekking hebben op de woonplaats van de schipper. Waar lagen die woonplaatsen nu feitelijk?

In tabel 2 heb ik informatie bijeengebracht over de domicilie van de schippers die verantwoordelijk waren voor de 900 aankomsten die van januari tot en met juni 1584 in de Amsterdamse haven werden geregistreerd. Een eerste constatering is dat de vaart op Amsterdam grotendeels in handen was van schippers uit de Noordelijke Nederlanden. Zij waren goed voor 619 van de 900 aankomsten (69%). Duidelijk is ook dat Amsterdamse schippers zelf maar een bescheiden aandeel leverden in de vaart op hun stad. Uit het gebied ten noorden van het IJ, van de Waddeneilanden en uit Friesland kwamen aanzienlijk meer schippers. Uitzonderlijk grote aantallen werden geregistreerd voor Terschelling (80), Vlieland (52), Hindeloopen (86) en Staveren (36). De schippers uit het Noorderkwartier, West-Friesland en de kop van Noord-Holland kwamen uit een betrekkelijk groot aantal plaatsen die elk niet zeer veel schippers

Tabel 2 Domicilie van schippers bij binnenkomst in de Amsterdamse haven, januari-juni 1584

Domicilie*	Aantal	Percentage
Amsterdam (stad)	93	10%
Noorderkwartier	80	9%
West-Friesland + Kop Noord-Holland	95	11%
Waddeneilanden	142	16%
Zuiderkwartier	2	0%
Friesland	189	21%
Overijssel (Kampen)	18	2%
Kleine Oost	230	26%
Noorwegen	7	1%
Grote Oost	34	4%
Britse eilanden	2	0%
Frankrijk (Atlantische kust)	6	1%
Onbekend	2	0%
Totaal	900	100%

Bron: Nationaal Archief, Rekenkamer ter Auditie, inv.nr. 4366a.
* Zie de noot bij tabel 1.

leverden. In die streken was de scheepvaart, in de steden en op het platteland, blijkbaar een wijd verbreid fenomeen.

Naast de Nederlanders speelden vooral de schippers uit de Kleine Oost een grote rol in het transport op Amsterdam. Niet minder dan 230 maal werd er in het register van het convooigeld een binnenvallend schip geregistreerd onder bevel van een schipper uit Noord-Duitsland en Denemarken ten westen van de Sont.[13] De meeste schippers kwamen uit Emden (88), Bremen (58) en, in veel minder grote aantallen, uit Hamburg (22). Kopenhagen (12) en Lübeck (8) waren de belangrijkste schippersdomicilies in de Grote Oost, het gebied ten oosten van de Sont. De schippers uit deze gebieden waren vrijwel exclusief betrokken bij de vaart op hun regio van herkomst. De havens van afvaart die zij bij binnenkomst in Amsterdam opgaven aan de commiezen van het convooigeld lagen bijna altijd in de regio waar zij zelf woonden. Dat geldt overigens niet alleen voor de schippers uit de Kleine- en Grote Oost, maar ook voor die uit Noorwegen, Engeland en de havens aan de Atlantische kust van Frankrijk.

Zoals gezegd, verzorgden Nederlandse schippers het grootste deel van het transport naar de Amsterdamse haven. De vraag die zich daarbij aandient, is of de schippers uit een bepaalde regio (stad Amsterdam, Noorderkwartier, West-Friesland, Waddeneilanden en Friesland) zich specialiseerden op bepaalde bestemmingen. Volgens Christensen, die uitvoerig studie heeft gedaan naar de Nederlandse Oostzeehandel omstreeks 1600, specialiseerden schippers zich niet en had de Oostzeevaart het karakter van wilde vaart.[14] Voor de jaren omstreeks 1700 is men daar minder zeker van. Specialisatie op slechts één gebied kwam toen inderdaad weinig voor, want de schepen die graan haalden uit het Oostzeegebied, laadden vaak eerst een ruim vol zout aan de Atlantische kusten van Frankrijk, Spanje en Portugal. Alleen bij de walvisvaart in Arctische wateren en bij de houtvaart op Noorwegen was die specialisatie er wel.[15] Toch was er toen ook bij andere vaargebieden sprake van een zekere mate van specialisatie. Die hing samen met het scheepstype waar men in een bepaalde regio de voorkeur aan gaf, maar ook lijkt er omstreeks 1700 sprake te zijn geweest van een verschil tussen schippers uit de steden en die van het platteland. Eerstgenoemden hielden zich bezig met de langere en meer riskante tochten, terwijl plattelanders de voorkeur gaven aan de oude en vertrouwde trajecten.[16] De registers van het convooigeld maken het mogelijk om na te gaan of de situatie omstreeks 1600 inderdaad heel anders was dan die van een eeuw later.

In tabel 3 heb ik getracht de discussie over de mate van specialisatie onder schippers wat minder vaag en impressionistisch te maken door de berekening van een zogenaamde specialisatie-index. Dit is een cijfer dat varieert tussen 0 (geen enkele specialisatie) en 100 (maximale specialisatie).[17] De specialisatie-index geeft antwoord op de vraag in welke mate de groepen schippers in de Amsterdamse haven zich specialiseerden in de vaart op de zeven gebieden die ik onderscheid: de Kleine Oost, Noorwegen, de Grote Oost, de Britse eilanden, Frankrijk, Spanje en Portugal.[18] Omdat voor de jaren omstreeks 1700 een verschil is geconstateerd tussen stadse schippers en die van het platteland, heb ik ook hier dat onderscheid gemaakt. De specialisatie-index is vooral geschikt om dit soort verschillen te meten.

Een korte blik op tabel 3 volstaat om te constateren dat de Amsterdamse schippers het breedst georiënteerd waren: hun specialisatie-index is met een waarde van 64,5 veruit het laagst. Inderdaad werden zij op vrijwel alle vaarten aangetroffen. Wel lag het zwaartepunt van hun activiteiten op het transport vanuit het Oostzeegebied (goed voor 50% van hun binnenkomsten in Amsterdam), de Kleine Oost (17%) en Noorwegen (12%). Na de Amsterdammers vertoonden de schippers uit het Noorderkwartier en die uit West-Friesland en de Kop van Noord-Holland de breedste spreiding van hun beroepsmatige activiteiten. Dat

*Tabel 3 Specialisatie van schippers bij binnenkomst in de Amsterdamse haven, januari-juni 1584**

Domicilie	Specialisatie-index	Aantal
Amsterdam (stad)	64,5	92
Noorderkwartier: dorpen	77,4	53
Noorderkwartier: steden	71,8	26
West-Friesland + Kop Noord-Holland: dorpen	81,8	33
West-Friesland + Kop Noord-Holland: steden	79,8	61
Friesland	90,6	188
Waddeneilanden	96,9	139

Bron: Nationaal Archief, Rekenkamer ter Auditie, inv.nr. 4366a.
* Feitelijk begon het vaarseizoen pas in april. Tijdens de maanden januari-maart 1584 werd van slechts 80 schepen de omvangst van het 'incomende convooigeld' geregistreerd.

geldt zowel voor schippers uit de steden als van het platteland. Onder die laatste categorie namen dorpen als Akersloot, Ransdorp, Schellingwoude, Zunderdorp en Landsmeer een prominente plaats in. De schippers uit de dorpen onderhielden, blijkens het register van het convooigeld, geen contacten met de Kleine Oost en kwamen ook weinig vanuit Noorwegen in de stad aan. Wel waren ze zeer actief in de vaart op het Oostzeegebied (goed voor 62% van hun binnenkomsten in Amsterdam) en in mindere mate die op Engeland (19%) en Portugal (11%). Onder de stedelingen waren vooral de Haarlemmers actief op vele fronten. De kleine aantallen schippers uit Alkmaar, Edam, Monnickendam en Purmerend waren meer gespecialiseerd en vertoonden een vaarpatroon dat niet veel afweek van de plattelanders.

Bij hun binnenkomst in de Amsterdamse haven in de maanden januari tot en met juni 1584 waren de schippers uit de West-Friese dorpen vrijwel uitsluitend afkomstig uit Noorwegen (55%) en het Oostzeegebied (39%). De specialisatie-index bereikt dan ook een hoger niveau (index = 81,8) dan die voor de schippers uit de West-Friese steden: Enkhuizen, Hoorn en Medemblik (index = 79,8). Deze stadse schippers voeren in grote aantallen op het Oostzeegebied (72% van hun binnenkomsten in Amsterdam) en lieten de vaart op Noorwegen grotendeels over aan de plattelanders. Wel voeren ze op de Kleine Oost, Engeland, Frankrijk en Portugal. De Friezen waren met een specialisatie-index van 90,6 veel minder breed georiënteerd dan de Hollanders. Alle Friese schippers hadden hun domicilie in de zuidwesthoek van die provincie. De belangrijkste woonplaatsen waren Hindeloopen, Staveren, Molkwerum, Workum en Koudum. De Friezen waren sterk gericht op de houtvaart uit Noorwegen (74% van de binnenkomsten) en slechts 23% kwam uit het Oostzeegebied naar Amsterdam. Onder die laatste categorie speelden vooral de schippers uit Staveren een dominante rol. Zij vertoonden met hun specialisatie op de Oostzee een patroon dat tegengesteld was aan dat van de overige Friezen.

Het meest eenzijdig in hun vaarpatroon waren evenwel de schippers van de Waddeneilanden. Zij waren voornamelijk afkomstig van de eilanden Vlieland en Terschelling. Met tachtig binnenkomsten in Amsterdam waren de schippers van Terschelling vergelijkbaar met de Hindelooper schippers (86 binnenkomsten), maar hun specialisatie was volstrekt tegengesteld.

Vrijwel alle Hindelooper schippers (92%) kwamen uit Noorwegen in de Amsterdamse haven aan en vrijwel alle schippers van Terschelling (96%) hadden een reis uit het Oostzeegebied achter de boeg. Overigens kwamen ook de schippers van Vlieland vrijwel zonder uitzondering uit de Oostzee. Resumerend kan worden vastgesteld dat de mate van specialisatie groter wordt met het toenemen van de afstand tot Amsterdam en dat de stadse schippers een bredere oriëntatie kenden dan de schippers van het platteland. De opvatting van Christensen dat schippers zich niet specialiseerden en transport in deze jaren het karakter had van wilde vaart, kan op basis van het Amsterdamse materiaal dus niet bevestigd worden. Nu duidelijk is geworden dat de mate waarin de schippers gespecialiseerd waren nogal varieerde naar regio van domicilie en aard van de woonplaats (stad of platteland) resteert de vraag naar de verklaring van deze patronen.

Het materiaal om deze vragen te beantwoorden is beperkt, maar bij de regionale verschillen in specialisatiegraad dringt de mogelijkheid van een relatie met de maritieme traditie in die gebieden zich wel sterk op. Vrijwel overal in het gebied ten noorden van het IJ hield de plattelandsbevolking zich in leven met een combinatie van beroepsactiviteiten: veehouderij, (haring) visserij, vrachtvaart, grondwerk, vogelvangst en nog veel meer.[19] Dat verschijnsel, zo wordt doorgaans verondersteld, heeft te maken met de slechte kwaliteit van de (natte) gronden in het Noord-Hollandse veengebied en de vergaande versnippering van het agrarisch bedrijf. Elders heb ik al betoogd dat de kwaliteit van de gronden in Waterland aanzienlijk slechter was dan die in West-Friesland en dat in de Waterlandse dorpen dus veel eerder de noodzaak bestond om buiten de agrarische sector een aanvullend inkomen te verwerven.[20] Door de vertrouwdheid met het water en de nabijheid van een handelscentrum als Amsterdam, waren vrachtvaart en visserij voor de hand liggende keuzen. Uit de verslagen van de *enqueste* van 1494 en de *informacie* van 1514 wordt duidelijk dat de dorpen in Waterland en de Zeevang in die periode al intensief bij de vrachtvaart waren betrokken. In West-Friesland was daarvan in 1494 nog geen sprake. Alleen in het zuidelijk deel van het gebied, aansluitend bij de Zeevang, werden maritieme activiteiten opgetekend. Onder druk van de economische crisis breidde dit gebied zich verder uit en in 1514 was het aantal dorpen dat bij de vrachtvaart was betrokken toegenomen.[21] Van een intensieve betrokkenheid bij de vrachtvaart was evenwel pas sprake vanaf omstreeks 1560.[22]

Met uitzondering van Staveren, een plaats met een lange maritieme traditie, lijkt men ook in Friesland pas in de tweede helft van de zestiende eeuw op grotere schaal actief te zijn geweest in de scheepvaart.[23] Maar de hoogste graad van specialisatie en ook de meest recente inschakeling bij de internationale vrachtvaart treffen we aan op de Waddeneilanden. Ook daar was men vanouds vertrouwd met de zee en als vissers en vrachtvaarders duiken de eilanders regelmatig in de bronnen op.[24] Vanaf 1574 echter, nam het aantal malen dat zij in de Sont, de smalle toegang tot de Oostzee, werden geregistreerd explosief toe. En tevens werd de omvang van de schepen waar zij het bevel over voerden snel groter. De blokkade van de Amsterdamse haven en scheepvaart door de Watergeuzen en het daardoor ontstane tekort aan transportcapaciteit is de meest waarschijnlijke verklaring van de snelle opmars van de Waddeneilanders in het internationale vrachtverkeer.

Hoe dit ook zij, het heeft er alle schijn van dat schippers uit gebieden met een lange traditie in de vrachtvaart een brede oriëntatie vertoonden, terwijl nieuwkomers zich specialiseerden in de vaart op één gebied. Dat suggereert dat maritieme kennis en vaardigheden een rol speelden bij de specialisatietendensen die hiervoor zijn aangetoond. De schippers van de Waddeneilanden, die nog maar kort bij de internationale vrachtvaart waren ingeschakeld, misten eenvoudigweg de kennis en ervaring om soepel over te schakelen van de ene vaart op de andere. Die tendens zou versterkt kunnen zijn doordat

de groeiende omvang van de vrachtvaart in de zestiende eeuw een dergelijke specialisatie op regionaal niveau ook economisch mogelijk maakte. In de tijd dat de Waterlanders bij de vrachtvaart betrokken raakten, was de vraag naar vrachtruimte daarvoor misschien te klein.

De bredere oriëntatie van de stedelijke schippers sluit bij deze verklaring aan. Vanouds waren de steden de brandpunten van handel en scheepvaart en het hoeft dan ook geen verbazing te wekken dat maritieme ervaring en kennis daar doorgaans in grotere mate beschikbaar waren dan op het platteland.[25] Dat geldt voor Amsterdam en Haarlem in vergelijking met het platteland van het Noorderkwartier, voor de West-Friese steden in vergelijking met het omliggende platteland én het geldt voor Staveren in vergelijking met de overige schippersdomicilies in Friesland.[26] Vanuit dat perspectief gezien, is het ook niet vreemd dat schippers met een stedelijke thuisbasis een groot aandeel hadden in de vaart op de nieuwe gebieden die vanaf 1590 vanuit de Republiek werden bevaren.[27]

De handelszaken van schippers

In de vrachtvaart was de schipper een centrale figuur. Hij nam de bemanning aan, regelde de betaling van het scheepsvolk, was verantwoordelijk voor het laden, stuwen en lossen van de lading, hield toezicht op de staat van schip en tuigage, tekende de ontvangstbewijzen voor de lading (cognossementen), was in veel gevallen mede-eigenaar van het schip en buitengaats was hij het hoogste gezag aan boord. In bevrachtingscontracten wordt de schipper vaak aangeduid als "schipper ende meester naest Godt van sijne schepe".[28] Maar de taken van de schipper bleven niet beperkt tot het transport van goederen. In de zestiende eeuw speelden schippers vaak ook een rol in de verhandeling van de koopwaar die zij vervoerden. Hoe omvangrijk hun rol in de handel was, is niet vast te stellen. Maar de registers van het convooigeld geven wel een aanwijzing.

In tabel 4 is aangegeven welk deel van het convooigeld in Amsterdam door schippers werd betaald en welk deel door kooplieden (of hun vertegenwoordigers). Daar blijkt dat een groot deel van de belasting op inkomende goederen in 1580 door de schippers zelf werd betaald (62%). Kooplieden en anderen die in Amsterdam op de kade stonden, betaalden slechts 38% van de totale opbrengst van de importheffing. Bij de export lag de verhouding omgekeerd. Nu waren het kooplieden en niet schippers die het leeuwendeel van het convooigeld (in dit geval op uitgaande goederen) betaalden. De cijfers uit de tabel zijn een aanwijzing dat een groot deel van de goederen die in Amsterdam werden aangevoerd op het moment van aankomst nog niet in het bezit was van lokale kooplieden. Deze veronderstelling wordt bevestigd door een opmerking van de Italiaanse gezant Guicciardini in de Nederlandse uitgave van zijn *Descrittione di tutti i Paesi Bassi* (1567). "Het is voorwaer", aldus Guicciardini, "wonderlijck ende schier onghelooffelijck, dat wanneer een van de voorseyde Vloten van twee oft drie hondert groote schepen [uit het Oostzeegebied, C.L.] hier aencomen, de inwoonders soo machtich van rijcdom zijn, dat zy selve terstondt alle het goedt opcoopen".[29] De in Amsterdam gevestigde kooplieden kochten de handelswaar die met de schepen werd aangevoerd en zullen dus in veel gevallen zaken hebben gedaan met de schippers. De exportproducten waren blijkens tabel 4 doorgaans wel in Amsterdamse handen, maar dat neemt niet weg dat schippers in 1580 en 1584 nog altijd 20 en 27% van de uitgaande rechten op deze goederen betaalden.

Tabel 4 Betaling van het convooigeld door koopman of schipper (percentage van de totale opbrengst van het convooigeld), 1580 en 1584

	koopman	schipper
Import 1580	38%	62%
Export 1580	80%	20%
Export 1584	73%	27%

Bron: Nationaal Archief, Rekenkamer ter Auditie, inv.nr. 4366 en 4366a.

In sommige gevallen zullen de schippers de goederen waarover zij het convooigeld betaalden ook daadwerkelijk in eigendom hebben gehad. De registers van het convooigeld lichten ons daar niet over in, maar het blijkt wel uit de bewaard gebleven pondtolregisters van de Oostzeehaven Elbing, het huidige Elblag bij Dantzig/Gdansk in Polen. Daar werd op 29 april 1586 schipper Albrecht Benditz van Amsterdam geregistreerd. Hij had bij aankomst 18.000 dakpannen aan boord die zijn eigendom waren en nam een lading in bestaande uit rogge, hop, canvas en hout. "[D]iesse wahren alle dem schiepern gehörig", werd in het register opgetekend.[30] Vaak echter was de eigenhandel van de schipper minder omvangrijk en bezat hij slechts een deel van de lading. Zo verscheepte schipper Petter Baukist uit Zunderdorp in Waterland naast 20 last rogge van zijn bevrachters ook nog 14 last tarwe en 1000 houten nagels voor eigen rekening.[31] Daarnaast hadden zowel de schipper als het scheepsvolk recht op gratis gebruik van een klein deel van de laadruimte voor goederen die zij voor eigen rekening verhandelden. Deze zogenaamde 'voering' was gewoonlijk vrij van tollen en heffingen op import en export.[32] Onder de benaming 'bosmansfurunge' werd deze voering wel opgetekend in de pondtolregisters van Elbing, maar inderdaad niet belast.[33]

Meestal echter functioneerden schippers in handelszaken als vertegenwoordiger van andere partijen. Voor kooplieden die niet over een eigen vertegenwoordiger in Amsterdam beschikten en geen mogelijkheid hadden een ondergeschikte of compagnon mee te laten reizen, was de schipper een goed alternatief. Zij bevrachtten zijn schip en gaven de schipper opdracht de goederen in Amsterdam van de hand te doen. Bij de talrijke vermeldingen in het pondtolregister van Elbing van 'Elbingsch gutt' en 'Dantzker gutt' dat door Nederlandse schippers naar de Republiek werd vervoerd, zal deze procedure niet ongebruikelijk zijn geweest. Hetzelfde gebeurde immers ook in de Amsterdamse haven, waar schippers meer of minder uitvoerige instructies kregen om in vreemde havens handel te drijven wanneer de koopman er niet over een vertegenwoordiger beschikte.[34]

Dat er veel aan het initiatief van de schipper werd overgelaten, blijkt ook uit de bewaard gebleven correspondentie van de Delftse koopman Claes Adriaansz van Adrichem met zijn schippers. In die correspondentie vinden we details over een post in het convooigeldregister van 1580. Daarin werd op 4 augustus 1580 opgetekend dat Aper Jansz, schipper van Delft, op 12 juli met een lading van 'tien hondert grof zout' uit 'Sint Tubis', het huidige Setubal in Portugal, in Amsterdam was aangekomen.[35] Het was ook de schipper die de importheffing, een bedrag van dertig gulden, aan de commies van het convooigeld betaalde. Uit de correspondentie tussen de koopman in Delft en de schipper in Amsterdam blijkt dat Aper Jansz het zout in Amsterdam verkocht tegen een prijs die hem op dat moment goed dunkte. Hij hield Van Adrichem weliswaar goed op de hoogte van zijn transacties, maar dat was achteraf. De situatie op de Amsterdamse markt vereiste snelle beslissingen en stond het niet toe iedere transactie vooraf met zijn principaal in Delft te bespreken. In een brief van 18 juli 1580 schreef Aper Jansz aan Van Adrichem: "[v]oerts is op dese tijt een coepman nae het schip ghevaren om het sout te besien om de reste te neemen; *soe wanneer ick yet gedaen sal hebben, sal 't selfde U met den eersten laten weeten*" [mijn cursivering, C.L.].[36] Ook regelt hij

de scheepsuitrusting en de proviandering van het schip voor de uitreis naar Noorwegen. Daarnaast verzoekt hij Van Adrichem in dezelfde brief in Delft uit te kijken naar rijksdaalders "... want wij sullen in Noerweegen daelders moeten hebben".

Veel schippers dreven niet alleen handel in opdracht van kooplieden, maar ook in naam van de gezamenlijke reders van het schip. En daarmee raken we aan de bedrijfsvorm die eeuwenlang de vrachtvaart heeft gedomineerd: de partenrederij.[37] De partenrederij was een antwoord op de problemen van financiering en risico die ontstonden toen de schepen groter werden. Met de scheepsgrootte liepen de bouw- en exploitatiekosten zo hoog op dat de kapitaalkracht van de meeste schippers en kooplieden onvoldoende was om zelfstandig een schip in de vaart te brengen en te houden. Bovendien waren de gevolgen van schipbreuk bij volledig eigendom door één individu desastreus. Al vroeg gingen belanghebbenden in de vrachtvaart er dan ook toe over het eigendom van een schip te spreiden over verschillende personen: de reders. Dezen hadden een aandeel (part) in het schip dat zij mochten verkopen, belenen en op andere wijze overdragen. Elk schip had dus een eigen rederij die bleef bestaan zolang men het schip exploiteerde. Een rederij kon een groot aantal reders omvatten. In de zestiende eeuw was het $^{1}/_{16}$ part gewoon, maar grotere en veel kleinere parten ($^{1}/_{32}$, $^{1}/_{64}$, $^{1}/_{128}$) kwamen ook voor.[38] Iedere reder participeerde voor zijn part in de bouw- en exploitatiekosten en deelde naar rato van zijn part in opbrengst en verlies van de onderneming.

De eerste aanwijzingen dat rederij in Holland een rol speelde, vinden we in Amsterdam in de eerste helft van de vijftiende eeuw.[39] In de zestiende eeuw was de rederij zeer gebruikelijk en wijd verspreid over (Noord-)Holland. Zo wilden de schippers van 21 Hollandse schepen die in 1552 in Zeeland aankwamen geen gehoor geven aan de opdracht van de autoriteiten om extra bewapening en bemanning aan boord te nemen "... sonder gesproken te hebbene ende expresse last te hebbene van hueren reeders, sulcx dat zy naer Hollant gereyst syn...".[40] En in een door tientallen Hollandse schippers ingediend verzoekschrift bij de Staten van Holland uit omstreeks 1563 spraken de schippers volgens eigen zeggen mede namens "...heurlieder Reders woonende in diversche steden ende plaetsen alhier in Hollandt tot groote menichte in getalle...".[41]

In de zestiende eeuw was de schipper binnen de rederij doorgaans de centrale figuur. Hij was in dienst van en werd betaald door de rederij maar daarnaast bezat hij meestal een part in het schip waarover hij het bevel voerde en was daardoor tevens reder.[42] Bij het opstellen van contracten en het maken van afspraken trad hij in binnen- en buitenland op namens de rederij. Daarbij ging het niet uitsluitend om zaken met betrekking tot het transport van goederen, maar ook om handel. Van meet af aan hebben de rederijen namelijk als een handelsonderneming gefunctioneerd.[43] De gezamenlijke reders rustten het schip uit, zorgden voor het benodigde handelskapitaal en deelden naar rato van hun participatie in winst of verlies van de reis. In de zestiende eeuw dreven de rederijen waarschijnlijk vooral handel in een relatief simpel ruilsysteem, waarbij zout uit Frankrijk en Portugal, eventueel na bewerking in Zeeland, naar de Oostzee werd vervoerd om daar uitgewisseld te worden tegen graan.[44]

Omstreeks het midden van de zestiende eeuw werd over de Hollandse rederij opgemerkt dat "...Hollanders als zy egheen beter prouffyt en weten aen coopmansgoedt te bevrachtene, gewonelyck zyn hen zelven te ladene met soute oft andere waeren hen ofte hueren portionarissen [reders, C.L.] toebehoorende soo vele dat sy de vracht ende oncosten wel gewonnen weten ende tot dyen nemen inne ander cooplieden goeden van grooter importantien boven heure behoorlycke ladinghe...".[45] Behalve wanneer zich profijtelijke transportmogelijkheden voordeden, belaadden de Hollandse rederijen hun schepen dus voor eigen rekening met zout en andere goederen. De reders zorgden daarmee voor een sluitende exploitatie van

het schip en namen boven de eigen lading nog de meer waardevolle goederen van kooplieden mee. De Antwerpse opstellers van het bezwaarschrift merkten bovendien op dat door deze werkwijze en de overbelasting van de Hollandse schepen, het juist de koopmansgoederen waren die bij storm en gevaar van schipbreuk het eerst overboord werden gezet "...meest tot laste vanden coopman".[46] Al met al zal duidelijk zijn dat de Hollandse partenrederijen door de spreiding van bouw- en exploitatiekosten over vele personen, in staat waren relatief grote schepen in de vaart te brengen. Ook leidde de combinatie van transportdiensten en eigenhandel tot goede bedrijfsresultaten en een uitstekende concurrentiepositie.

In de oudere literatuur is het wel voorgesteld alsof de schippers en reders al vroeg ondergeschikt waren aan kapitaalkrachtige kooplieden in met name Amsterdam.[47] Er zijn inderdaad veel aanwijzingen dat Amsterdammers al vroeg reedden aan schepen onder het bevel van Waterlandse schippers. Voor dit in de onmiddellijke nabijheid van Amsterdam gelegen gebied hoeft dat ook niet te verbazen. Maar in zijn algemeenheid was de rederij in de zestiende eeuw zeker geen exclusief stedelijke aangelegenheid en evenmin werd de rederij gedomineerd door kapitaalkrachtige Amsterdamse kooplieden.

In het Westfriese Wijdenes, bijvoorbeeld, een plaats waar men actief bij de scheepvaart betrokken was, bleek omstreeks 1560 de helft van de parten in bezit te zijn van de dorpelingen zelf, bijna 28 procent van de parten behoorde aan de inwoners van het nabijgelegen Enkhuizen, 16 procent aan inwoners van verschillende Westfriese dorpen en de steden Hoorn en Edam en van 6 procent van de parten is de woonplaats van de eigenaar onbekend.[48] Dat de kring van participanten doorgaans niet zeer wijd was, vindt mede zijn oorzaak in het feit dat beleggers werden gevonden onder familieleden, collega-schippers, bekenden (kooplieden) en personen die door participatie in de rederij hun eigen nering wensten te bevorderen. Onder die laatste groep treffen we nevenberoepen van de scheepvaart (scheepsbouwers, zeilmakers, touwslagers) en de leveranciers van drank en mondvoorraad voor de reis.[49] In West-Friesland raakte het partenbezit pas in de loop van de zeventiende eeuw geconcentreerd in de steden, in het bijzonder Hoorn.[50]

De invloed van het Amsterdamse kapitaal was vrijwel zeker groter in Friesland. In tabel 2 is gebleken dat Friese schippers, vooral die uit Hindeloopen, een aanzienlijk deel van het goederenvervoer op Amsterdam verzorgden. Van de Hindeloopers is inderdaad bekend dat zij vaak voeren in opdracht van Amsterdamse kooplieden. Maar ook veel schepen hoorden grotendeels thuis in Amsterdam. Reeds in 1527 werd van twee Noordvaarders onder bevel van Hindelooper schippers vermeld dat de reders "poirters van den stede van Amsterdam" waren.[51] Voor latere perioden is duidelijk dat de Friese schippers (en sommigen onder het scheepsvolk) weliswaar een part in het schip bezaten, maar dat de meeste scheepsparten in handen waren van Amsterdamse reders, die bovendien parten bezaten in een groot aantal schepen.[52]

Misschien geeft het overzicht van de schepen die in de winter van 1583/84 in de Amsterdamse haven overwinterden nog wel het beste beeld van de spreiding van het Amsterdamse partenbezit (zie tabel 1). Daar valt het grote aandeel op van de schepen met Friese schippers (54 procent van de overwinteraars). Van de 133 Friezen waren er niet minder dan 68 afkomstig uit Hindeloopen, 25 uit Molkwerum en 19 uit Staveren. Verder werden er in de haven uiteraard schepen van Amsterdamse schippers aangetroffen (42 stuks) en schepen met schippers uit het Noorderkwartier, voornamelijk Waterland, en van de Waddeneilanden, vrijwel uitsluitend Terschelling. De Amsterdamse rederij lijkt zich dus in deze jaren te beperken tot de stad zelf, de Friese zuidwesthoek, het nabijgelegen Waterland en de recent bij de internationale scheepvaart ingeschakelde Waddeneilanden.

Besluit

In deze bijdrage is een belangrijke plaats ingeruimd voor de schippers en rederijen die in de jaren 1580 en 1584 het transport van en naar de Amsterdamse haven verzorgden. De voor die jaren bewaard gebleven registers van het convooigeld maakten het mogelijk wat dieper door te dringen in de vraag in hoeverre schippers zich specialiseerden op bepaalde bestemmingen. Na berekening van een specialisatie-index kon worden vastgesteld dat 'wilde vaart' geen geschikte karakterisering is en dat de situatie tegen het einde van de zestiende eeuw veel overeenkomsten vertoonde met die van omstreeks 1700. Evenals toen bleken schippers uit plaatsen met een lange zeevarende traditie zich moeiteloos te bewegen over de verschillende routes. In plaatsen waar die traditie minder sterk was, gaven de schippers de voorkeur aan een beperkt aantal routes en bestemmingen. Maritieme kennis en ervaring speelden blijkbaar een belangrijke rol. In de praktijk kwam dit neer op een brede oriëntatie van de schippers uit Amsterdam en wijde omgeving (Waterland) en een hoge mate van specialisatie bij schippers uit plaatsen en gebieden die minder lang en/of minder intensief bij de internationale vrachtvaart waren ingeschakeld: de Friese zuidwesthoek en de Waddeneilanden. West-Friesland nam een tussenpositie in en ook deze was in overeenstemming met het idee dat de duur en intensiteit van de maritieme traditie een belangrijke rol speelde. Binnen Holland is er bovendien een onderscheid te maken tussen schippers uit de steden en die van het platteland en daar zien we eveneens de breedste oriëntatie bij schippers uit plaatsen met een lange traditie in handel en scheepvaart: de steden.

Daarnaast gaf de analyse van de registers van het convooigeld aanleiding de bijdrage van schippers en rederijen aan de internationale handel onder de aandacht te brengen. In betogen over de Nederlandse handel valt doorgaans de volle nadruk op de activiteiten van kooplieden en komen schippers en rederijen er bekaaid vanaf. Dat lijkt niet terecht. Schippers dreven immers handel voor eigen rekening en ook traden ze veelvuldig op als vertegenwoordiger van kooplieden. Bovendien vertegenwoordigden ze de rederijen waar ze zelf deel van uitmaakten en die niet slechts transportdiensten verzorgden maar tevens functioneerden als handelsondernemingen. De Hollandse eigenhandel was met andere woorden geen zaak van uitsluitend de koopmansstand, maar werd mede gedragen door schippers en rederijen. Tevens heb ik benadrukt dat de reders niet alleen te vinden waren in de grote handelscentra, maar ook op het platteland en in steden en stadjes die zelf niet of nauwelijks een havenfunctie bezaten. Voor het laatste kwart van de zestiende eeuw gaat het dan ook veel te ver om schippers en rederijen als volstrekt afhankelijk te zien van kapitaalkrachtige kooplieden. Zij vormden een zelfstandige factor in de internationale handel en bij de opbloei van de Amsterdamse handel.

Noten

* Ik dank P. Boon (Archiefdienst Westfriese Gemeenten) en de redactie van dit tijdschrift voor de opmerkingen en suggesties bij een eerdere versie van dit artikel.

1 Uitvoerig daarover in C. Lesger, *Handel in Amsterdam ten tijde van de Opstand. Kooplieden, commerciële expansie en verandering in de ruimtelijke economie van de Nederlanden, ca. 1550-ca. 1630* (Amsterdam en Hilversum 2001) hoofdstukken 1 en 2.

2 Een inleiding op de bron bij Ibidem, bijlage A. Een digitale versie van de bron is gedeponeerd bij het Nederlands Historisch Data Archief / NIWI.

3 Van de maand oktober is voor de import slechts één blad, het eerste, bewaard gebleven.

4 Het onderstaande is grotendeels gebaseerd op W.H.M. Fremery, 'De opkomst der Amsterdamsche haven', *Jaarboek Amstelodamum* 22 (1925) 23-110. Een vergelijking tussen de havenontwikkeling in Amsterdam en die in andere Nederlandse steden bij J.P. Sigmond, *Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800* (Amsterdam 1989)

5 Fremery, 'De opkomst der Amsterdamsche haven', 105-106

6 Ibidem, 33

7 Ibidem, 93-94 spreekt van 200 overwinterende schepen. Ik baseer mij op het register van 1584 waarin tevens de schepen zijn opgetekend die in 1583 de haven binnenvielen, maar waarvoor pas bij vertrek in 1584 het inkomende convooigeld werd afgerekend.

8 Zie voor Hindeloopen en Staveren: M.P. van Buijtenen, *Hindeloopen. Friesland's elfde stede*, Heemschut-serie, 17 (Amsterdam 1943) hoofdstuk 1 en voor een overzicht van Nederlandse zeehavens Sigmond, *Nederlandse zeehavens*

9 Zie voor de bewoners van de Warmoesstraat: R.E. van der Leeuw-Kistemaker, *Wonen en werken in de Warmoesstraat van de 14de tot het midden van de 16de eeuw*, Werkschriften Historisch Seminarium van de Universiteit van Amsterdam, 7 (Amsterdam 1974) en tevens J.W. Verhey, 'Warmoesstraat, Nieuwendijk en Damrak in het midden van de zestiende eeuw', in: Michiel Jonker e.a. (eds.), *Van stadskern tot stadsgewest. Stedebouwkundige geschiedenis van Amsterdam* (Amsterdam 1984) 63-87

10 Fremery, 'De opkomst der Amsterdamsche haven', 104 en volgende

11 Ibidem, 27, 77 en 92

12 Een overzicht van de discussie bij Piet Boon, *Bouwers van de zee: zeevarenden van het Westfriese platteland, c. 1680-1720*, Hollandse Historische Reeks, 26 (Den Haag 1996) 46-49 en 83-89

13 De Sont is de smalle toegang tot de Oostzee tussen Denemarken en Zuid-Zweden bij Helsingør.

14 Aksel E. Christensen, *Dutch trade to the Baltic about 1600. Studies in the Sound toll register and Dutch shipping records* (Kopenhagen en Den Haag 1941) 425

15 Boon, *Bouwers van de zee*, 104 en 122

16 Over scheepstype en de daarmee verbonden actieradius van schepen: P.C. van Royen, *Zeevarenden op de koopvaardijvloot omstreeks 1700* (Amsterdam 1987) 170 en 185; over het verschil tussen schippers uit de steden en van het platteland Boon, *Bouwers van de zee*, 54, 80 en 138

17 Zie voor de specialisatie-index (Index of specialization) Richard S. Thoman en Edgar C. Conkling, *Geography of International Trade*, Foundations of Economic Geography Series (Englewood Cliffs, N.J. 1967) appendix. De index is gebaseerd op de Lorenz-curve en een waarde van bijvoorbeeld 64,5 geeft aan dat 64,5 procent van de maximaal mogelijke specialisatie is gerealiseerd. Voor het berekenen van de index zijn alle vermeldingen van schippers uit een bepaalde regio van domicilie bijeen genomen. In die zin betreft de index een gemiddelde en kunnen de maritieme activiteiten van individuele schippers een grotere of geringere mate van specialisatie vertonen.

18 Schippers uit het Zuiderkwartier en Kampen zijn vanwege de geringe aantallen niet opgenomen evenmin als reizen met onbekende havens van afvaart of havens in de Nederlanden zelf.

19 Jan Lucassen, 'Beschouwingen over seizoengebonden trekarbeid naar het westen van Nederland, ca. 1600-ca. 1800', *Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis* 8 (1982) 327-358; A. Knotter, 'De Amsterdamse scheepvaart en het Noordhollandse platteland in de 16e en 17e eeuw. Het probleem van de arbeidsmarkt', *Holland* 16 (1984) 281-290 en J.L. van Zanden, 'Op zoek naar de "missing link". Hypothesen over de opkomst van Holland in de late middeleeuwen en de vroeg-moderne tijd', *Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis* 14 (1988) 359-386

20 C. Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt. Stedensystemen tijdens de late middeleeuwen en vroegmoderne tijd*, Hollandse Studiën, 26 (Hilversum 1990) 81-83

21 Zie ook de illustratieve kaarten bij Boon, *Bouwers van de zee*, 47

22 Ibidem, 55

23 J.A. Faber, *Drie eeuwen Friesland. Economische en sociale ontwikkelingen van 1500 tot 1800* (Wageningen 1972) 270-271

24 Het onderstaande is gebaseerd op Van Royen, *Zeevarenden*, 95-98. Jaarcijfers van de Sontdoorvaarten bij H. den Haan, *Moedernegotie en grote vaart, een studie over de expansie van het Hollandse handelskapitaal in de 16de en 17de eeuw* (Amsterdam 1977) bijlagen 1 en 2

25 Overigens zal duidelijk zijn dat in steden als Edam en Monnickendam, die niet alleen klein waren maar tevens in hun commerciële activiteiten beperkt werden door de nabijheid van Amsterdam, de maritieme ervaring niet veel afweek van die in de maritieme gemeenschappen op het omringende platteland. Hiervoor is ook al geconstateerd dat het vaarpatroon van schippers uit deze steden vergelijkbaar was met de plattelandsschippers. Zie voor de vroege maritieme en commerciële ontwikkelingen in Edam: C. Boschma-Aarnoudse, *Tot verbeteringe van de neeringe deser Stede. Edam en de Zeevang in de late Middeleeuwen en de 16de eeuw* (Hilversum 2003) paragraaf 3.3 en 4.2

26 Tot omstreeks 1580 kwamen Friese schippers die op andere gebieden dan de Oostzee voeren vrijwel uitsluitend uit Staveren (Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 270)

27 Boon, *Bouwers van de zee*, 54

28 S. Hart, 'Rederij', in: *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, 2 (Bussum 1977) 106-125, aldaar 111

29 Lodovico Guicciardini, *Beschryvinghe van alle de Nederlanden; anderssins ghenoemt Neder-Duytslandt* (Amsterdam 1612) 211. Ik heb gebruik gemaakt van de vertaling van Kiliaan die is gebaseerd op de tweede Italiaanse uitgave van 1581.

30 J.Th. Lindblad en F.L. Dufour-Briët (eds.), *Dutch entries in the pound-toll registers of Elbing 1585-1700*, Rijks Geschiedkundige Publicatiën, Grote Serie, 225 (Den Haag 1995) 6, nr.14

31 Ibidem, 14, nr.62

32 Hart, 'Rederij', 116-121

33 Als 'Kinderfhürung' komen we de voering van het Nederlandse scheepsvolk ook tegen in de tolregisters van Koningsbergen/Kaliningrad (Winkelman, P.H. (ed.), *Nederlandse rekeningen in de tolregisters van Koningsbergen, 1588-1602*, Bronnen voor de geschiedenis van de Nederlandse Oostzeehandel in de zeventiende eeuw, deel I, Rijks Geschiedkundige Publicatiën 133 (grote serie) (Den Haag 1977)

34 Zie de bevrachtingscontracten in P.H. Winkelman (ed.), *Amsterdamse bevrachtingscontracten van notaris Jan Franssen Bruyningh, 1593-1600*, Bronnen voor de geschiedenis van de Nederlandse Oostzeehandel in de zeventiende eeuw, deel II, Rijks Geschiedkundige Publicatiën 161 (grote serie) (Den Haag 1977), waar blijkt dat de kooplieden ook vaak instructies voor schippers naar Elseneur in de Sont stuurden.

35 Een 'hondert' is een inhoudsmaat die in de zouthandel werd gehanteerd.

36 H.E. van Gelder, 'Zestiende-eeuwsche koopmansbrieven', *Economisch-Historisch Jaarboek* 5 (1919) 136-191, aldaar 147. Meer correspondentie tussen Van Adrichem en zijn schipper is afgedrukt in P.H. Winkelman (ed.), *Acten uit de notariële archieven van Amsterdam en het noorderkwartier van Holland 1585-1600; Het koopmansarchief van Claes van Adrichem 1585-1597*, Bronnen voor de geschiedenis van de Nederlandse Oostzeehandel in de zeventiende eeuw, III, Rijks Geschiedkundige Publicatiën 178 (grote serie) (Den Haag 1981) 796 e.v.

37 Volgens F.J.A. Broeze ('Rederij', in: *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, 3 (Bussum 1977) 92-141, aldaar 99) bleef de

partenrederij tot de tweede helft van de negentiende eeuw de overheersende bedrijfsvorm in de zeevaart.

38 N.W. Posthumus, *De uitvoer van Amsterdam, 1543-1545* (Leiden 1971) 79 en zie tevens Hart, 'Rederij' en C.A. Davids, 'Zekerheidsregelingen in de scheepvaart en het landtransport, 1500-1800', in: Jacques van Gerwen en Marco H.D. van Leeuwen (eds.), *Studies over zekerheidsarrangementen. Risico's, risicobestrijding en verzekeringen in Nederland vanaf de Middeleeuwen* (Amsterdam 1998) 183-202

39 N.W. Posthumus, *De Oosterse handel te Amsterdam; het oudst bewaarde koopmansboek van een Amsterdamse vennootschap betreffende de handel op de Oostzee, 1485-1490* (Leiden 1953) 109-111 en zie voor het Amsterdams zeerecht tevens D. van den Auweele, 'Zeerecht', in: *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, 1 (Bussum 1976) 220-226, aldaar 223-224

40 J. Craeybeckx, 'De organisatie en de konvooiering van de koopvaardijvloot op het einde van de regering van Karel V. Bijdrage tot de geschiedenis van de scheepvaart en de admiraliteit', *Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden* 3 (1949) 179-208, aldaar 207, noot 1 en zie tevens Christensen, *Dutch trade to the Baltic*, 109-110 die stelt dat omstreeks het midden van de zestiende eeuw partenrederij de overheersende bedrijfsvorm was.

41 J. Denucé, *De Hanze en de Antwerpsche handelscompagnieën op de Oostzeelanden*, Dokumenten voor de geschiedenis van den handel, III (Antwerpen 1938) bijlage 6, 134. Overigens woonden er ook reders in het buitenland. Dat mag althans afgeleid worden uit een brief van Margaretha van Parma van 1562 waarin zij rept van een klacht van de Deense koning dat veel Nederlandse schippers voeren op schepen die grotendeels in het bezit waren van niet-Nederlanders en die dus ten onrechte profiteerden van de lage tarieven voor Nederlandse schepen bij het passeren van Deense tollen (F.J.W.H. Sandbergen, *Nederlandsche en Nederlandsch-Indische scheepsnationaliteit* (Leiden 1931) 15)

42 Hart, 'Rederij', 111-112. Later zou de boekhouder een meer belangrijke rol gaan spelen (vriendelijke mededeling van P. Boon).

43 Sandbergen, *Scheepsnationaliteit*, 9 en enkele vroege voorbeelden bij T.S. Jansma, 'Scheepvaartpolitiek van Amsterdam in de tweede helft der vijftiende eeuw', *Jaarboek Amstelodamum* 47 (1955) 1-16, naschrift.

44 Zie ook Gunnar Mickwitz, *Aus Revaler Handelsbüchern. Zur Technik des Ostseehandels in der ersten Hälfte des 16.Jahrhunderts* (Helsingfors 1938) 49 e.v.

45 Craeybeckx, 'De organisatie en de konvooiering', 207 en noot 2. Zie voor de konvooiering in deze tijd tevens Louis Sicking, *Zeemacht en onmacht. Maritieme politiek in de Nederlanden 1488-1558*, Bijdragen tot de Nederlandse Marinegeschiedenis, 7 (Amsterdam 1998) in het bijzonder hoofdstuk 4

46 Ook in andere stukken werd gewezen op de zware belasting van de Hollandse schepen met vracht (Craeybeckx, 'De organisatie en de konvooiering', 206)

47 W. van Ravesteyn Jr, *Onderzoekingen over de economische en sociale ontwikkeling van Amsterdam gedurende de 16de en het eerste kwart der 17de eeuw* (Amsterdam 1906) 20-44; Christensen, *Dutch trade to the Baltic*, 39-42 en F. Ketner, *Handel en scheepvaart van Amsterdam in de vijftiende eeuw* (Leiden 1946) 146-151

48 Piet Boon, 'Schippers en hun schepen: de koopvaardij van Wijdenes en Oosterleek omstreeks 1560', *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 2 (1983) 3-16, aldaar 10-11. In de percentages is de ongelijke grootte van de parten verdisconteerd.

49 Hart, 'Rederij', 108. In het geval van Wijdenes zullen onder de partenbezitters uit Enkhuizen vermoedelijk veel kooplieden zijn geweest (Boon, 'Schippers en hun schepen', 11)

50 Ibidem, 11-12

51 Van Buijtenen, *Hindeloopen*, 16

52 Ibidem, 23-24. Parten waren overigens ook in het bezit van scheepsbouwers aan de Zaan, waar in de zeventiende eeuw de schepen van Hindelooper schippers werden gebouwd. De concentratie van het partenbezit aan schepen onder bevel van Hindelooper schippers blijkt ook uit de meting van Noordvaarders in 1647 en 1648 (Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 274)

Vergankelijke rijkdom

Een penning, afgebeeld op een Vanitasschilderij, van de verovering van het Portugese galjoen São Jago door twee Zeeuwse schepen nabij Sint-Helena in 1602

GAY VAN DER MEER

INLEIDING

Een doodshoofd, een zeepbel waarin allerlei voorwerpen weerspiegeld worden, bloemen en rook, munten en penningen; dat zijn de meest opvallende symbolen van vergankelijkheid van het menselijk leven en streven die zijn afgebeeld op een Vanitasschilderij uit 1603 van Jacques de Gheyn (1565-1629).[1] Het paneel werd op een veiling van Christie's in Londen op 21 april 1939 te koop aangeboden onder de fout gelezen signatuur J. Heyn. In 1967 verkocht een kunsthandelaar in Londen het stuk aan de Zweedse verzamelaar R. Larson. Die liet het schilderij schoonmaken, waarna de juiste signatuur J. de Gheyn en de datum 1603 aan het licht kwamen (de letters JDG als monogram). Het stuk werd opgenomen in een tentoonstelling van Hollandse meesters in Zweeds bezit, die in datzelfde jaar in het Nationalmuseum in Stockholm werd gehouden. Drie jaar later was het schilderij te bewonderen op een tentoonstelling van Vanitasschilderijen in het Stedelijk Museum de Lakenhal te Leiden. Bij die gelegenheid verscheen een uitvoerige studie van De Gheyns schilderij, geschreven door Ingvar Bergström. Ten slotte verwierf het Metropolitan Museum of Art in New York het paneel in 1974.

In dit artikel zullen, afgezien van de interpretatie van de Vanitassymbolen, geen kunsthistorische aspecten aan de orde komen. Die zijn het onderwerp van een studie door Maarten L. Wurfbain, nog in bewerking, over alle bekende Vanitasschilderijen van De Gheyn.[2] Hier zal aandacht worden geschonken aan de invloed die de geschiedenis van de afgebeelde munten en penningen (vooral één speciale penning over de verovering van een Portugees schip door twee Zeeuwse koopvaarders in 1602) kan hebben gehad op het ontstaan van De Gheyns Vanitasstilleven van 1603.

DE VANITASSYMBOLEN OP HET SCHILDERIJ

Traditionele vergankelijkheidsymbolen die ook vaak op andere Vanitasstillevens voorkomen en waarvan de symbolische betekenis direct duidelijk is, zijn het doodshoofd, de zeepbel, de bloemen (hier een roodgeel gevlamde tulp en een wilde roos waarvan een bloemblaadje is afgevallen), omhoog kringelende rook, munten en penningen.[3] Een stenen nis waarvan stukjes zijn afgebroken komt ook vaak voor, maar de nis op dit schilderij verkeert in goede staat. Wel liggen er op de bodem waarop het doodshoofd rust gebroken strohalmen en enkele korenaren, het symbool van de dood die de oogst binnenhaalt. De nis eindigt bovenaan in een boog, waarop de spreuk 'Humana Vana' (het menselijk leven is ijdel oftewel vergeefs) te lezen staat. Aan weerszijden van de boog zitten twee mannen. Beiden wijzen op de zeepbel vlak onder hen. Zij zijn geïnterpreteerd als de Griekse filosofen Demokritos en Herakleitos, die respectievelijk lachen en huilen om de dwaasheid van de wereld.[4] De boeken die aan hun voeten liggen, wijzen op de vergeefsheid van geleerdheid tegenover de dood.

De voorwerpen die in de zeepbel worden weerspiegeld, onder meer een trofee samengesteld uit een keizerskroon met zwaarden, een open geldbuidel waaruit munten door een gebroken hart wegstromen en een Mercuriusstaf (symbool van de handel), zijn veel ongewoner

Afb. 1 Vanitasschilderij door Jacques de Gheyn II, 1603. Collectie en foto Metropolitan Museum of Art, New York.

voor het Vanitasgenre. Hun symbolische betekenis en het voorbeeld waaraan De Gheyn ze heeft ontleend, zijn uitvoerig behandeld door Bergström.[5] Al deze voorwerpen dienen ter illustratie van de kortheid van het leven en de zekerheid van de dood die erop zal volgen: de menselijke illusies, de kwetsbaarheid van de mens gesymboliseerd door bloemen, de vergankelijkheid van roem, rijkdom, geleerdheid, macht en zelfs van harde steen, de gevaren van oorlog en ziekte, gebroken harten door verlies van kapitaal en wisselvalligheid van het lot in het algemeen.

De munten en penningen op de plint onder het doodshoofd

De relatie van dit schilderij met de zeegeschiedenis ligt bij de munten en penningen. Zij zijn niet alle duidelijk te herkennen, doordat zij gedeeltelijk op en over elkaar, en teveel in de schaduw liggen. Voor hun identificatie raadpleegde Bergström in 1970 H. Enno van Gelder, de toenmalige directeur van het Koninklijk Penningkabinet.

De meest opvallende munt is een voorzover bekend uniek gouden honderd-dukatenstuk van Johanna, bijgenaamd de Waanzinnige, en haar zoon Karel V, die in Spanje bekend stond als Karel I. Op de in de hoofdstad Zaragoza in 1528 geslagen munt zijn zij als vorsten van Aragon afgebeeld.[6] De voor- en de keerzijde van de munt zijn rechtopstaand en afzonderlijk afgebeeld in respectievelijk de linker- en de rechterhoek onderaan het schilderij. Op de voorzijde staan hun naar elkaar toegewende bustes, op de keerzijde het gekroonde wapen van Aragon. Na het overlijden in 1516 van Johanna's vader Ferdinand, was zij hem opgevolgd als koningin van Aragon. Omdat zij wegens haar labiele geestestoestand in 1509 door haar vader was opgesloten in een Spaans kasteel waar zij tot haar dood in 1555 verbleef, regeerde Johanna's oudste zoon en erfgenaam Karel in naam met zijn moeder, maar in werkelijkheid alleen, over de Spaanse gebieden.[7]

Van de overige munten die op de plint liggen, zijn de volgende munten te identificeren: een zilveren taler met daarop Karels jongere broer Ferdinand (1503-1564), enkele andere zilveren Duitse talers, een zilveren acht-realenstuk van Philips II en een gouden rozenobel van Edward IV van Engeland (1461-1483).[8] Verder heeft De Gheyn een paar enkele en waarschijnlijk dubbele Spaanse gouden escudos afgebeeld. Al deze munten, behalve het honderd dukatenstuk, circuleerden rondom 1600 als betaalmiddel in de Nederlanden.[9]

De enige penning die met volstrekte zekerheid geïdentificeerd kon worden, is geslagen in 1602, kort voordat De Gheyn zijn Vanitasschilderij maakte. Deze speciale penning is bij uitstek geschikt om te demonstreren hoe grillig het lot kon zijn; hoe snel men rijkdom kon vergaren of kon verliezen. Munten en penningen op Vanitasschilderijen worden meestal geïnterpreteerd als symbolen van de vergankelijkheid van rijkdom en macht. Dat is ook hier mogelijk, maar juist deze penning, en in het licht daarvan wellicht ook een aantal van de andere vanitassymbolen, zou kunnen verklaren waarom De Gheyn besloot om dit stilleven te schilderen. Daarvoor echter moet men wel de achtergrondgeschiedenis van het onderwerp van de penning kennen.[10] In een brief aan Bergström opperde Van Gelder dat deze penning een prominente plaats op het schilderij had gekregen – in het midden, vlak onder het doodshoofd –, omdat De Gheyn er mogelijk de ontwerptekening voor had gemaakt, zoals hij eerder had gedaan voor een penning van de slag bij Nieuwpoort in 1600.[11] Maar een andere verklaring is waarschijnlijker. Zoals in het hiernavolgende zal blijken, kan hij ook een opdracht voor het stilleven hebben gekregen van iemand voor wie deze penning en de achtergrond daarvan een speciale betekenis had.

De achtergrond van de penning

De penning werd geslagen ter herinnering aan de verovering van de Portugese kraak (hier verder aangeduid als galjoen) *São Jago* door twee Zeeuwse koopvaarders nabij het eiland Sint Helena in 1602. Het galjoen was met een rijke lading op weg van Goa in India naar Lissabon. Van de verovering en de nasleep ervan bestaan twee belangrijke ooggetuigenverslagen. Het ene is een verslag aan de Staten-Generaal, samengesteld uit verklaringen van opvarenden van de twee Zeeuwse schepen.[12] Het andere verslag is geschreven door een Italiaanse passagier van het Portugese schip. De auteur was een jonge man genaamd Francesco Carletti, geboren in Florence in 1574. Hij schreef zijn verslag in 1606, toen hij na een verblijf van drie en een half jaar in de Noordelijke Nederlanden, in zijn vaderstad was teruggekeerd. Dit laatste verslag is verreweg het interessantste en uitvoerigste van de twee.[13] Het is bovendien niet eerder in verband gebracht met het schilderij of met de penning.

In 1591 had de vader van Francesco Carletti, een Florentijnse koopman, hem naar Sevilla gestuurd om in dienst van een andere koopman het vak te leren. Na een paar jaar besloot Francesco's vader ook naar Spanje te gaan om daar zijn zoon op reis te sturen naar de Kaapverdische Eilanden.

Daar moest Francesco door Portugese kooplieden aangevoerde Afrikaanse slaven kopen, die hij vervolgens in West-Indië weer met winst van de hand moest doen. Omdat hij als Italiaan geen handel op Spaanse gebieden in West-Indië mocht drijven, werd geregeld dat Francesco zogenaamd als agent van een met een Spanjaard getrouwde Italiaanse zou fungeren. Vlak voor vertrek besloot zijn vader zich als verstekeling in te schepen.[14] Dit was het begin van een lange reis, soms vol gevaren en ontberingen, waarvan Carletti senior nooit is teruggekeerd. Francesco zelf zag zijn vaderstad pas weer in 1606, nadat hij de gehele aardbol had omzeild. Eenmaal terug in Florence zette hij zijn wederwaardigheden op papier in de vorm van een verslag in gespreksvorm, gericht aan de groothertog van Toscane, Ferdinando de Medici. Pas veel later werd dit verslag in de archieven van Florence teruggevonden en gepubliceerd, eerst in het Italiaans en in 1965 vertaald in het Nederlands. Het is boeiend geschreven, vol interessante en soms amusante bijzonderheden over de gebruiken van de volkeren in de landen waar hij korte of lange tijd verbleef, waaronder de Republiek der Verenigde Nederlanden.[15] Ook weet de schrijver veel te melden over de flora en fauna van de landen die hij bezocht. Francesco beschreef tevens het soort schepen waarop hij meevoer en die hij onderweg zag, alsmede de manier waarop zij genavigeerd werden. Hij moest dit doen op basis van zijn herinneringen, omdat zijn papieren en aantekeningen over de reis om de wereld verloren waren gegaan.[16] Uit zijn verslag komt Francesco naar voren als een intelligente waarnemer, die zich onbevooroordeeld verdiepte in de voor Europeanen vreemde opvattingen van verre volkeren.

Francesco Carletti's reis om de wereld

Eenmaal aangekomen op de Kaapverdische Eilanden viel Francesco ten prooi aan een tropische ziekte, naar de beschrijving te oordelen malaria, die werd bestreden met aderlatingen. Gelukkig moest hij na zeven dagen, ziek als hij was, aan boord van een schip gaan met bestemming Cartagena. Eenmaal op zee herstelde Francesco geheel van zijn ziekte. Hij doet uitvoerig verslag van de vissoorten die tijdens de reis werden gevangen en de methoden die daarvoor werden gebruikt.

Al handel drijvend, nu beiden met vergunning, voeren vader en zoon naar verschillende havens aan de noordkust van Zuid-Amerika en naar Panama. De Carletti's werden met hun koopwaar over de landengte van Panama vervoerd op muilezels die door slaven werden gedreven. Vervolgens reisden zij per schip naar Peru. Daar maakten zij een aardbeving mee en kregen een reuzentand en -scheenbeen te zien. Volgens de indianen waren deze afkomstig van een van de vele reuzenmensen die in een ver verleden het land waren binnengekomen, maar door de voorouders van de indianen waren gedood. In Lima verkochten de Carletti's al hun koopwaar tegen staven zilver. Vader en zoon voeren vervolgens over de Stille Oceaan naar Nieuw Spanje (Mexico). Het schip waarmee zij reisden, was geladen met blokken zout en met kwikzilver dat voor rekening van de Spaanse koning werd vervoerd. In Nieuw Spanje maakte Francesco kennis met de cacaoboon en de eigenschappen van chocolade in vloeibare vorm, volgens hem een verslavende drank. Vol bewondering beschrijft hij uitvoerig de prachtige stad Mexico als een aards paradijs, waar allerlei goederen verkrijgbaar waren. Aan de andere kant wijst hij erop dat de Mexicaanse indianen als gevolg van de onmenselijke behandeling door de Spanjaarden dreigden uit te sterven.

Oorspronkelijk waren de Carletti's van plan om met het Peruaanse zilver goederen in Mexico te kopen en dan terug te keren naar Lima. Maar Francesco's vader had gehoord dat er veel geld te verdienen was in de handel tussen Mexico en de Filippijnen. Het was voor een Italiaan moeilijk om een vergunning voor zo'n handelsreis te krijgen van de onderkoning van Mexico. Alleen nadat zij een schijnbetrekking op een schip hadden genomen en hun handelskapitaal aan de kapitein hadden toevertrouwd, kregen zij toestemming voor de reis. In maart 1596 vertrokken zij vanuit Acapulco. Omdat de wind naar de Filippijnen onveranderlijk van oost naar west waait, deed het schip maar ruim twee maanden over de reis. Een schip dat in omgekeerde richting voer, deed er zes maanden over.

De goederen die de Carletti's wilden kopen, werden op de Filippijnen geïmporteerd door Chinese en Japanse handelaren. Kort voor hun aankomst was de wijk in Manilla waar deze kooplieden woonden in vlammen opgegaan, waardoor die goederen juist toen schaars en zeer duur waren. Bovendien bleek dat zij als niet-Spanjaarden geen laadruimte konden krijgen in de retourschepen naar Mexico. De Carletti's besloten daarop met hun bezit van zilveren staven en realen verder te varen naar Japan en vandaar naar China, India, en ten slotte terug naar Spanje via Lissabon.

De oosterse gebieden die Francesco Carletti uitvoerig beschrijft, stonden onder het gezag van de oorspronkelijke bewoners, die leefden volgens hun oude tradities en godsdiensten. In juni 1597 arriveerden vader en zoon in Nagasaki. Over de levenswijze van de bewoners van een exotisch land als Japan en later China, verhaalde de in vreemde volkeren geïnteresseerde Francesco bladzijdenlang. De Carletti's bleven tot maart 1598 in Nagasaki en gingen vervolgens aan boord van een Japans schip, dat hen naar Macao bracht, een Portugese handelsplaats in China. Daar overleed Francesco's vader Antonio Carletti in juli 1598. Hij werd begraven in de bisschoppelijke kathedraal. Francesco bleef nog zeventien maanden in Macao voordat hij besloot om via Goa, een Portugese enclave aan de westkust van India, naar Europa terug te keren. Voor zijn vertrek kocht hij met behulp van enkele Portugese gevolmachtigden kostbare koopwaar op de jaarmarkt in Kanton, die hij met grote winst in Europa hoopte te kunnen verkopen. De koopman Francesco noemt in zijn verslag vaak de prijzen van de goederen die zijn vader en hij inkochten en op hun volgende aanlegplaats weer voordelig verkochten. Eind 1599 vertrok hij eindelijk met een Portugees schip, dat via Malakka en Ceylon naar Goa zeilde.

Na ook in Goa voordelig handel te hebben gedreven, scheepte Francesco zich eind december 1601 in op het Portugese galjoen *São Jago* met bestemming Lissabon. Hij werd vergezeld door drie bedienden of slaven: een Japanner, een Koreaan en een Afrikaan uit Mozambique.[17] Zijn rijkdommen had hij in zes grote kisten gepakt. Francesco kreeg tegen extra betaling een aparte kleine ruimte op het achterschip toebedeeld, waar hij beschut kon slapen. Tevens bedong hij dat er dagelijks een kip voor hem zou worden klaargemaakt. Het schip bevatte, behalve de zijne, ook een kostbare lading (meest peper) voor rekening van de Spaanse koning en bezittingen van Portugese passagiers. Het galjoen zeilde via Madagaskar en Kaap de Goede Hoop naar de Atlantische Oceaan, alwaar het op 14 maart 1602 bij het eiland Sint-Helena arriveerde, ongeveer halverwege Afrika en Zuid-Amerika. Dit was een verversingsstation voor koopvaarders, waar de kapitein volgens instructie van de koning moest ankeren om op de komst van andere Portugese schepen te wachten.

De verovering van het galjoen

In de haven van Sint-Helena lagen twee Zeeuwse schepen voor anker, de *Langebercke* en de *Zelandia*. Zij waren beladen met koopwaar op de terugreis van Azië naar de Republiek. De bemanningsleden van de Zeeuwse schepen zagen het galjoen eerst aan voor een andere Nederlandse koopvaarder. Toen zij er op afzeilden en de schepen volgens hun eigen verslag met vreedzame bedoelingen benaderden, werden zij begroet met geschutvuur.[18] Dat was het begin van een gevecht dat na drie dagen eindigde met de overgave van het kapotgeschoten en bijna zinkende Portugese schip aan de Zeeuwen. In zijn verslag heeft Carletti geen goed woord

over voor het gebrek aan kundigheid van de Portugese kapitein en zijn bemanning, hoewel hij respect toont voor hun moed.[19] Nadat de Portugezen met enkele Zeeuwse officieren, die met een sloep aan boord waren gekomen, afspraken hadden gemaakt over het lot van de bemanning en het zwaar gehavende galjoen, moesten zij de hele nacht met de dood voor ogen het water uit het ruim hozen. De lenspompen waren namelijk verstopt door ronddrijvende peperkorrels. Eigenlijk verwachtte niemand dat het schip behouden zou blijven. Carletti had een Italiaans sprekende Zeeuw ertoe overgehaald om hem meteen in zijn sloep mee terug te nemen naar zijn Zeeuwse schip. Enkele handige Zeeuwse timmerlieden en duikers wisten de volgende dag de lekken in het galjoen te dichten en de mast te herstellen. De Portugese opvarenden werden op zo'n ruwe manier van boord gehaald dat velen verdronken.[20] Carletti werd samen met de Portugezen ondergebracht in de ruimen van de Zeeuwse schepen, waar zij 23 dagen lang onder kommervolle omstandigheden dicht opeengepakt moesten verblijven. Op 6 april kwamen zij aan bij het uit de Braziliaanse kust gelegen eiland Fernando de Noronha. Daar repareerden de Zeeuwen het galjoen voldoende om er met een deel van de Zeeuwse bemanning mee naar Zeeland te kunnen varen. De Portugezen werden in vrijheid gesteld. Zij kregen van de Zeeuwen een sloep om naar Brazilië te varen en daar verslag te doen bij de gouverneur en hem om vervoer te vragen naar Lissabon.[21]

De kostbare lading van het galjoen was door de Zeeuwen verbeurd verklaard. Een gedeelte daarvan was tijdens het gevecht in de diepte verdwenen, door de Zeeuwen opgevist of afgepakt. De buit bestond voornamelijk uit peper, stoffen, parels, edelstenen en juwelen. Francesco Carletti, onderdaan van de groothertog van Toscane waarmee de Nederlanders goede handelsbetrekkingen onderhielden, vroeg de Zeeuwen of hij met hen mee mocht reizen naar de Republiek en vandaar naar Italië. Zij stemden toe. Francesco kreeg bovendien veel van zijn kleren en linnengoed terug, werd met voorkomendheid behandeld, en mocht zelfs bij de kapitein aan tafel zitten. Zijn bewondering voor het zeemanschap van de Zeeuwen was groot.

De verdeling van de buit

Op 7 juli 1602 kwamen de *Langebercke* en de *Zelandia* met het kostbaarste deel van de lading van het Portugese schip in Zeeland aan. Het gerepareerde galjoen kon niet zo snel zeilen en arriveerde twintig dagen later met de rest van de rijkdommen in Middelburg.[22] Na aankomst was er kritiek op het riskante gevecht dat de Zeeuwse schepen met een gezamenlijke bemanning van 136 koppen waren aangegaan tegen de overmacht aan manschappen op het Portugese galjoen. Volgens Carletti zaten er circa vijfhonderd man, veelal oud-strijders van Portugese troepen in India, op de zwaar bewapende *São Jago*. Bovendien meenden de critici dat koopvaarders elkaar niet behoorden te bevechten.[23] Maar de kritiek verstomde toen bleek hoe kostbaar de buit was. Het galjoen was een van de eerste op Azië varende vijandelijke koopvaardijschepen die werd buitgemaakt door de Nederlanders. Deze gebeurtenis baarde dus veel opzien in de Republiek.

De Zeeuwse schepen waren op 28 januari 1601 uitgezeild als onderdeel van een vloot van vier schepen van de Verenigde Zeeuwse Compagnie. Toen de *Langebercke* en de *Zelandia* in 1602 in Middelburg terugkwamen, was de Verenigde Zeeuwse Compagnie inmiddels opgegaan in de op 20 maart 1602 opgerichte Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC).[24]

De verdeling van de buit was een gecompliceerde zaak. Behalve de bewindhebbers van de kamer Zeeland van de VOC, maakten ook de Staten van Zeeland, stadhouder prins Maurits, het scheepsvolk, en de kooplieden die mee geweest waren op de handelsreis naar Azië, aanspraken op een deel van de opbrengst.[25] De kraak werd gesloopt en al het hout en ijzerwerk verkocht. De goederen uit het galjoen, zowel goederen die door het zeewater bedorven waren – onder meer "peper, vol water, meest gruijs ende vuijligheijt" – als de ongeschonden koopmanschappen, werden eind 1602 en begin 1603 deels onderhands, deels op een openbare veiling verkocht. In diverse officiële stukken worden de volgende waren genoemd: peper en andere specerijen, porselein, stoffen, geneesmiddelen, reuk- en kleurstoffen, goud en zilver, parels en edelstenen. Volgens G. van Loon bracht de veiling meer dan anderhalf miljoen gulden op.[26] Van tevoren waren al geschenkpakketjes gegeven aan de stad Middelburg, de prinsen Maurits en Frederik Hendrik, en allerlei hoogwaardigheidsbekleders. Het scheepsvolk had alle goederen die zij na het gevecht hadden bemachtigd, moeten inleveren, maar zij kregen, weliswaar na bedreiging van de VOC-bewindhebbers van de kamer Zeeland en daarop volgende arbitrage, 115.000 gulden om onder elkaar te verdelen. Ook het aandeel van de twee kapiteins en de kooplieden was hierin begrepen. Prins Maurits werd bedeeld met honderdduizend gulden. Met de Staten van Zeeland werd eveneens een goede regeling getroffen. Zij kregen driehonderdduizend gulden, te betalen in zes maandelijkse termijnen van elk vijftigduizend gulden. De armen werden bedacht met tienduizend gulden. Het resterende deel van de opbrengst was voor de bewindhebbers, die daardoor op slag schatrijk waren geworden.[27] Voor Carletti liep het aanzienlijk minder gunstig af.

Carletti's verblijf in Middelburg en zijn proces

Francesco Carletti had gedacht dat hij, als niet-vijandelijke Florentijn en onderdaan van de met de Nederlanders bevriende groothertog van Toscane, recht had op de goederen waarvoor hij ruimte in het galjoen had gehuurd. De Zeeuwen daarentegen waren van mening dat de rechter hierover moest beslissen. Er waren zelfs mensen die vonden dat de bemanning Carletti maar meteen in zee had moeten gooien.[28] Francesco zelf had onmiddellijk na aankomst in Middelburg zijn vorst in Florence geschreven en hem verzocht een aanbevelingsbrief voor Prins Maurits te sturen, die hij per ommegaande kreeg. Daarin werd de prins gevraagd ervoor te zorgen dat Carletti zijn bezit zou terugkrijgen. Toen Francesco de brief aan de prins aanbood, was deze juist bezig met het beleg van Grave. Carletti werd vriendelijk ontvangen, maar hij kreeg te horen dat dit een zaak was van kooplieden, over wie de prins geen zeggenschap had.

In september 1602 begon zijn proces voor het prijzenhof van de Admiraliteit van Zeeland. Aan de ene kant stonden de bewindhebbers van de Zeeuwse kamer van de VOC en de advocaat-fiscaal van de Admiraliteit – de leden waren dus zowel rechters als belanghebbenden –, en aan de andere kant Francesco Carletti. Die moest bewijzen dat hij recht had op zijn goederen uit het galjoen, waarvan de waarde werd geschat op negentigduizend gulden.[29] De bewindhebbers gingen er vanuit dat Carletti en zijn vader hun rijkdom vergaard hadden met licenties van jezuïeten om handel in het Portugese Macao te mogen drijven, en beschouwden ook zijn deel van de lading van het schip als oorlogsbuit. Pas op 12 augustus 1603 werd vonnis gewezen: alle goederen waarop Carletti aanspraak maakte werden verbeurd verklaard. Hij ging onmiddellijk in beroep bij de Staten-Generaal in Den Haag. Die benoemden zeven voorname juristen tot revisoren, waaronder Johan van Oldenbarnevelt. De Zeeuwen echter hadden geen haast en traineerden de behandeling van de zaak, ondanks vele aanmaningen, tot april 1605.[30] Moegestreden en zonder verdere middelen van bestaan, accepteerde Carletti uiteindelijk een onrechtvaardige schikking van dertienduizend gulden.[31] Eindelijk kon Francesco naar zijn vaderstad terugkeren. Hij reisde via Parijs, waarheen de Franse koning Hendrik IV hem voor advies in een handelskwestie had ontboden en waarvoor hij hem vorstelijk beloonde, en arriveerde op 12 juli 1606 in Florence.

Afb. 2 en 3 Voor- en keerzijde van de penning op de verovering van het Portugese galjoen São Jago door twee Zeeuwse schepen nabij Sint-Helena, 1602. Collectie en foto Rijksmuseum Het Koninklijk Prentenkabinet, Leiden.

De penning van de verovering van het galjoen

Volgens Emanuel van Meteren werd de penning, waarvan de keerzijde zo prominent staat afgebeeld op het Vanitasschilderij van De Gheyn uit 1603, geslagen tijdens het eerste proces dat Francesco Carletti in 1602-1603 had aangespannen voor de restitutie van zijn bezittingen.

Op de niet op het schilderij zichtbare voorzijde van de penning varen de Zeeuwse schepen aan weerszijden van het galjoen. Het omschrift luidt: POSSUNT QUAE POSSE VIDENTUR (zij kunnen alles dat mogelijk schijnt), 16 maart 1602. Op de keerzijde springt de Zeeuwse leeuw, die net zoals in het Zeeuwse wapen half uit het water naar boven komt, een paard achterna dat op een globe van het westelijk naar het oostelijk halfrond springt. De omschriften op de keerzijde luiden: NON SUFFICIT ORBIS (deze wereld is mij niet genoeg), een devies van Philips II, en QUO SALTAS, INSEQUAR (waar U ook heen springt, ik zal U op de hielen volgen). Het muntteken van Middelburg staat tussen de twee omschriften. Het eerste omschrift op de keerzijde slaat volgens G. van Loon op het in 1494 gesloten verdrag van Tordesillas, waarbij Spanje en Portugal met pauselijke goedkeuring de wereld buiten Europa onder elkaar verdeelden. Na het sluiten van de personele unie tussen Spanje en Portugal in 1580, vormden beide landen één koninkrijk onder de Spaanse koning Filips II. Daarmee werd de vorst in naam heerser over de buiten-Europese gebieden, maar in de praktijk bleef de onderling afgesproken verdeling van de wereld en het beheer van de overzeese gebieden gehandhaafd. Overigens hebben andere Europese landen, waaronder de Republiek, de Spaans-Portugese afspraken nooit geaccepteerd; zij dreven handel waar zij maar konden.

Volgens Van Meteren lieten de bewindhebbers van de schepen exemplaren van de penning in goud en zilver slaan, waarmee zij hun vrienden vereerden.[32] Onder verwijzing naar Van Meteren (maar daar staat dit niet) zegt Van Loon dat zij de penningen ook aan verschillende mensen gaven om die gunstig te stemmen voor hun aanspraken op een deel van de buit. Voor zover bekend zijn geen gouden exemplaren bewaard gebleven.

De in dit artikel eerder gememoreerde veronderstelling van Van Gelder, dat Jacques de Gheyn deze penning op zo'n opvallende plaats op zijn Vanitasschilderij had afgebeeld omdat hij er misschien het ontwerp voor had gemaakt, is niet waarschijnlijk. Zijn naam wordt nergens genoemd in verband met deze penning, en de stijl is geheel verschillend van de penning van de slag bij Nieuwpoort in 1600, waarvoor De Gheyn wel het ontwerp had gemaakt. Uit een declaratie van 25 mei 1603, opgesteld door de kunstschilder Ambrosius Bosschaert (1573-1621), blijkt dat deze geld had ontvangen van Melchior Wyntgens, muntmeester van Zeeland, voor "verscheyde patronen ontwerpen ende figuren van vele ende verscheyde rekenpenningen ende triomphpenningen".[33] Hij zal dus wel de ontwerper van deze "triomphpenning" uit 1602 zijn geweest.[34] Dat De Gheyn de penning zo prominent heeft afgebeeld, moet dus een andere reden hebben gehad.

Jacques de Gheyns Vanitasschilderij

Het lijkt wel bijna zeker dat De Gheyn de in rook opgegane rijkdommen van Carletti, en misschien ook de meevaller voor velen in Zeeland, in gedachten had toen hij zijn Vanitasschilderij in Den Haag in 1603 vervaardigde. Dat namelijk was het jaar van de uitspraak in het eerste proces, dat uitliep op de verbeurdverklaring van Carletti's goederen. Men kan zich afvragen hoe de door De Gheyn afgebeelde penning ter herinnering aan de verovering van het Portugese schip hem onder ogen was gekomen. De kunstenaar kan hem van een bevriende Zeeuwse bewindhebber van de VOC hebben gekregen. Maar er is ook een andere mogelijkheid. Zijn zwager Caspar Wyntgens, zelf muntmeester van de West-Friese Munt te Hoorn, was getrouwd met Maria Stalpaert van der Wiele, een zuster van De Gheyns vrouw Eva. Hij was een broer van de muntmeester van Zeeland, Melchior Wyntgens,[35] onder wiens toezicht de penning op de Zeeuwse Munt te Middelburg was geslagen. Het is derhalve niet ondenkbaar dat De Gheyn de penning via de broer van zijn zwager Caspar heeft gekregen.

I.Q. van Regteren Altena meende dat De Gheyn munten en penningen verzamelde, getuige het gebruik daarvan op zijn schilderijen, tekeningen, gravures en een aan hem toegeschreven gouache.[36] Een numismatische verzameling wordt evenwel nergens expliciet vermeld door degenen die bijzonderheden over zijn leven meedeelden. Hoe dan ook, hij moet zeker in numismatiek geïnteresseerd zijn geweest. Misschien heeft hij daarom een exemplaar van de penning van de Zeeuwse muntmeester gekregen, die zelf ook een collectie munten bezat.[37]

Overigens waren de op het schilderij afgebeelde munten, voor zover te determineren, nog normaal in de circulatie, behalve het eerder besproken honderd-dukatenstuk van 1528 van Aragon. Aangezien van deze laatste munt maar één zich in Parijs bevindend exemplaar bewaard is gebleven, bestaat de mogelijkheid dat er ook maar één exemplaar is geslagen. In dat geval is het een raadsel hoe De Gheyn de munt in 1603 op een schilderij heeft kunnen afbeelden. Dat hiervan zowel de voor- als de keerzijde, apart van de andere munten en penningen, op een in het oog springende plaats zijn geschilderd, moet een oorzaak hebben. Een mogelijkheid is dat De Gheyn er een afbeelding van had gezien op een gravure, maar dan nog is het vreemd dat hij juist dit stuk uitkoos. Het ligt voor de hand te veronderstellen dat ook hier een verband zou kunnen bestaan met Carletti. Mogelijk zijn er toch meer exemplaren geslagen, en heeft Francesco Carletti er in Spanje of tijdens zijn wereldreis een van kunnen kopen. Dit zou dan, met de andere kostbaarheden, in Zeeland terechtgekomen kunnen zijn.[38] Wellicht is deze grote gouden munt daarna in de Munt te Middelburg omgesmolten, wat zou verklaren dat hij verder nooit meer in Nederland is gesignaleerd.

De andere munten zouden deels uitgekozen kunnen zijn wegens hun associatie met het onderwerp van de penning van 1602. De meeste

daarvan hebben een verband met vorsten uit het Bourgondische en Habsburgse Huis, waartoe keizer Karel V en keizer Ferdinand I als kleinzonen van Maria van Bourgondië en Maximiliaan van Oostenrijk behoorden. Ook de Spaanse koningen Philips II, de vijand van de Republiek, en Philips III, de eigenaar van het Portugese galjoen, waren Habsburgers. Deze munten zouden geïnterpreteerd kunnen worden als symbolen voor het verlies van de macht van de Spaanse Habsburgers over de Noordelijke Nederlanden. Zij kunnen natuurlijk ook de traditionele betekenis hebben van de vergankelijkheid van rijkdom, of van het leven en de macht van vorsten, zoals op andere Vanitasschilderijen. Dit zou zeker kunnen gelden voor het grote gouden honderd dukatenstuk van 1528. Johanna was wel in naam vorstin van Aragon, maar zij had van 1509 tot haar dood in 1555 in ellendige omstandigheden geleefd in een Spaans kasteel waarin zij streng bewaakt werd. Karel V was een machtige vorst geweest, maar in 1555 trok hij zich uitgeblust terug in een klooster waar hij in 1559 overleed. In elk geval zou De Gheyn de Spaanse en Duitse munten op het Vanitasschilderij gerelateerd kunnen hebben aan de oorlog waar de Nederlanden nog middenin zaten, en aan de spectaculaire gebeurtenis die op de penning werd vereeuwigd als voorbeeld van de verliezen die de vijand in die tijd leed. Op het eerste gezicht is geen verband te leggen tussen de verovering van het Portugese galjoen en de rozenobel links naast de penning van 1602, waarop aan de voorzijde een afbeelding van de Engelse koning in een schip staat, tenzij dat schip de aanleiding tot de keuze is geweest.

Besluit

Over de eventuele opdrachtgever van het Vanitasschilderij en de eigenaren voordat het in 1939 op een veiling in Londen tevoorschijn kwam, is helaas niets met zekerheid bekend. Wel zijn er over mogelijke opdrachtgevers verschillende theorieën in omloop. Lang is verondersteld dat het stilleven het als "dootscop" aangemerkte schilderij was, dat Carel van Mander in zijn *Schilder-Boeck* uit 1603-1604 noemt als een van de weinige schilderijen die De Gheyn tot dan toe had gemaakt.[39] De Gheyn had jarenlang gewerkt als glasschilder, tekenaar en graveur, en was niet lang voor 1603 begonnen te schilderen.[40] De door Van Mander genoemde "dootscop" bevond zich in dat jaar in het bezit van een zekere Reynier Anthonissen te Amsterdam, die tot nu toe niet met zekerheid geïdentificeerd kan worden.[41] R. Judson twijfelde echter of Van Mander het schilderij uit 1603 ten tijde van het schrijven van zijn boek al gezien kon hebben en meende dat deze "dootscop" een eerder, nu verloren gegaan, schilderij moest zijn.[42]

Ook M.L. Wurfbain meent nu dat dit werk niet hetzelfde kan zijn als het Vanitasstilleven van 1603 omdat het, naar Van Manders beschrijving te oordelen, waarschijnlijk niet veel meer dan een schedel voorstelde. Van Mander beschreef een veel eenvoudiger Vanitasschilderij door Abraham Bloemaert in de collectie van Jacques Razet te Amsterdam namelijk als "een doodskop met andere bijgevoegde zaken, zeer goed gedaan en gecoloreerd". Wurfbain is ervan overtuigd dat Van Mander het zoveel interessantere en complexere schilderij van 1603 door De Gheyn veel gedetailleerder zou hebben beschreven, als hij het in de collectie van Reynier Anthonissen had gezien.

Ook plausibel is Wurfbains nog ongepubliceerde theorie dat Melchior Wyntgens, als broer van De Gheyns zwager, heel goed de opdrachtgever geweest zou kunnen zijn.[43] Het is bekend dat hij schilderijen, ook werk van tijdgenoten, verzamelde. Bovendien was hij bevriend met Van Mander, die in 1603 zelfs een deel van zijn *Schilder-Boeck* aan hem opdroeg. Maar als Wyntgens de opdrachtgever was, kon Van Mander het bewuste stilleven toen nog niet gekend hebben, anders had hij dat wel kenbaar gemaakt.

De in dit artikel geopperde mogelijkheid dat de prominente plaats van de penning op het Vanitasstilleven verband houdt met de geschiedenis van de in 1602 veroverde *São Jago* met zijn rijke lading en het lot van Francesco Carletti, wordt ondersteund door de theorie dat Wyntgens de opdrachtgever zou zijn geweest. Aldus is het goed mogelijk dat deze geschiedenis de aanleiding vormde tot het ontstaan van het schilderij. Maar het is ook niet uit te sluiten dat De Gheyn zo was getroffen door deze bij uitstek voor een Vanitasschilderij geschikte gebeurtenissen, dat zij hem hebben geïnspireerd om dit stilleven zonder opdracht te schilderen.

Noten

1 Olie op paneel, 82,5 x 54 cm. Het schilderij is uitvoerig besproken door Ingvar Bergström in de catalogus *Holländska mästare i svensk ägo*, Nationalmuseum (Stockholm 1967) 47 e.v., nr. 53. Zie ook I. Bergström, 'De Gheyn as a Vanitas Painter' in: *Oud-Holland* 85 (1970) 143-157, en de bijdrage van I. Bergström in de catalogus *IJdelheid der IJdelheden*, Museum De Lakenhal (Leiden 1970) 10-11, nr. 12. Zie tevens de ongepagineerde artikelen in de inleiding tot deze catalogus door I. Bergström en M.L. Wurfbain. Het standaardwerk over de kunstenaars Jacques de Gheyn (vader, zoon en kleinzoon) is: I.Q. van Regteren Altena, *Jacques de Gheyn, Three Generations* (The Hague, Boston and London 1983). Het Vanitasschilderij van 1603 wordt besproken in deel I, 84-85 en deel II, 15, nr. 11. Alle referenties naar deze auteur in de voetnoten verwijzen naar dit werk. Jacques de Gheyn II is de belangrijkste van de drie De Gheyns. Zie ook J. R. Judson, *The Drawings of Jacob de Gheyn II* (New York 1973).

2 Dit stillevengenre, dat het vergankelijke van al het menselijke weergaf, stond vooral in de zeventiende eeuw in de belangstelling. Het hier besproken schilderij van De Gheyn wordt beschouwd als het vroegst bekende werk van dit genre in de Noordelijke Nederlanden.

3 Bloemen als vergankelijkheidsymbool zijn ontleend aan bijbelteksten, vooral Job 14: 1-2 en Psalm 103: 15-16. Omhoog kringelende rook is het symbool voor de kortheid van het leven. Zie Psalm 102: 4.

4 Van deze filosofen, wijzend naar een bol, heeft De Gheyn voorstudies getekend. Zie A. Blankert, 'Heraclitus en Democritus in het bijzonder in de Nederlandse kunst van de 17e eeuw' in: *Nederlands Kunsthistorisch Jaarboek* 18 (1967), 31-124; Bergström, 'De Gheyn', 144, 146, 149.

5 Bergström, 'De Gheyn', 146, 148 en 153. De hier gegeven uitleg van vergankelijkheidsymbolen zijn grotendeels aan dit artikel ontleend. Van Regteren Altena zag de zeepbel als een glazen bol.

6 Voor een gedetailleerde beschrijving, zie: A. Heiss, *Descripcion general de las monedas Hispano-Cristianas desde la invasion de los Arabes* deel 2 (Madrid/Paris 1867), 39, 41, pl.74, 1. In de catalogus *IJdelheid der IJdelheden* en het artikel 'De Gheyn' van Bergström wordt vermeld dat het een tien dukatenstuk betreft. Deze mededeling berust waarschijnlijk op een typefout in een brief van H. Enno van Gelder d.d. 14 februari 1969 aan Bergström. Het stuk weegt 349,32 gram. Heiss vermeldde dat het enig bekende exemplaar zich in de Keizerlijke Bibliotheek, nu Bibliothèque Nationale de France, Cabinet des Médailles, in Parijs bevond. Zie ook O. Gil Farrés, *Historia de la moneda espanola* (Madrid 1959), 288-289 en de tweede editie (Madrid 1976), 444-449. Tot nu toe zijn er geen bronnen gevonden waaruit blijkt met welk doel deze uitzonderlijk grote munt in 1528 werd geslagen. Verschillende theorieën zijn naar voren gebracht. Zie Guillermo Redondas Veintemillas, *La moneda Aragonesa en la modernidad. Un esquema orientativo*. Deze verwijzing dank ik aan Maarten L. Wurfbain, die een kopie van de op deze munt betrekking hebbende tekst ontving van de auteur. Op dat ogenblik was deze publicatie nog niet in druk verschenen. De Gheyn heeft enkele fouten in het Latijnse voorzijde omschrift van de munt zelf overgenomen op het schilderij, maar een dergelijke fout in het keerzijde omschrift verbeterd.

7 Deze informatie is ontleend aan J. Brouwer, *Johanna de Waanzinnige* (Amsterdam 1958).

8 Dergelijke Engelse rozenobels komen nog steeds voor in muntvondsten uit het begin van de zeventiende eeuw, samen met imitaties. Deze werden tot 1602 geslagen door verschillende Nederlandse steden en gewesten, met omschriften die hun herkomst aanduiden. Zie H. Enno van Gelder, 'Muntvondst Serooskerke 1966'in: *Jaarboek voor Munt- en Penningkunde* 52/53 (1965/1966), 127-205. Op het schilderij is niet te zien of de rozenobel Engels is of een meer contemporaine Nederlandse imitatie. Misschien is een munt waarvan de rand nog net eronder zichtbaar is eveneens een rozenobel.

9 Determinering overgenomen uit een brief van H. Enno van Gelder d.d. 14 februari 1969 aan I. Bergström. Een kopie van de brief bevindt zich in het Rijksmuseum Het Koninklijk Penningkabinet in Leiden.

10 Van Regteren Altena, *Jacques de Gheyn* deel I, 15, merkt op: "Nor do I rule out the possibility that the displayed coins, apart from being traditional symbols of the worthlessness of riches, also indicate the fate of the actual realms which produced them (...). In any case the silver medal in the centre with a horse and a lion, which commemorates the capture of the Spanish [Portugees] galleon by a Zealand man-of-war [twee koopvaarders] in 1602, a recent victory, proves the symbolism had a more specific meaning than was usually the case". De relevante details van de achtergrondgeschiedenis waren Van Regteren Altena niet bekend.

11 Olga N. Roovers, 'De Noord-Nederlandse triumfpenningen' in: *Jaarboek voor Munt- en Penningkunde* 40 (1953), 14 en 24. Van Regteren Altena, *Jacques de Gheyn* deel I, 63-64. Over een eventueel ontwerp door De Gheyn voor de op het Vanitasschilderij afgebeelde penning is niets bekend.

12 W.S. Unger, *De oudste reizen van de Zeeuwen naar Oost-Indië, 1598-1604*, Werken uitgegeven door de Linschoten-Vereeniging 51 ('s-Gravenhage 1948), bijlage B, 142-144. Het betreft het 'Verbaal opgetekend uit de getuigenis van de kapiteins, commisen, bevelhebbers en bootsvolk van de *Zelandia* en *Lange Bercque*'. In deel 51 zijn ook opgenomen: de op deze reis betrekking hebbende resoluties der Staten-Generaal, de notulen van de Staten van Zeeland, de besluiten van de Raad der Admiraliteit in Zeeland en de besluiten van de kamer Zeeland van de VOC. Een aantal gegevens in dit artikel is hieraan ontleend. Er is ook een Portugees verslag van de verovering van het schip. Zie daarvoor J.W. IJ-

zerman, *Journael van de reis naar Zuid-Amerika door Hendrik Ottsen, 1598-1601*, Werken uitgegeven door de Linschoten-Vereeniging 16 ('s-Gravenhage 1918), CIII noot 1. Zie tevens E. van Meteren, *Historien der Nederlanden En haar Naburen Oorlogen tot het jaar 1612* (Amsterdam 1652). Dit is een bewerking van de oorspronkelijke Nederlandse editie uit 1599 getiteld *Belgische ofte Nederlantsche historie van onsen tijden*, die werd gevolgd door verschillende latere aangevulde edities; G. van Loon, *Beschryving der Nederlandsche Historipenningen* deel 1 ('s-Gravenhage 1721) 563-564.

13 Francesco Carletti, *Ragionamenti del mio viaggio intorno al mondo* (ed. G. Silvestro), (Torino 1958). De titel van de vertaling door J.S. Verhaart-Bodderij is: *Reis om de wereld 1594-1606* ('s-Gravenhage 1965). In deze uitgave wordt niet vermeld dat dit verslag al in 1701 in Florence werd gedrukt onder de titel: *Ragionamenti sopra le cose da lui vedute ne' suoi viaggi*. Alle verwijzingen naar Carletti's verslag zijn ontleend aan de Nederlandse vertaling. Latere publicaties over deze affaire zijn: C.G. Roelofsen, 'Het trieste slot van een reis om de wereld in het begin van de zeventiende eeuw; de affaire Carletti' in: *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis* 20 (maart 1970), 18-24; V. Enthoven, *Zeeland en de opkomst van de Republiek* (Leiden 1996), 195-198. In dit laatste werk wordt het Portugese schip *São Jorge* genoemd. Zowel Roelofsen als Enthoven behandelen bijna uitsluitend de juridische aspecten van de verovering en de verdeling van de buit. Op verschillende punten wijken gegevens in deze recentere publikaties af van Carletti's weergave van de gebeurtenissen, waarbij hijzelf ten nauwste was betrokken.

14 De Carletti's betaalden de slaven gedeeltelijk met gouden Spaanse dubloenen die zij bij zich hadden, en gedeeltelijk met wissels op kooplieden in Lissabon. Om de slaven naar andere gebieden te mogen vervoeren, moesten koninklijke licenties worden gekocht. Tamelijk ongewoon voor die tijd betuigt Francesco later, dat hij zich ervoor schaamde dat hij hiermee van mensen koopwaar maakte, en dat hij gewetenswroeging had over de slechte behandeling van de slaven aan boord van het schip. Op zee stierven zeven van Carletti's slaven, na de landing nog enkele. Overigens bleek de winst van hun verkoop veel lager uit te vallen dan zij hadden gedacht, omdat de inkoopprijzen, door een toegenomen vraag, waren verhoogd. Zie Carletti, *Reis om de wereld*, 22-27, 31-32 en 34-35.

15 Hij was vooral geïnteresseerd in de strijd tegen het water en in de internationale handel van de Nederlanders.

16 Zie Carletti, *Reis om de wereld*, 17 en Unger, *De oudste reizen*, 177.

17 De Portugese schepen waren volgens Carletti, *Reis om de wereld*, 198, eigendom van de koning, toentertijd Philips III van Spanje. Carletti geeft ook informatie over de route-indeling van de koopvaardijschepen die van India naar Portugal voeren en over de manier waarop de schepen werden geladen (*Reis om de wereld*, 197-198 en 209). In Unger, *De oudste reizen*, wordt de penning op de verovering van het schip op plaat 9 afgebeeld. In de bijbehorende tekst wordt het schip Sint Jago genoemd, maar in de gepubliceerde Nederlandse archiefstukken Sint Jacob of Jakob.

18 Volgens Carlettti, *Reis om de wereld*, 200 en 204, namen zij meer de houding van vijanden aan, en was het van het begin af aan hun bedoeling om te vechten. Aan de andere kant vertelt hij dat de Zeeuwen een sloep op hen afstuurden en naar zeegebruik vroegen of zij hen ergens mee konden helpen. De Zeeuwen rechtvaaardigden zich later voor het daarop volgende gevecht met de inhoud van documenten die zij in het Portugese schip hadden gevonden, waaronder een bevel van de onderkoning van Goa dat zij bij Sint-Helena Hollandse en Zeeuwse schepen moesten onderscheppen. Zie Van Meteren, *Historien der Nederlanden*, 450 en Roelofsen, 'Het trieste slot', 18. Een derde Nederlands schip dat in de haven van Sint-Helena lag, uit Amsterdam, hield zich geheel afzijdig, maar de bemanning viste wel een deel van de kostbare Portugese koopwaar uit het water die overboord gegooid was toen het schip dreigde te zinken (Carletti, *Reis om de wereld*, 209). Roelofsen, 'Het trieste slot', 18, veronderstelt dat dit een waarschuwingsschot moet zijn geweest, maar Carletti, die erbij was, vertelt dat de bemanning in angst en verwarring verkeerde en dat de kapitein in paniek een kanon op de Zeeuwse schepen afvuurde. Zie ook Enthoven, *Zeeland*, 196.

19 Carletti, *Reis om de wereld*, 201-202, stelt dat er in Portugal een mooie regeling was getroffen door de scheepsofficieren voor het bemannen van de schepen die naar Indië voeren. Men kon baantjes als artilleriemeester of kanonnier van hen kopen, ook als men geen verstand van zaken had. De enige kanonnier die zijn vak verstond, een Italiaan uit Genua, werd al in het begin van het gevecht door een Zeeuwse kanonskogel gedood, en toen was er niemand meer aan boord met enige ervaring in het bedienen van de kanonnen. De officiële geschutmeester van het galjoen was thuis schoenmaker. De Zeeuwen richtten hun vuur zeer nauwkeurig en met overleg.

20 Carletti's Koreaanse bediende (gekocht als slaaf in Nagasaki en door hem in Goa vrijgelaten) wist door een list een plaats in een van de sloepen te veroveren. Eerder in zijn verslag, *Reis om de wereld*, 109, vertelde Carletti dat deze hem naar Florence vergezelde en daarna naar Rome was gegaan, waar hij zich Antonio noemde. Over het lot van zijn twee andere bedienden doet hij geen mededelingen. Hij vermeldt wel, *Reis om de wereld*, 207, dat de Zeeuwen de slaven vrijlieten die zij op het galjoen hadden aangetroffen.

21 Carletti, *Reis om de wereld*, 207. De Portugezen bedankten hen voor de goede behandeling en de getrouwheid waarmee de Zeeuwen hun beloften bij de overgave van het schip hadden gehouden. Zij zeiden dat zijzelf, als zij het gevecht zouden hebben gewonnen, hen wel ruwer zouden hebben behandeld. Zie E. van Meteren, *Historien der Nederlanden*, 450.

22 Carletti, *Reis om de wereld*, 210. Het volgende verslag van de gebeurtenissen na de aankomst is, behalve op Carletti's verhaal en de in noot 12 genoemde officiële stukken, voor een klein deel ook gebaseerd op de mededelingen van Emanuel van Meteren, *Historien der Nederlanden*, 450-451. Van Meteren woonde in Londen, maar hij liet zich informeren door mensen ter plaatse, onder wie de rector van het gymnasium te Middelburg.

23 Van Meteren, *Historien der Nederlanden*, 450; Roelofsen, 'Het trieste slot', 19.

24 Unger, *De oudste reizen*, xlv-xlviii.

25 De Staten Generaal deden ook nog een vergeefse poging een deel van de opbrengst uitgekeerd te krijgen. Zie Unger, *De oudste reizen*, 157; Roelofsen, 'Het trieste slot', 19.

26 Van Loon, *Beschryving*, 564.

27 Unger, *De oudste reizen*, 63-164; 193-202. Enthoven, *Zeeland*, 199, noemt in sommige gevallen andere bedragen, gebaseerd op de eindafrekening in 1610.

28 Carletti, *Reis om de wereld*, 209 en 215. Niet de bemanning van de Zeeuwse schepen vond dit, zoals Roelofsen meent, 'Het trieste slot', 20, maar Zeeuwse burgers na aankomst in Middelburg.

29 Carletti, *Reis om de wereld*, 216; E. van Meteren, *Historien der Nederlanden*, 450 verso. Roelofsen geeft alle juridische argumenten die van toepassing waren bij deze gecompliceerde zaak, waarbij ook politieke overwegingen een rol speelden.

30 Misschien heeft de dichter Jacob Cats (1577-1660) hier ook een rol bij gespeeld. Eind 1603 had hij zich als advocaat en procureur in Middelburg gevestigd. In een berijmde autobiografie, *Twee-en tachtig-jaerig leven*, schreef hij "Matroos ging wacker aan en nam met groot vermaak, of hier een Spaansche berck of daar een ryke kraack". Hij hield zich in die eerste jaren veel bezig met geschillen over de verdeling van de buit van kaapvaarders, waarmee hij de grondslag legde voor zijn latere fortuin. Zie *Meertens over Zeeuwen, Zeeuwse studies uitgegeven naar aanleiding van zijn tachtigste verjaardag* (Middelburg 1979), 106-107.

31 Carletti, *Reis om de wereld*, 224.; Roelofsen, 'Het trieste slot', 23. Enthoven, *Zeeland*, 198, spreekt over 18.000 gulden, misschien op grond van een foutieve interpretatie van het woord 'florijnen' in de Nederlandse vertaling van Carletti's verslag.

32 Dit waren toen de bewindhebbers van de kamer Zeeland van de VOC, maar de financiële resultaten van de verdeling van de buit bleven buiten de boeken van de Compagnie. Zie Carletti, *Reis om de wereld*, 213; V. Enthoven, *Zeeland*, 195 en 199.

33 Zeeuws Archief, Archief Rekenkamer C, acquitten rekening muntmeester 1601-1604, nr. 138. Mevrouw A.A. van der Poel, destijds conservator van het Zeeuws Museum te Middelburg, was zo vriendelijk mij hiervan in 1981 een kopie te sturen. Zie ook *Gids bij de tentoonstelling Munt van Zeeland 1580-1980* (Middelburg 1980) I, nr. 25.

34 Over de uitvoerder van het ontwerp, de stempelsnijder van de Munt van Zeeland, bestond enige onzekerheid. Volgens Roovers, 'De Noord-Nederlandse triumfpenningen', 37-38, nr. 97, was dit in 1602 Jacob Wttewaal, maar De Man heeft in het *Jaarboek voor Munt- en Penningkunde* 7 (1920) 7-8, aangetoond dat hij pas in 1603 werd aangesteld. De officiële stempelsnijder tussen 1580 en 1585, Herman Klaassen, bleef nog tot minstens 1604, naast zijn functie als essayeur, als particulier stempelsnijder aan de Zeeuwse Munt werkzaam. In dat laatste jaar ontving hij een betaling voor stempels van munten, reken- en triomfpenningen. Hij zal dus waarschijnlijk de opdracht voor het maken van de stempels voor de penning van 1602 van de bewindhebbers van de kamer Zeeland van de VOC hebben gekregen.

35 Voor een genealogie van het muntmeestersgeslacht Wyntgens, zie *De Nederlandsche Leeuw* 33 (1915), kolom 194-205 en 34 (1916), kolom 265-272. Van Regteren Altena, *Jacques de Gheyn* deel I, 133, merkt op dat Jacques de Gheyn nauwe betrekkingen onderhield met zijn zwager, en dat dit blijkt uit het feit dat zijn zoon, Jacques de Gheyn III, de kinderen van Caspar Wijntgens goed bedacht in zijn testament. Hij zal ongetwijfeld ook de broer van die zwager gekend hebben.

36 Van Regteren Altena zegt dit herhaaldelijk, zonder verwijzing naar een mededeling hierover door een tijdgenoot. Zie *Jacques de Gheyn* deel I, 64, 65, 154, en deel II, 1012-1024 en 1029-1031.

37 Zie H. Enno van Gelder, 'Enkele 16e-eeuwse muntverzamelaars' in: *Festoen, opgedragen aan A.N. Zadoks-Josephus Jitta bij haar zeventigste verjaardag* (Groningen/Bussum 1975), 272-273.

38 Het exemplaar in Parijs zou afkomstig kunnen zijn uit Spanje. Napoleon heeft veel voorwerpen van kunst en wetenschap uit de door hem veroverde gebieden naar Frankrijk laten overbrengen. Helaas zijn de gegevens over de herkomst in het Cabinet des Médailles verloren gegaan.

39 Carel van Mander, *Het Schilder-Boeck* (Haarlem 1603-1604).

40 Van Regteren Altena, *Jacques de Gheyn* deel I, 66 en 73. Door zijn succes met zijn werk en door zijn huwelijk was hij een vermogend man geworden.

41 M.L. Wurfbain in Catalogus *IJdelheid der IJdelheden* 1970 (zie noot 1), ongepagineerd en p. 10; Bergström, 'De Gheyn', 156; Judson, *The Drawings*, 18 en 42 noot 16 en 17 ; Van Regteren Altena, *Jacques de Gheyn* deel II, 15, nr. 11.

42 Judson, *The Drawings*, 42, noot 17.

43 Ik ben drs. M.L. Wurfbain dankbaar voor zijn genereuze mededeling van deze beide nog ongepubliceerde theorieën. Mijn collega's van het Rijksmuseum Het Koninklijk Penningkabinet, Leiden, dank ik voor hun constructieve op- en aanmerkingen.

Getrouwd met Jan Compagnie

*Oost-Indiëvaarders en hun echtgenotes in Enkhuizen en omgeving (1700-1750)**

DANIELLE VAN DEN HEUVEL

INLEIDING

In 1980 verscheen een bundel met artikelen van Johannes de Hullu over het leven aan boord van VOC-schepen. In de inleiding van deze bundel gaan Jaap Bruijn en Jan Lucassen in op de vermeende huwelijkse staat van de zeelieden in dienst van de Compagnie. Ze concluderen op basis van loongegevens en de onaantrekkelijkheid van het werk in vergelijking met andere takken van zeevaart, dat "een baan bij de VOC (...) over het algemeen alleen vervuld kon worden door armoedzaaiers, nog niet getrouwd en zonder de zorg van een gezin".[1] Ondanks de nuancering die de auteurs aanbrengen door te stellen dat deze uitspraak alleen betrekking heeft op zeelieden afkomstig uit de Nederlandse zeegewesten, is er lange tijd vrijwel geen aandacht geweest voor de zeelieden die wél gehuwd waren en de gezinnen die zij achterlieten. Het lijkt erop of bij velen alleen de eerste opmerking van Bruijn en Lucassen was blijven hangen.

Een aantal jaren geleden is hierin verandering gekomen. Roelof van Gelder merkte in 1997 op dat het onwaarschijnlijk was dat alle zeelieden in dienst van de Compagnie ongehuwd waren. Volgens hem duidt het systeem van maandbrieven erop dat de Compagnie zelf wel rekening hield met het achterblijven van vrouwen en kinderen.[2] Het verstrekken van maandbrieven zorgde ervoor dat de bemanning ieder jaar drie maanden gage aan het thuisfront kon overmaken. Hierbij ging de Compagnie ervan uit dat de achterblijvers in staat waren het bedrag jaarlijks te innen bij het soldijkantoor van de kamer waar de echtgenoot was aangemonsterd. Dit gegeven gecombineerd met de opmerking die Van Gelder maakt over de vrouwen en kinderen die de mannen uitgeleide deden in de haven wijst in de richting van achterblijvende echtgenotes in de zeegewesten, wat overigens niet expliciet gemaakt wordt door de auteur.[3]

Van Gelders vermoeden is de laatste jaren al diverse malen bevestigd. Zo doken echtgenotes van Oost-Indiëvaarders op in diverse studies over vroegmoderne Hollandse steden als Leiden, Delft en Schiedam en waren ze het onderwerp van een paper en artikel van respectievelijk F.C.P. Horst en Manon van der Heijden.[4] In 2002 heeft Herman Ketting daarnaast laten zien dat in de dertiger en veertiger jaren van de zeventiende eeuw ongeveer een op de vijf zeelieden die in Amsterdam aanmonsterden, gehuwd was en gebruik maakte van een maandbrief.[5]

Er zijn inmiddels voldoende aanwijzingen voor het achterblijven van echtgenotes van VOC-zeelieden in de Hollandse steden. Onduidelijk is nog om hoeveel vrouwen het ging en wat het in financieel opzicht voor vrouwen betekende om achter te blijven. Omdat de achterblijvende vrouwen niet als zodanig geregistreerd werden, is het lastig te achterhalen om hoeveel vrouwen het exact ging. Wel is door middel van een onderzoek naar de verstrekking van maandbrieven, zoals eerder door Ketting verricht, bij benadering te zeggen hoeveel zeelieden een maandbrief voor hun echtgenote achterlieten.

In dit artikel zijn de echtgenotes van de zeevarenden die in de eerste helft van de achttiende eeuw aanmonsterden voor de kamer Enkhuizen, het onderwerp van onderzoek. Voor deze stad is het niet alleen mogelijk om aan de hand van de scheepssoldijboeken een kwantitatief beeld te schetsen van het aantal vrouwen dat achterbleef met een maandbrief, maar het Enkhuizer archief beschikt daarnaast ook over meer kwalitatieve bronnen, zoals rekesten, welke meer kunnen vertellen over het leven van de achtergebleven zeemansvrouwen. Aan de hand van de loonadministratie van de VOC wil ik niet alleen nagaan hoe groot het aantal gehuwde zeevarenden aan boord was, maar tevens laten zien dat veel zeemansvrouwen in staat waren zelfstandig rond te komen, ondanks het lage loon van hun echtgenoten.

DE (ON)GEHUWDE ZEEMAN

Een manier om echtgenotes van Oost-Indiëvaarders op het spoor te komen zijn de scheepssoldijboeken. De verstrekking van maandbrieven aan – onder meer – de echtgenotes werd nauwkeurig in deze boeken verwerkt. De scheepssoldijboeken fungeerden als een uitgebreide personeelsadministratie.[6] Van iedere opvarende werd de naam, geboorteplaats en functie genoteerd. Daarnaast werd enerzijds bijgehouden welke schulden hij bij de Compagnie had uitstaan en anderzijds hoeveel hij verdiende. De echtgenotes vinden we terug aan de debetzijde: hier werd genoteerd of de zeeman in kwestie een maandbrief had laten opstellen en wie deze toekwam.

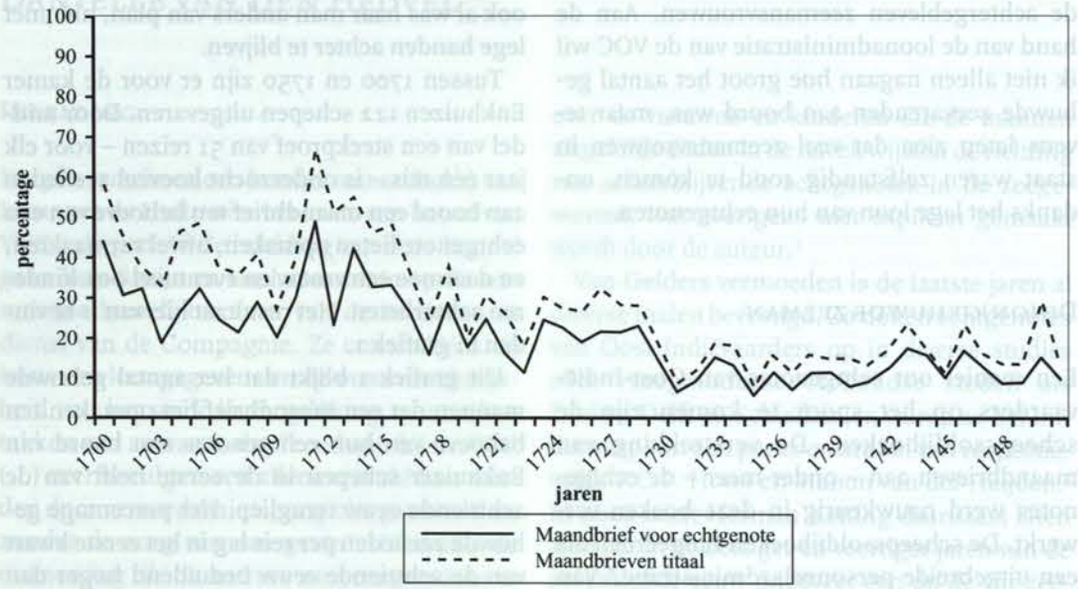
Op basis van de vermeldingen van (huis)vrouwen met een maandbrief in de grootboeken is na te gaan hoeveel opvarenden bij vertrek een echtgenote achterlieten. Een analyse van deze gegevens kan dan ook meer vertellen over de huwelijkse staat van de zeeman in dienst van de Verenigde Oost-Indische Compagnie. Het is immers aannemelijk dat veel echtgenotes achterbleven mét een maandcedul. Vanaf 1682 mocht de maandbrief alleen nog ten behoeve van ouders, kind(eren) of echtgenote worden opgemaakt.[7] Daarnaast stimuleerde de Compagnie het bezit van de maandbrief onder echtgenotes door een gunstige regelgeving. Zo konden vrouwen die onverhoopt met niets waren achtergebleven – onder voorwaarde dat zij "met suffisante bescheyden" kon bewijzen "dat sy haar wel en eerlijck dragen"[8] – na het vertrek van hun man zelfstandig een maandbrief laten opstellen. Een vrouw hoefde dus, ook al was haar man anders van plan, niet met lege handen achter te blijven.

Tussen 1700 en 1750 zijn er voor de kamer Enkhuizen 122 schepen uitgevaren. Door middel van een steekproef van 51 reizen – voor elk jaar één reis – is onderzocht hoeveel zeelieden aan boord een maandbrief ten behoeve van een echtgenote lieten opmaken, ofwel vermaakten, en daarmee een vrouw en eventueel ook kinderen achterlieten. Het resultaat hiervan is te vinden in grafiek 1.

Uit grafiek 1 blijkt dat het aantal gehuwde mannen dat een maandbrief liet opmaken ten behoeve van hun echtgenotes aan boord van Enkhuizer schepen in de eerste helft van de achttiende eeuw terugliep. Het percentage gehuwde zeelieden per reis lag in het eerste kwart van de achttiende eeuw beduidend hoger dan in de 25 jaar daarna, gemiddeld respectievelijk 25 procent en twaalf procent. In de grafiek is tevens het verloop van het percentage opgestelde maandbrieven per reis opgenomen. Wanneer we beide lijnen met elkaar vergelijken valt op dat ze nagenoeg parallel lopen: beide vertonen een dalende trend op de lange termijn en vergelijkbare tussentijdse schommelingen. Dit bevestigt het vermoeden dat al door de regelgeving omtrent de maandbrieven naar voren is gekomen: het grootste deel van de maandbrieven werd opgemaakt ten behoeve van echtgenotes.

De verklaring van de afname van het aantal gehuwde mannen aan boord dat vermaakte aan zijn echtgenote, dient gezocht te worden in de veranderende bemanningssamenstelling.[9] Een maandbrief leverde alleen wat op wanneer je als begunstigde in staat was hem ook ieder jaar te (laten) innen op het soldijkantoor van de kamer waarvoor je man was uitgevaren. In de praktijk kwam het erop neer dat de afstand tussen soldijkantoor en woonplaats overbrugbaar moest zijn. Het is bekend dat de VOC naarma-

Grafiek 1 Percentage zeelieden met maandbrief respectievelijk maandbrief voor de echtgenote op het totaal aantal zeelieden per reis aan boord van Enkhuizer VOC-schepen, 1700-1750. Steekproef van een reis per jaar (51 van de 122 reizen).

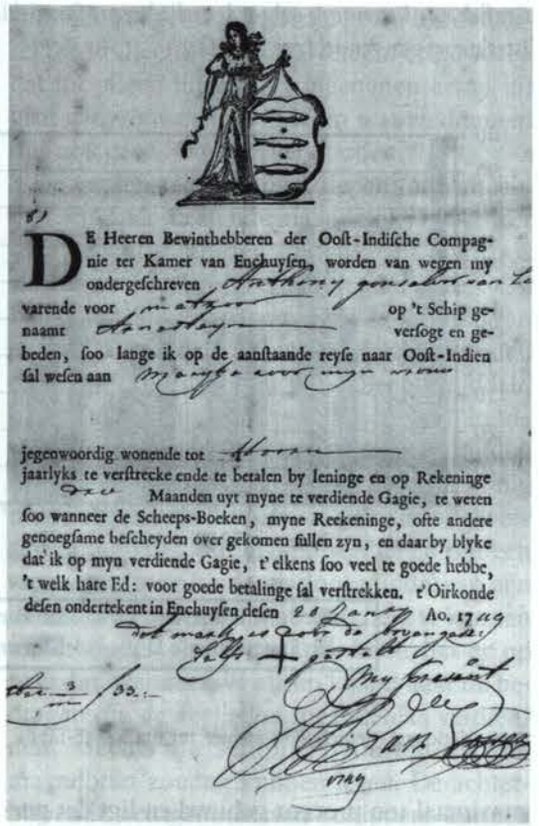


Bron: Nationaal Archief, VOC-archief, inv.nrs. 14638-14761[10]

te de achttiende eeuw verder vorderde steeds meer problemen kreeg met het bemannen van haar schepen. Concurrentie van andere takken van zeevaart en een stijging van het aantal sterfgevallen aan boord zorgde ervoor dat de Compagnie steeds meer haar best moest doen haar schepen te bemannen. Gedurende de achttiende eeuw nam het aantal mannen dat van ver kwam – zowel uit de Nederlandse landgewesten als uit het buitenland – dan ook sterk toe. Dat ook de kamer Enkhuizen met deze problematiek te maken had, lieten Jan Kees Beers en Cees Bakker reeds zien. Zij toonden aan dat het in de loop van de achttiende eeuw voor de kamer Enkhuizen moeilijker werd haar schepen te bemannen met zeevarenden afkomstig uit de eigen regio. Dit gold voornamelijk voor de lagere rangen, maar het was tevens een fenomeen dat zich over alle lagen van de bemanning uitstrekte. De Enkhuizense kamer ving het tekort aan gekwalificeerd personeel op door grote aantallen zeevarenden uit het Oostzeegebied aan te trekken.[11] Het feit dat er in het eerste kwart van de achttiende eeuw gemiddeld meer maandbrieven werden opgemaakt dan in de 25 jaar daarna hing samen met het verloop van de aantallen buitenlandse zeelieden die voor de Compagnie voeren. Na jaren van teruggang en stagnatie nam het aantal buitenlanders aan boord vanaf 1720 weer toe, een fenomeen dat zich zowel landelijk als in Enkhuizen voordeed.[12] Daar komt nog bij dat de buitenlanders aan boord veelal arbeidsmigranten waren. Als jong volwassenen trokken zij naar de Hollandse steden om voor een kortere periode werk te vinden. Na een aantal jaar gewerkt te hebben gingen deze migranten met het gespaarde geld terug naar huis om daar te trouwen.[13] Dit maakt het minder waarschijnlijk dat een groot deel van hen gehuwd zou zijn.

In zijn dissertatie toont Herman Ketting aan dat er in het vermaken inderdaad een verschil bestaat tussen zeelieden afkomstig uit het "kerngebied" (Amsterdam, Noord-Holland en de rest van het kustgebied van de Zuiderzee en de Waddenzee) en zeelieden die van buiten de regio kwamen. Tussen 1630 en 1649 liet maximaal 21 procent van de zeelieden uit het kerngebied een maandbrief opstellen voor zijn echtgenote, terwijl dit percentage voor zeelieden uit de landgewesten en het buitenland lager lag, op maximaal achttien procent.[14] Wat Ketting hiermee ook laat zien is dat buitenlandse zeelieden niet per definitie ongetrouwd waren. De vermakende mannen zullen waarschijnlijk getrouwd zijn geweest met een vrouw die woonachtig was in de buurt van het soldijkantoor. Een voorbeeld hiervan zien we ook terug in de Enkhuizer bronnen. De Portugese busschieters Anthonij Decasta, Manuel Corijz, Hendrik Pareesa en Anthonij Gonsalves monsterden in 1749 aan bij de kamer Enkhuizen. Zij waren alle vier getrouwd met een Westfriese vrouw voor wie zij voor vertrek een maandbrief lieten opmaken.[15]

De vraag dringt zich op of er verschillen waren tussen het aantal gehuwde zeelieden binnen de diverse functies aan boord. Om hier meer duidelijkheid over te krijgen heb ik de zeevarenden verdeeld in vijf verschillende functieklassen: A tot en met E. De functieklassen zijn gebaseerd op inkomen en status, waarbij de hoogte van de gage het meest bepalend is.[16] In functieklasse A bevinden zich de schipper, opperstuurman en predikant, die meer dan 48 gulden per maand verdienden. De onderofficieren met een gage van 22 tot 48 gulden per maand zijn opgenomen in functieklasse B. Hieronder vallen onder meer de onderstuurman, de derde waak, de chirurgijns en de scheepstimmerlieden. Functieklasse C bestaat uit de onderofficieren met een maandgage die lager lag dan 23 gulden: de bootsman, de schieman, de bottelier, de kok, de opperzeilmaker en de opperkuiper, aangevuld met de scheepskorporaal, de provoost en de kwartiermeesters. De maten zijn, samen met de trompetter, verenigd in functieklasse D en verdienden ongeveer veertien gulden per maand. De laatste categorie, functieklasse E, wordt gevormd door het scheepsvolk: de busschieters, matrozen, hooplopers en scheepsjongens. In grafiek 2 is het percentage gehuwde zeelieden per functieklasse om de vijf jaar weergegeven. Er is hierbij voor elk vijfde jaar één reis onderzocht.

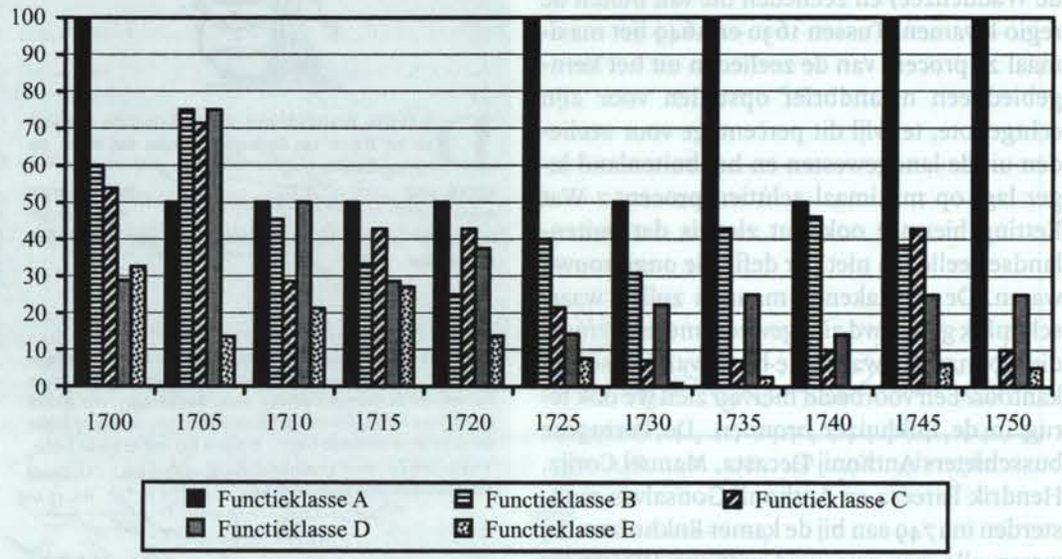


De Heeren Bewinthebberen der Ooſt-Indiſche Compagnie ter Kamer van Enchuyſen, worden van wegen my ondergeſchreven varende voor op 't Schip genaamt verſogt en gebeden, ſoo lange ik op de aanſtaande reyſe naar Ooſt-Indien ſal weſen aan jegenwoordig wonende tot jaarlyks te verſtrecke ende te betalen by leninge en op Rekeninge Maanden uyt myne te verdiende Gagie, te weten ſoo wanneer de Scheeps-Boeken, myne Reekeninge, ofte andere genoegſame beſcheyden over gekomen ſullen zyn, en daarby blyke dat ik op myn verdiende Gagie, t' elkens ſoo veel te goede hebbe, 't welk hare Ed: voor goede betalinge ſal verſtrekken. t' Oirkonde deſen ondertekent in Enchuyſen deſen Ao. 17

Afb. 1 Maandbrief van Anthonij Gonsalves uit Lissabon, matroos op het schip Arnesteijn, voor zijn in Hoorn woonachtige vrouw Marijtje Roos. In het scheepssoldijboek wordt Gonsalves overigens als busschieter aangeduid. Nationaal Archief, VOC-archief, inv.nr. 14758, fol. 81.

Het meest opvallende gegeven in grafiek 2 is dat in alle functies aan boord gehuwde mannen te vinden zijn. Het idee dat het voor een vrouw per definitie onaantrekkelijk is een zeeman van lage rang te trouwen blijkt niet op te gaan. Toch bestaan er grote verschillen tussen de verschillende functieklassen; zo is in de hoogste klasse

Grafiek 2 Percentage gehuwde zeelieden per functieklasse aan boord van Enkhuizer VOC-schepen, 1700-1750 (steekproef van een reis per vijf jaar)



Bron: Nationaal Archief, VOC-archief, inv.nrs. 14638-14761

maximaal 100 procent gehuwd en ligt dat percentage in de laagste klasse op zo'n 33 procent. Hiervoor zijn verschillende verklaringen mogelijk. Hoewel het inkomen niet altijd doorslaggevend hoeft te zijn, lijkt dit vaak wel het geval te zijn: onder de beter betaalden zijn meer gehuwden. Daarnaast speelt de leeftijd een rol. Met name in de lagere functieklassen werden steeds vaker jongeren met minder of zelfs geen enkele ervaring aangenomen. Het is aannemelijk dat veel van deze jongens nog niet getrouwd waren. De gemiddelde huwelijksleeftijd lag in West-Europa voor mannen immers op dertig jaar.[17]

Verder neemt het aandeel gehuwden binnen alle functieklassen in de loop van de vijftig jaar af, uitgezonderd binnen functieklasse A. De verklaring hiervoor is dat functieklasse A in Enkhuizen altijd uit slechts twee personen, te weten schipper en opperstuurman bestond. Op de onderzochte schepen voeren namelijk geen predikanten mee. De meerderheid van de schippers en de opperstuurlieden was gehuwd en in het geval van de door mij onderzochte reizen liet er altijd wel één van de twee een vrouw achter. Dit maakt dat er slechts sprake is van twee uitkomsten: vijftig en honderd procent.

De analyse van de scheepssoldijboeken heeft twee zaken duidelijk gemaakt. Ten eerste is aangetoond dat er in alle rangen aan boord gehuwde zeelieden te vinden waren. Daarnaast is duidelijk geworden dat er waarschijnlijk een relatie bestaat tussen het gebruik maken van de maandbrief en de herkomst van de opvarenden: met het toenemen van het aantal mannen dat van ver kwam, nam het aantal gehuwden aan boord af.

De methode die ik hier heb gebruikt, brengt één probleem met zich mee. Zij helpt ons alleen de vrouwen die met een maandbrief achterbleven, te traceren. Zoals hiervoor reeds gesteld is, zijn dit slechts de vrouwen die in staat waren het geld jaarlijks te komen innen op het soldijkantoor. De vrouwen die in het bezit waren van een maandbrief zullen over het algemeen afkomstig zijn geweest uit de zeegewesten. De kans is aanwezig dat naast de echtgenoten van deze vrouwen er ook gehuwde mannen afkomstig uit de Nederlandse landgewesten en het buitenland aan boord te vinden waren. Zij zullen echter vanwege de afstand geen maandbrief opgemaakt hebben en in dit geval zijn hun vrouwen dus over het hoofd gezien. Dit betekent dat de aantallen gehuwden aan boord van een voor de kamer Enkhuizen uitgevaren VOC-schip waarschijnlijk hoger lagen dan de hierboven getoonde percentages.

Het is lastig in te schatten in hoeverre het hier om een substantieel verschil gaat. Er werden immers niet alleen meer buitenlanders aangetrokken, maar ook veel jongeren en stedelijke paupers, welke zeer waarschijnlijk voor het grootste deel ongehuwd zullen zijn geweest. Bovendien bewijzen de hiervoor reeds genoemde Portugezen dat een buitenlander niet altijd een in het buitenland woonachtige vrouw had, die dus niet onvindbaar hoeft te zijn. Daarom denk ik dat de dalende trend, te zien in grafiek 1 en grafiek 2, de werkelijke ontwikkeling vrij getrouw weergeeft.

Achterblijvende vrouwen

Doordat er in de eerste helft van de achttiende eeuw gemiddeld twee Enkhuizer VOC-schepen per jaar van de rede van Texel vertrokken, bleven er jaarlijks veel vrouwen achter in Enkhuizen en omgeving. Wanneer we uitgaan van de constatering van Bruijn en Lucassen dat de zeelieden te weinig verdienden om door middel van een maandbrief hun gezin bij afwezigheid te onderhouden, zou dit betekenen dat velen van hen in armoede vervielen. In dat geval gaat men echter aan twee zaken voorbij. Ten eerste wordt er geen rekening gehouden met het verschil in inkomsten tussen de verschillende functies, en ten tweede – en dit is wellicht belangrijker – wordt er van uitgegaan dat alleen de man, als gezinshoofd, verantwoordelijk was voor het budget waarvan zijn gezin leefde. Karel Davids heeft er in 1981 al terecht op gewezen dat dit alleen juist is wanneer men ervan uit gaat dat vrouwen en kinderen niet werkten en dus ook geen inkomen vergaarden.[18]

De verdiensten aan boord liepen sterk uiteen. Een schipper verdiende maandelijks vaak meer dan zeventig gulden terwijl een matroos slechts veertien gulden per maand kreeg. Dit had natuurlijk zijn weerslag op de omvang van het bedrag dat de echtgenotes jaarlijks konden ophalen: drie maanden gage. Een gemiddeld huishouden van een zeevarende had in de vroegmoderne Hollandse stad ruim vier gulden per week, dus ruim 208 gulden per jaar nodig om van te leven.[19] Een man moest dus ongeveer zeventig gulden per maand verdienen om een vrouw met twee kinderen door middel van zijn maandbrief tijdens zijn afwezigheid te kunnen onderhouden. In de praktijk komt het er op neer dat, wanneer we alleen kijken naar de bedragen die de zeelieden maandelijks verdienden, slechts de schippersvrouwen van de maandbrief zouden kunnen leven. De achterblijvende echtgenotes van schippers kunnen aldus als "zelfredzaam" bestempeld worden. Zij waren als vervangend gezinshoofd immers in staat zonder de steun van stedelijke of kerkelijke armenzorg een huishouden draaiende te houden tijdens de afwezigheid van hun man.

De groep van zelfredzamen zal wellicht wat groter zijn geweest doordat mannen die reeds meerdere reizen gemaakt hadden, reserves opgebouwd kunnen hebben. Het grootste deel van het bedrag dat een zeeman tijdens zijn dienstjaren verdiende, kon hij immers pas na terugkeer uit Azië op het soldijkantoor afhalen. De uiteindelijk afgehaalde bedragen varieerden enorm. Zij werden niet alleen bepaald door de hoogte van de gage, maar ook door onder meer boetes en premies. Uiteindelijk kon dit een aardig spaarpotje opleveren. Nu stonden Oost-Indiëvaarders bekend als "Heren van zes weken" die binnen deze periode hun pas verdiende geld op zouden maken aan feesten, drank en vrouwen, maar het is maar de vraag of dit op-

Afb. 2 Een man neemt voor inscheping afscheid van zijn vrouw. Detail uit een schilderij van Hendrik Cornelis Vroom, 'Het uitzeilen van een aantal Oost-Indiëvaarders uit het Marsdiep'. Amsterdam, Rijksmuseum.

ging voor alle juist teruggekeerde bemanningsleden. Roelof van Gelder heeft al eens geopperd dat velen bij terugkeer waarschijnlijk te uitgeput zullen zijn geweest om te feesten, en daar mag naar mijn mening aan toegevoegd worden dat er wellicht ook vaders en echtgenoten zijn geweest met verantwoordelijkheidsgevoel ten opzichte van vrouw en kind.[20]

We weten inmiddels dat niet alleen de schippers getrouwd waren, maar dat ook matrozen en busschieters echtgenotes hadden die voor langere tijd alleen achterbleven. De vraag komt op of alle achterblijvers met een man die minder dan de benodigde zeventig gulden per maand verdiende, per definitie armlastig waren. Als de eerder aangehaalde constatering van Bruijn en Lucassen waar is, zou het vertrek van mannen en vaders in veel andere categorieën dan die van de schippers betekenen dat de desbetreffende achterblijvers bij de armenzorg moesten aankloppen. Uit het archief van de Hervormde Gemeente te Rotterdam blijkt dat echtgenotes van Oost-Indiëvaarders die aanspraak wilden maken op armenzorg, hun maandbrief moesten inleveren. Hierop werd streng toegezien door de kwartierbroederen, die alle maandbrieven van "een in hun kwartier trekkende post" zodra die "ter hunner kennis" was gekomen, op moesten geven aan de commissie die met de bedeling van zeemansvrouwen belast was.[21] Op deze manier kon niemand naast de alimentatie van de diaconie extra geld met de maandbrief verdienen en kon de diaconie op haar beurt haar inkomsten met de maandbrieven aanvullen. Het is aannemelijk dat de bedeling van zeemansvrouwen ook in andere steden op deze wijze geschiedde. Uit onderzoek van Ingrid van der Vlis is immers gebleken dat de sociale zorg in de verschillende Hollandse steden niet alleen in opzet, maar ook in praktische uitvoering overeen kwam.[22] Het is bekend dat in Rotterdam de achterblijvende gezinsleden van VOC-zeelieden ook door de Rooms-Katholieke en Lutherse armenzorg bedeeld werden en dat daarbij soms sprake was van samenwerking tussen de verschillende instellingen.[23]

Aan de maandbrief kleefde het nadeel dat het eerste bedrag pas een jaar na vertrek van de echtgenoot geïnd kon worden. Voor veel vrouwen was deze periode te lang, zodat zij in financiële moeilijkheden kwamen. Toch bestond er naast het inleveren van de brief bij de armenzorg ook een andere mogelijkheid die de situatie wat kon verlichten. Men kon de maandbrief belenen. Dit hield in dat de brief voor de periode van een jaar op naam van een ander gezet werd. De overdracht diende te worden vastgelegd door middel van een akte van procuratie bij de notaris. De gemachtigde – de persoon op wiens naam de brief tijdelijk kwam te staan – betaalde in ruil hiervoor (een deel) van het bedrag dat de maandbrief zou opleveren. Hij of zij kreeg op zijn/haar beurt de volmacht om de maandbrief op het soldijkantoor te incasseren. Op deze manier kon de achterblijver eerder beschikken over het geld. Het kwam natuurlijk ook voor dat dit bedrag sneller op was dan voorzien en de vrouw zich alsnog tot de armenzorg moest wenden. De armenzorg moest de reeds beleende brief dan aflossen om haar in haar bezit te krijgen. Wanneer de gemachtigde weigerde de brief af te geven kwam de overheid tussenbeiden.[24]

Onder de VOC-vrouwen die in de eerste helft van de achttiende eeuw in Enkhuizen en omgeving achterbleven, waren er die hun maandbrief bij de armenzorg inleverden, en ook die ervoor kozen de brief te belenen. In de scheepssoldijboeken zijn zowel gemachtigden als diaconie en aalmoezeniershuis te vinden als ontvangers van het maandgeld. Er mag er vanuit worden gegaan dat er in beide gevallen financiële problemen waren ontstaan ten gevolge van het vertrek van de echtgenoot, en dat die problemen het grootst waren in het tweede geval. De meeste VOC-vrouwen met een maandbrief echter haalden het geld zelf op en het kwam ook voor dat de brief geïnd werd door de kinderen van deze vrouwen. Bij overlijden van de echtgenote van een opvarende ging de maandbrief automatisch over op de kinderen of, in het geval van minderjarigheid, hun voogd.[25]

In tabel 1 is een overzicht te vinden van de verschillende vormen van uitbetaling. Deze tabel is gebaseerd op gegevens afkomstig uit een andere steekproef dan de hiervoor gebruikte. Het gaat in dit geval immers om een evenwichtige populatie en niet om een evenredige verde-

Tabel 1 Verdeling van de maandbrieven op naam van echtgenotes van zeelieden aan boord van Enkhuizer VOC-schepen naar functieklassen van de zeelieden en de verschillende vormen van uitbetaling, 1700-1750 (steekproef van elke vijfde van 122 reizen)

	Functieklasse zeeman					
	A	B	C	D	E	totaal
Uitbetaling aan:						
echtgenotes	23	57	55	16	49	200
gemachtigden	1	17	8	8	54	88
Subtotaal (zelfredzaam)	24	74	63	24	103	288
aalmoezeniershuis	–	7	15	7	13	42
diaconie	–	3	4	2	3	12
Subtotaal (aangewezen op bedeling)	0	10	19	9	16	54
niets uitgekeerd	13	22	36	8	57	136
totaal	37	106	118	41	176	478

Bron: Nationaal Archief, VOC-archief, inv.nrs. 14638-14763

ling in tijd. Er is daarom gekozen om de vijf reizen een scheepssoldijboek te bestuderen.[26] Als begunstigden gedurende de afwezigheid van hun man van verschillende uitbetalingsvormen gebruik maakten, is alleen de uitbetalingsvorm waarvan het meest gebruik gemaakt werd, meegeteld. Wanneer men in gelijke mate van verschillende uitbetalingsvormen gebruik maakte is alleen de eerste uitbetaling meegeteld.

Aan tabel 1 is af te lezen in hoeverre de Enkhuizer zeemansvrouwen in staat waren zichzelf na het vertrek van hun man te redden. Immers, het zijn slechts de vrouwen die daadwerkelijk armlastig waren die hun maandbrief inleverden bij de armenzorg. De tabel laat zien dat er een groot aantal vrouwen in staat was zich zelfstandig te redden. In eerste instantie waren dat de vrouwen die zelf het geld ophaalden. Daaraan kunnen de vrouwen die de brief beleenden, worden toegevoegd. Zij kampten weliswaar met (tijdelijke) financiële problemen, maar hun toestand was nog niet zodanig dat zij hun brief in ruil voor bedeling moesten inleveren bij de armenzorg. Minimaal 288 echtgenotes waren dus in zekere zin zelfredzaam, wat neerkomt op zestig procent van alle achterblijvende vrouwen. Hierbij kan zelfs nog een aantal vrouwen worden opgeteld. In tabel 1 vormen de echtgenotes die het bedrag op de brief niet incasseerden een aparte categorie. Voor het niet gebruiken van de maandbrief zijn meerdere redenen te bedenken. De eerste is dat de man snel terugkeerde en de gage die hij tegoed had, zelf ophaalde. De tweede reden is gerelateerd aan de hoogte van de gage van de echtgenoot. Vrouwen wier man werkzaam was in functieklasse A en die de maandbrief niet verzilverden, hadden waarschijnlijk genoeg reserves om de periode van afwezigheid van de echtgenoot te overbruggen. In tabel 2 is een overzicht te vinden van de redenen die vrouwen hadden om de maandbrief niet te verzilveren. De functieklasse van de echtgenoot vormt hiervoor de basis.

Uit tabel 2 blijkt dat er onder de 136 vrouwen van de onderzochte populatie 33 waren wier man snel was teruggekeerd. Deze 33 kunnen samen met de zeven resterende vrouwen van wie de man werkzaam was in functieklasse A opgeteld worden bij de hierboven genoemde 288 zelfredzame vrouwen die de maandbrief wel verzilverden. Dit betekent dat in ieder geval 328 van het totaal van de 478 achterblijvende echtgenotes van tabel 1 (69 procent) na het vertrek van hun man zonder bedeling konden leven. De verhouding tussen de zelfredzame gezinnen en de gezinnen die afhankelijk waren van de armenzorg komt duidelijk naar voren in cirkeldiagram 1.

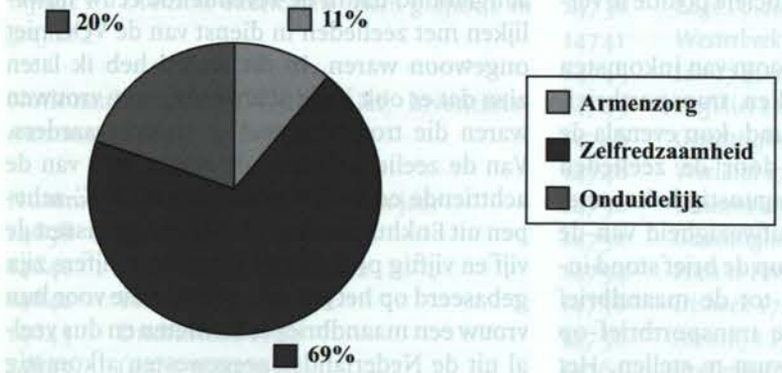
We zien hiernaast dat in veel gevallen de gage van de echtgenoot niet voldoende was om het

Tabel 2 Verdeling van de echtgenotes van zeelieden aan boord van Enkhuizer VOC-schepen die de maandbrief niet verzilverden, naar functieklassen van de zeelieden en naar de reden waarom zij niet verzilverden, afgeleid van de toestand van de zeelieden, 1700-1750 (steekproef van elke vijfde van 122 reizen)

	Snel terug	Absent	Overleden	Overige	Totaal
A	6	-	1	6	13
B	8	-	11	3	22
C	9	1	23	3	36
D	2	-	6	-	8
E	8	1	40	8	57
Totaal	33	2	81	20	136

Bron: Nationaal Archief, VOC-archief, inv.nrs. 14638-14763

Cirkeldiagram 1 Verdeling van de echtgenotes van zeelieden aan boord van Enkhuizer VOC-schepen naar hun financiële situatie, 1700-1750 (steekproef van elke vijfde van 122 reizen)



Bron: Nationaal Archief, VOC-archief, inv.nrs. 14638-14763

complete levensonderhoud van de achterblijvers te dekken. Uit bovenstaand cirkeldiagram blijkt echter dat slechts elf procent van de echtgenotes die achterbleven met een maandbrief, afhankelijk was van de armenzorg. De achterblijvers moeten dus op andere manieren inkomsten hebben kunnen genereren. Uit verschillende onderzoeken is reeds gebleken dat zeemansvrouwen diverse beroepen en werkzaamheden hadden. Veelal worden ze geassocieerd met illegale werkzaamheden als prostitutie, het ronselen van zeelieden, diefstal en bedelarij.[27] Toch blijken echtgenotes van VOC-zeelieden ook werkzaam geweest te zijn als naaister, spinster, dienstbode en kleinhandelaarster.[28] Het lijkt erop dat zeemansvrouwen in hun strijd om het hoofd boven water te houden niet veel zijn afgeweken van het gedrag van andere getrouwde vrouwen die niet bijzonder veel geld tot hun beschikking hadden. De scharreleconomie, kenmerkend voor de vroegmoderne stad, zal voor veel van deze vrouwen uitkomst hebben geboden. Als zeemansvrouw konden deze vrouwen bovendien van twee dingen profiteren: de beschikking over de transportbrief, welke hierna behandeld zal worden, en een bijzondere juridische status.

Normaal gesproken werd een vrouw na haar huwelijk handelingsonbekwaam, maar omdat zeemansvrouwen als onbestorven weduwen werden beschouwd, konden zij een aantal handelingsbevoegdheden verwerven. Zo kon een man voor zijn vertrek bij de notaris een akte van procuratie laten opstellen, waarmee hij er bijvoorbeeld voor zorgde dat zijn vrouw bij zijn afwezigheid de zaken kon overnemen. In 1719 liet IJff Jansz van Lit uit Enkhuizen een dergelijke akte opmaken. Hij stond op het punt als derde stuurman met de West-Indische Compagnie naar Guinea te vertrekken. In de akte liet hij vastleggen dat zijn echtgenote, Anjen Nannings, na zijn vertrek gemachtigd was alle zaken "die er sullen mogen komen voor te vallen, aan waer te nemen, verrigten ende uyttevoeren, zoo uitkoopen, verkoopen, huuren, verhuuren, penningen te ontfangen en uyttetellen, quitantie te passeeren ende ontfangen ende voor namaninge te caveeren". Tevens kreeg zij door middel van deze akte het recht erfenissen op haar eigen naam of die van haar man te ontvangen en werd er geregeld dat zij zichzelf voor het gerecht mocht vertegenwoordigen.[29] Wanneer een vrouw zonder procuratie was achtergebleven kon zij zelf een verzoek tot procuratie bij de rechtbank indienen. In de meeste gevallen werd dit gedaan wanneer er een erfenis was vrijgekomen en vroeg de vrouw alleen om toestemming om deze af te handelen. In vrijwel alle gevallen werd de procuratie verleend.[30] Voor veel vrouwen maakte het onbestorven we-

duwschap het mogelijk zaken als de afbetaling van schulden of de ontvangst van een erfenis af te handelen, en zo hun financiële positie te verbeteren.

Een meer consistente stroom van inkomsten bood de transportbrief. Een transportbrief, ook wel schuldbrief genaamd, kon evenals de maandbrief voor vertrek door de zeelieden worden opgemaakt. Een begunstigde kon met de schuldbrief tijdens de afwezigheid van de zeevarende het bedrag wat op de brief stond incasseren. In tegenstelling tot de maandbrief was men niet verplicht de transportbrief op naam van een directe verwant te stellen. Het bedrag op de transportbrief was hoger dan dat op de maandbrief. Het was echter een totaalbedrag en kon maar één keer worden uitgekeerd, en niet, zoals in het geval van de maandbrief, ieder jaar opnieuw. Met de transportbrief werd veelal de schuld aan de zielverkoper afbetaald. Marc van Alphen heeft echter aangetoond dat in de eerste helft van de achttiende eeuw veel Enkhuizer zeelieden hun echtgenote met een maandbrief én een transportbrief achterlieten.[31] De transportbrief kon een vrouw jaarlijks 150 tot 300 gulden opleveren, afhankelijk van de positie van haar man aan boord. Er waren zelfs schippers die transportbrieven van andere opvarende opkochten om hun vrouw in moeilijke tijden meer armslag te bezorgen.[32] De combinatie van werk, inkomsten op de maand- en transportbrief en de mogelijkheden die het onbestorven weduwschap bood, stelde ongeveer zeventig procent van alle echtgenotes van de zeelieden aan boord van Enkhuizer VOC-schepen in staat bij de langdurige afwezigheid van hun mannen zelfstandig haar huishouden voort te zetten.

Conclusie

De scheepssoldijboeken laten zien dat de uitspraken over de huwelijkse staat van Oost-Indiëvaarders – meer dan twintig jaar geleden gedaan door Bruijn en Lucassen – aan herziening toe zijn. De gehuwde Oost-Indiëvaarder blijkt niet zo bijzonder te zijn als gedacht. Al eerder is aangetoond dat in de zeventiende eeuw huwelijken met zeelieden in dienst van de VOC niet ongewoon waren. In dit artikel heb ik laten zien dat er ook in de achttiende eeuw vrouwen waren die trouwden met Oost-Indiëvaarders. Van de zeelieden die in de eerste helft van de achttiende eeuw aan boord van de VOC-schepen uit Enkhuizen vertrokken, waren tussen de vijf en vijftig procent gehuwd. Deze cijfers zijn gebaseerd op het aantal zeelieden die voor hun vrouw een maandbrief achterlieten en dus veelal uit de Nederlandse zeegewesten afkomstig waren. Met de komst van de vele buitenlanders en jongeren die, naarmate de achttiende eeuw vorderde, in steeds grotere getale door de VOC werden aangenomen, daalde het aantal gehuwde zeevarenden dat een maandbrief voor hun vrouw liet opmaken. Eveneens is aangetoond, en dit is naar mijn mening van groter belang, dat het inkomen van een man niet bepalend was voor zijn burgerlijke staat. Er is lang vastgehouden aan het idee dat een zeeman die weinig geld verdiende geen gezin zou hebben omdat hij dat van zijn inkomen simpelweg niet kon onderhouden. De grootboeken van de kamer Enkhuizen tonen aan dat dit in de eerste helft van de achttiende eeuw niet opgaat. Zowel onder de bestbetaalde zeelui als de laagstbetaalden aan boord zijn gehuwden te vinden. Daarbij komt dat in slechts elf procent van de gevallen de armenzorg diende bij te springen omdat vrouwen hun huishouden niet draaiende konden houden door middel van inkomsten uit werk, het bezit van een maandbrief en een transportbrief en de mogelijkheden die het onbestorven weduwschap hen bood. Het overgrote deel van de achterblijvende vrouwen die in het bezit waren van een maandbrief, kon, weliswaar met enige moeite, zonder hulp van de diaconie of het aalmoezeniershuis tijdens de afwezigheid van hun echtgenoten rondkomen.

Bijlagen

Bijlage I Overzicht onderzochte reizen grafiek 1 en grafiek 2

Nationaal Archief, VOC-archief, inventarisnummers 14638-14763.

Nummer in VOC-archief, naam en jaar

14638 Haak 1700
14641 Huis Overrijp 1701-1702
14642 Venhuizen 1701-1702
14643 Drechterland 1703
14645 Gent 1704-1705
14647 Ham 1705
14652 Haringtuin 1706-1707
14654 Huis te Hemert 1707
14658 Horstendaal 1708
14660 Bon 1709-1710
14662 Huis te Hemert 1710
14664 Brug 1711
14666 Korssloot 1712
14668 Haringtuin 1713
14670 Korssloot 1714
14672 Brug 1715
14675 Brug 1716-1717
14678 Ouwerkerk 1717
14681 Geertruijd 1718-1719
14684 Lakenman 1719-1720
14686 Haringtuin 1720
14688 Den Dam 1721
14692 Agatha 1722-1723
14695 Strijkebolle 1723
14698 Haften 1724-1725
14701 Strijkebolle 1725-1726
14704 Johanna 1726
14708 Geertuijd 1727-1728
14711 Buis 1728-1729
14714 Sleewijk 1729-1730
14716 Noordwaddinxveen 1730-1731
14718 Kasteel van Woerden 1731
14721 Reigersbroek 1732-1733
14723 Lage Polder 1733-1734
14726 Petronella Alida 1734-1735
14728 Lage Polder 1735-1736
14730 Buis 1736
14732 Petronella Alida 1737-1738
14735 Vis 1738
14738 Lage Polder 1739-1740
14741 Westerbeek 1740-1741
14743 Ida 1741-1742
14745 Hofvliet 1742-1743
14746 Gerechtigheid 1743-1744
14748 Vreeland 1744-1745
14750 Duinenburg 1745-1746
14752 Gerechtigheid 1746-1747
14754 Huis te Persijn 1747-1748
14756 Dishoek 1748-1749
14758 Arnestijn 1749
14761 Bredenhof 1750-1751

Bijlage II Overzicht onderzochte reizen tabel 1, tabel 2 en cirkeldiagram 1

Nummer in VOC-archief, naam en jaar

14638 Haak 1700
14643 Drechterland 1703
14649 Belvliet 1706
14653 Venhuizen 1706-1707
14658 Horstendaal 1708-1709
14663 Raadhuis van Enkhuizen 1710-1711
14668 Haringtuin 1713-1714
14673 Mossel 1715-1716
14678 Ouwerkerk 1717
14683 Huis de Vlotter 1719-1720
14688 Den Dam 1721
14693 Huis de Vlotter 1722-1723
14698 Haften 1724-1725
14703 Witsburg 1725-1726
14708 Geertruijd 1727-1728
14713 Land van Beloften 1729-1730
14718 Kasteel van Woerden 1731-1732
14723 Lage Polder 1733-1734
14728 Lage Polder 1735-1736
14733 Popkensburg 1737-1738
14738 Lage Polder 1739-1740
14743 Ida 1741-1742
14748 Vreeland 1744-1745
14753 Langewijk 1746-1747
14758 Arnestijn 1749
14763 Osdorp 1750-1751

Noten

* Dit artikel is gebaseerd op mijn doctoraal scriptie '"Bij uijtlandigheijt van haar man". Echtgenotes van VOC-zeelieden, aangemonsterd voor de kamer Enkhuizen (1700-1750)' geschreven aan de Vrije Universiteit te Amsterdam. Met dank aan Karel Davids voor het becommentariëren van een eerdere versie van dit artikel.

1 J.R. Bruijn en J. Lucassen (eds.), *Op de schepen der Oost-Indische Compagnie. Vijf artikelen van J. De Hullu* (Groningen 1980) 18.

2 Roelof van Gelder, *Het Oost-Indisch avontuur. Duitsers in dienst van de VOC* (Nijmegen 1997) 58.

3 Ibidem.

4 Ariadne Schmidt, *Overleven na de dood. Weduwen in Leiden in de Gouden Eeuw* (Amsterdam 2001), Ingrid van der Vlis, *Leven in armoede. Delftse bedeelden in de zeventiende eeuw* (Amsterdam 2001) en Annette de Wit, '"Seamen and shore women" – The maritime household in Dutch seafaring communities of the seventeenth century' (ongepubliceerd paper, Rijksuniversiteit Leiden 1998). Ook in het achttiende-eeuwse Amsterdam waren er vrouwen gehuwd met Oost-Indiëvaarders, zie: Dini Helmers, *'Gescheurde bedden'. Oplossingen voor gestrande huwelijken, Amsterdam 1753-1810* (Hilversum 2002). F.C.P. Horst en Manon van der Heijden maakten deze vrouwen tot onderwerp van hun onderzoek. F.C.P. Horst, 'Vrouwen aan de wal: werk en financiële positie van VOC-vrouwen' (ongepubliceerd paper, Rijksuniversiteit Leiden 1998) en Manon van der Heijden 'Achterblijvers. Rotterdamse vrouwen en de VOC (1692-1795)' in: Manon van der Heijden en Paul van de Laar (red.) *Rotterdammers en de VOC. Handelscompagnie, stad en burgers* (Amsterdam 2002) 181-212.

5 Herman Ketting, *Leven, werk en rebellie aan boord van Oost-Indiëvaarders (1595-1650)* (Amsterdam 2002) 53.

6 Nationaal Archief (NA), VOC-archief, inv.nrs. 14638-14763.

7 Uit onderzoek van Manon van der Heijden blijkt dat voor 1682 de meeste maandbrieven op naam van een onbekende stonden (48,3 procent) en dat de echtgenotes op de tweede plaats kwamen (20,4 procent). In: Van der Heijden, 'Achterblijvers', 188.

8 P. van Dam, *Beschryvinge van de Oost-Indische Compagnie.* F.W. Stapel en C.W.Th. van Boetzelaer (red.) Rijks Geschiedkundige Publicatiën, Grote serie nr. 63 (Den Haag 1977) 622. Volgens De Hullu hadden de vrouwen hiervoor een trouwbewijs en getuigschrift van goed gedrag nodig. In: Bruijn en Lucassen, *Op de schepen*, 79.

9 De tussentijdse schommelingen zijn waarschijnlijk voor het grootste deel terug te voeren op het gebruik van een steekproef. Er wordt hier dan ook verder niet op ingegaan.

10 Bijlage I bevat een lijst met de onderzochte reizen.

11 Jan Kees Beers en Cees Bakker, *Westfriezen naar de Oost. De kamers der VOC te Hoorn en Enkhuizen en hun recruteringsgebied, 1700-1800* (Hoorn 1990) 57-70.

12 Bruijn en Lucassen, *Op de schepen*, 21 en R. Willemsen, *Enkhuizen tijdens de Republiek. Een economisch-historisch onderzoek naar stad en samenleving van de 16e tot de 19e eeuw* (Hilversum 1988) 19.

13 Jan Lucassen en Rinus Penninx, *Nieuwkomers, nakomelingen, Nederlanders. Immigranten in Nederland 1550-1993* (Amsterdam 1994) 49-50.

14 Voor zeelieden afkomstig uit het kerngebied lag dat percentage in de jaren 1630-1639 op 21 procent en in de jaren 1640-1649 op negentien procent en voor zeelieden afkomstig uit de landgewesten en het buitenland op respectievelijk achttien en vijftien procent. Ketting, *Leven, werk en rebellie*, 53.

15 NA, VOC-archief, inv.nr. 14758, fol. 65, 66, 67 en 81.

16 Voor de achterblijvende vrouw is het inkomen immers doorslaggevender dan de status van haar echtgenoot.

17 Pieter Spierenburg, *De verbroken betovering. Mentaliteit en cultuur in preïndustrieel Europa* (Hilversum 1998) 55.

18 C.A. Davids, boekbespreking in: *Tijdschrift voor sociale geschiedenis* 1981 (24) 399-401, aldaar 401.

19 Een dergelijk huishouden bestond gemiddeld uit 1,48 volwassenen en 2,27 kinderen. Van der Vlis, *Leven in armoede*, 75 en 196.

20 Van Gelder, *Oost-Indisch avontuur*, 216-217.

21 Gemeentelijke Archiefdienst Rotterdam, Hervormde Gemeente Rotterdam-C, inv. nr. 561.

22 Van der Vlis, *Leven in armoede*, 358.

23 C.W. van Voorst van Beest, *De katholieke armenzorg te Rotterdam in de 17de en de 18de eeuw* (Den Haag 1914) 119-120.

24 Van Voorst van Beest, *De katholieke armenzorg*, 146.

25 Van Dam, *Beschryvinge*, 622.

26 Een lijst van de onderzochte reizen is te vinden in bijlage II.

27 Van de Pol, *Amsterdams hoerdom*, 147 en Marc A. van Alphen, 'The female side in Dutch shipping: financial bonds of seamen ashore in the 17th and 18th century' in: J.R. Bruijn en W.F.J. Mörzer Bruyns (red.), *Anglo-Dutch mercantile marine relations, 1700-1850* (Amsterdam/Leiden 1991) 128.

28 Van der Heijden, 'Achterblijvers', 194 en Annette de Wit, '"Seamen and shore women"', 12.

29 Archiefdienst Westfriese Gemeenten (AWG), Notarieel archief Enkhuizen, inv. nr. 1247, 28 oktober 1719.

30 AWG, Oud-rechterlijke archieven, Requesten en appoinctementen, 4846-4849. Vgl. de situatie in Leiden in de zeventiende eeuw. In: Schmidt, *Overleven na de dood*, 75.

31 Marc van Alphen, 'Handel en wandel van de transportkoper. Opkopers van VOC-transportbrieven in Enkhuizen (1700-1725)', ongepubliceerde doctoraal scriptie (Amsterdam 1988) 13.

32 Van Alphen, 'Handel en wandel', 24.

Over de auteurs

Danielle van den Heuvel (1977) studeerde economisch-sociale geschiedenis aan de Vrije Universiteit te Amsterdam. Zij sloot haar studie af met een doctoraalscriptie over zeemansvrouwen, waarvoor zij in 2003 van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis de J.R. Bruijnprijs ontving. Op dit moment is zij als onderzoeker in opleiding werkzaam bij het Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis. In het kader van het project 'Vrouwenarbeid in Nederland in de vroegmoderne tijd (circa 1500-1815)' bereidt zij een dissertatie voor met de (werk)titel *Van markt tot multinational. De arbeid van vrouwen in de handel.*

Clé Lesger (1956) studeerde economische en sociale geschiedenis en is als universitair docent verbonden aan de Afdeling Geschiedenis van de Universiteit van Amsterdam. In 1990 promoveerde hij op *Hoorn als stedelijk knooppunt. Stedensystemen tijdens de late middeleeuwen en vroegmoderne tijd.* Hij publiceert ondermeer op het terrein van handel, scheepvaart en vroegmodern ondernemerschap. Zijn laatste boek verscheen in 2001 onder de titel: *Handel in Amsterdam ten tijde van de Opstand. Kooplieden, commerciële expansie en verandering in de ruimtelijke economie van de Nederlanden, ca. 1550-ca. 1650.*

Gay van der Meer studeerde Engels aan de Universiteit van Amsterdam. Na haar doctoraalexamen in 1957 bestudeerde zij de naamkundige aspecten van tiende en elfde-eeuwse Angelsaksische munten in het British Museum. Zij werkte mee aan een internationaal project in Stockholm, waar ze samen met Zweedse, Engelse en Duitse onderzoekers de inhoud van duizenden muntvondsten uit de Vikingtijd registreerde en becommentarieerde. Hierover werd ook gepubliceerd. Zij was conservator van de penningen in het Koninklijk Penningenkabinet te Leiden. Sinds haar pensionering in 1988 publiceert zij geregeld artikelen over diverse onderwerpen in wetenschappelijke tijdschriften.

Boekbesprekingen

T. Marseille, *Varen op de grote rivieren rond 1580. De tolboeken van 1565, 1582 en 1603 over kooplieden, schippers, goederen en schepen. Culemborgse akten over scheepsbouw. Een verkennende documentatie* (Leeuwarden: uitgave in eigen beheer, 2002, 208 p., ill., ISBN 90-148-64-7; het boek is te bestellen door €10,00 over te maken op giro 807949 ten name van T. Marseille te Leeuwarden.)

Deze door de auteur wederom in eigen beheer uitgegeven publicatie is een vervolg op zijn *Wat tolboeken vertolken. Koophandel, schepen en scheepvaart op de IJssel rond 1570* uit 1993. Dat boek biedt een schets vol details over de scheepvaart op de Gelderse IJssel in de zestiende eeuw, vooral gebaseerd op gegevens uit de tolregisters van IJsseloord, ten oosten van Arnhem, en in mindere mate op die van Zutphen en Kampen. Het vertelt over scheepstypen en schippers en over hun lading.

In zijn nieuwe boek maakt de auteur, behalve wederom van de tolboeken van IJsseloord, ook gebruik van de registers van Arnhem en Nijmegen. Zijn verhaal bestrijkt de stroomgebieden van de Gelderse IJssel, de Beneden-Rijn en de Waal. Meer dan in *Wat tolboeken vertolken* dwaalt de auteur af naar verafgelegen oorden als Amsterdam, Utrecht, Tiel, Keulen en Antwerpen, omdat schippers of hun lading daarvandaan komen.

Marseille hanteert voor dit boek dezelfde formule als voor zijn publicatie uit 1993. Hij geeft een summiere schets van de politieke omstandigheden in de zestiende-eeuwse Nederlanden en voert zijn lezers vervolgens de wereld binnen van de tollenaar, de vele voorschriften waarmee die moet werken en het vakjargon dat hij hanteert. Hij vertelt over de mensen die de tollenaar ontmoet – schippers en kooplieden meestal, maar ook een 'dienaar' van de prins van Oranje, Eustachius van Barlo, in de registers 'Staas' genoemd, die (tolvrij) hout en wijn voor de prins aanvoert –, over de ontwikkelingen in het goederenvervoer eind zestiende eeuw, en over de Nederlandse steden waarvandaan al die in de tolregisters vermelde goederen kwamen.

De lezer wordt uitvoerig ingelicht over die goederen, in karakter net zo verscheiden als de lading van de binnenvaartschepen en vrachtauto's die in onze tijd Europa doorkruisen: bakstenen, hout in alle soorten en maten, ruw of bewerkt, en ijzeren gereedschap; veel graan en veel vis, haring natuurlijk, maar ook spiering, schol en levende aal; ook nog huiden, laken, wol, en vele andere zaken.

Ten slotte neemt de auteur ons mee op een rondgang langs alle soorten schepen die toen de goederen vervoerden. Min of meer bekende typen zoals de samoureus, de beitelaak en het waterschip, maar ook vaartuigen met wonderlijke namen als payschip, schney, gasthuis en swellis. Er bestaan geen afbeeldingen van die schepen, waarschijnlijk komen zij onbenoemd en voor ons niet herkenbaar voor op riviergezichten uit die tijd.

Marseille noemt zijn boek *Een verkennende documentatie*. Dat is precies hetgeen het boek is. Ruim tweehonderd bladzijden gevuld met een stortvloed aan gegevens over goederen, handelaren en schepen, met voor de lezer enige, maar uiteindelijk toch te weinig structuur om zoveel gegevens te ordenen. Alleen genealogen worden goed bediend, er is een register op persoonsnamen. Alle anderen moeten zich door een brei van interessante tekst heen worstelen in de hoop te vinden, wat zij zoeken. Dat is een beetje jammer van alle energie die in *Varen op de grote rivieren rond 1580* is gestoken.

Leo M. Akveld

Clé Lesger, *Handel in Amsterdam ten tijde van de Opstand. Kooplieden, commerciële expansie en verandering in de ruimtelijke economie van de Nederlanden ca. 1550-ca. 1630* (Hilversum: Verloren, 2001, 296 p., ill., ISBN 90-6550-686-1; €29,95)

Met dit boek van Clé Lesger wordt het debat over de handel van Amsterdam nieuw leven ingeblazen. Bijna alle gevestigde opvattingen over de achtergrond van de commerciële opkomst van de stad worden in deze studie fundamenteel ter discussie gesteld. Was de Amsterdamse handel vóór de Opstand in de praktijk al actiever dan die in andere havensteden in de Nederlanden? Was de rol van Antwerpse immigranten na 1585 echt relatief onbelangrijk? Had de opkomst van Amsterdam werkelijk met verschuivingen in het wereldhandelssysteem te maken? Fungeerde deze stad in de zeventiende eeuw inderdaad als een centrale stapelmarkt van goederen, zoals steevast wordt beweerd? Lesger zet er allemaal vraagtekens bij, en hij doet dat goed gedocumenteerd en over het geheel genomen met heldere argumenten.

Hoe zat het volgens hem dan wèl? Het kernelement in zijn eigen verklaring van de ontwikkeling van Amsterdam is het begrip *gateway*, dat hij ontleende aan de economische geografie. Een *gateway* is een plaats die functioneert als een intermediair tussen een achterland en de rest van de wereld. *Gateways* vervullen in de regel een specifieke en beperkte rol binnen een groter geheel dat Lesger aanduidt als een *gateway* systeem. Dat gold ook voor Amsterdam in het midden van de zestiende eeuw, zo laat hij in het eerste hoofdstuk van zijn boek zien. Amsterdam was slechts één van de knooppunten in een distributiesysteem van goederen dat de hele Habsburgse Nederlanden omvatte. Evenals andere in- en uitvalspoorten in dit systeem, zoals Antwerpen, Dordrecht, Gorkum, Hoorn of Deventer, vertoonde Amsterdam in haar handelscontacten een specifieke geografische oriëntatie (vooral op Noord- en Oost-Europa en de IJsselstreek) en een zekere beperking in het goederenassortiment dat ze ontving en verscheepte (vooral veel graan, vis en lakens). Ze had geen zelfstandige of leidende rol, maar vervulde een functie die complementair was aan die van andere schakels in het systeem. Anders dan historici tot nu toe hebben aangenomen, onderscheidde Amsterdam zich anno 1550 ook nog niet van Antwerpen of andere havensteden in de Nederlanden door een uitzonderlijk hoge mate van eigenhandel. Veel handel in Amsterdam werd, evenals elders, bedreven door kooplui van buiten, die slechts tijdelijk in de stad verbleven.

In het begin van de jaren tachtig was er in deze situatie nog niets veranderd. De grote verandering kwam pas daarna, toont Lesger aan. De essentie van die verandering was niet, zoals Braudel en anderen meenden, een verschuiving van 'het centrum van de wereldhandel' van Antwerpen naar Amsterdam, maar een herschikking van posities op regionale schaal, namelijk in het *gateway* systeem binnen de Nederlanden. Als gevolg van de Opstand en de scheiding tussen Noord en Zuid, dus een exogene oorzaak, werd het bestaande *gateway* systeem als het ware in tweeën geknipt en concentreerden zich meer functies in Amsterdam dan daarvóór. Bovendien kreeg de stad door het losbreken van het Habsburgs gezag en het wegvallen van de *gateway* Antwerpen de mogelijkheid tot commerciële expansie in gebieden waar ze tot dan toe geen direct contact mee had kunnen of mogen onderhouden. Deze snelle expansie werd zowel door leden van de 'oude' lokale handelselite als door nieuwkomers uit het Zuiden gedragen, benadrukt Lesger. Maar de laatsten speelden bij het openleggen van nieuwe handelsgebieden volgens hem toch een grotere rol, doordat ze over uitgebreider netwerken elders in Europa beschikten en minder gemakkelijk rijkdom konden vergaren door een politieke carrière binnen de stad te volgen. De leidende positie die Amsterdam omstreeks 1630 in het handelsverkeer innam, berustte niet op een functie als centrale stapelplaats van goederen, zoals in het aloude 'stapelmarktmodel' wordt verondersteld. Een hiërarchie van concrete stapelmarkten bestond volgens Lesger in de vroegmoderne tijd in feite niet. Er was wel behoefte aan tussenhandel, maar tussenhandel vereiste niet per se dat goederen ook daadwerkelijk op een centrale plek werden bijeengebracht. Belangrijker was de concentratie van informatie. Voor zover Amsterdam een stapelmarktfunctie vervulde, aldus Lesger, was het als stapel van informatie. Amsterdam was dus meer een virtuele dan een concrete stapelmarkt.

Lesgers boek is niet alleen vernieuwend in zijn ruimtelijk-economische invalshoek en in zijn onbevangen kijk op klassieke problemen in de vroegmoderne handelsgeschiedenis, maar ook in zijn kritische, systematische analyse van een veelheid aan weerbarstig bronnenmateriaal. Sommige van deze bronnen zijn op zich al eerder gebruikt, zoals de exportregisters van Hollandse en Zeeuwse steden uit 1545 of de grootboeken van de Amsterdamse Wisselbank, maar Lesger heeft er op een andere manier naar gekeken dan zijn voorgangers. En de analyse van de konvooigeldregisters van Amsterdam uit 1580 en 1584, waar oudere historici alleen maar even aan geroken hebben, is zonder meer innovatief.

De samenhangende visie op de opkomst van Amsterdam die Lesger in dit boek presenteert, is in hoofdzaak zeer plausibel. Op twee punten ben ik echter niet overtuigd, of preciezer gezegd: op die punten vind ik dat de auteur zijn argumentatie minder ver heeft uitgewerkt dan wenselijk is. Daar vertoont het betoog dus losse einden. Het eerste punt betreft de afbakening van het *gateway* systeem. Lesger lijkt er impliciet van uit te gaan dat de grenzen

van het *gateway* systeem dat hij beschrijft, samenvielen met die van een territoriale eenheid, namelijk de Habsburgse Nederlanden. Ook al geeft hij aan dat verschillende *gateways* in de Nederlanden, zoals Antwerpen, Amsterdam, Dordrecht of Deventer, ook connecties hadden met een achterland aan gene zijde van de territoriale grens (vooral in Duitsland natuurlijk), hij spreekt voortdurend over de 'ruimtelijke economie van de Nederlanden'; de lijnen en knooppunten in het gebied buiten de Nederlanden spelen in zijn analyse eigenlijk geen rol. De eerste vraag is, of de ruimtelijk-economische grenzen in de zestiende eeuw inderdaad samenvielen met de staatkundige, en zo ja, waarom dit dan het geval was. Als ze niet samenvielen, dan luidt de volgende vraag in hoeverre de commerciële expansie van Amsterdam na 1585 inderdaad voldoende verklaard kan worden, zoals Lesger meent, uit de breuk die de Opstand binnen het *gateway* systeem in de Nederlanden teweeg bracht, gecombineerd met het karakter van de Hollandse samenleving zoals dat zich sinds de Late Middeleeuwen had ontwikkeld. Met andere woorden: waardoor verplaatsten allerlei functies en specialisaties zich naar Amsterdam, dus naar een ander knooppunt binnen de Nederlanden, en raakten ze niet verspreid over een aantal knooppunten buiten de Nederlanden die ook relatief makkelijk uit zee bereikbaar waren en toegang tot een uitgestrekt achterland boden, zoals Rouen, Bremen of Hamburg?

Het tweede punt heeft betrekking op de rol van Amsterdam in de organisatie van de internationale handel na 1585. Lesger legt in het laatste hoofdstuk van zijn boek nogal sterk de nadruk op de functie van Amsterdam als centrum van informatievoorziening. Maar doordat hij zich vrijwel uitsluitend op een beschrijving van de infrastructuur in Amsterdam zelf richt, zonder een vergelijkend perspectief te hanteren, wordt niet duidelijk of we hier met een nieuwe trap van ontwikkeling in de organisatie van de internationale handel als zodanig te maken hebben (was Amsterdam het eerste moderne centrum van tussenhandel?) of met een nieuwe fase in de ontwikkeling van Amsterdam, waarbij de stad eenvoudig dezelfde functie op zich nam die eerder en elders ook door andere knooppunten in het handelsverkeer (Antwerpen? Venetië? Genua? Caïro?) was vervuld. Was deze functie nu iets structureel nieuws, of ging het louter om een opvolging in bestaande posities? Kortom, wat kunnen we uit deze beschouwing afleiden over ontwikkelingen in de organisatie van de internationale handel? Verstrekkende vragen, zeker. Dat *Handel in Amsterdam* tot zulke vragen aanleiding geeft, laat zien hoe rijk en stimulerend het boek is dat Clé Lesger heeft geschreven.

Karel Davids

Jan Parmentier, Karel Davids en John Everaert (red.), *Peper, Plancius en Porselein. De Reis van het Schip Swarte Leeuw naar Atjeh en Bantam, 1601-1603* (Zutphen: Walburg Pers, 2003, Werken uitgegeven door de Linschoten-Vereeniging, deel 101, 240 p., ill., ISBN 90-5730-210-0; €24,95)

In beschouwingen van de oudste Nederlandse verkenningen van de Oost-Indische archipel lag het accent traditioneel op de vroegste heldendaden: de eerste schipvaart onder de gebroeders De Houtman (1595-1597) en de daarop volgende vaarten onder Van Neck en Van Warwijck, Steven van der Haghen, en Wilckens en Van Neck. Van daar was het nog slechts een kleine narratieve sprong naar de roemrijke fusie van de diverse gelegenheidsassociaties van kooplieden in de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) in 1602. Als gevolg daarvan zijn met name de reizen naar de Oost rondom dit geboortejaar vooralsnog enigszins buiten de boot gevallen in de publieke en geschiedkundige waardering van deze ontwikkelingsfase. Dit werd nog verder in de hand gewerkt door de relatieve overvloed van kwalitatief hoogstaande bronnen met betrekking tot de eerste jaren van de voorcompagnieën (zie de eerdere Werken van de Linschoten-Vereeniging), tegenover een magerder oogst van op het eerste gezicht minder spectaculair materiaal voor de schepen die pas na de stichting van de VOC weerkeerden. Hiervan waren de twee vloten van de vijfde schipvaart (de Molukse vloot en de Atjehse vloot, 1601-03) ongetwijfeld van het meeste belang.

De wederwaardigheden van de Molukse vloot (vijf schepen onder Wolfert Harmensz.) zijn recentelijk te boek gesteld in het honderdste deel van de immer groeiende Werken der Linschoten-Vereeniging. Thans is in deel 101 de eer te beurt gevallen aan een journaal gehouden aan boord van de *Swarte Leeuw*, een van de acht schepen in de Atjehse vloot onder admiraal Jacob van Heemskerck. Het is een ingekorte, 53 folio's tellende versie van het scheepsjournaal gehouden door stuurman Reyer Cornelisz., waaraan de auteur onder meer vier manuscriptzeekaarten en enkele zeilaanwijzingen toevoegde, dit met de intentie een verbeterde maritieme gids voor de navigatie op Oost-Indië te publiceren. Helaas is Cornelisz. er nooit in geslaagd zelf een uitgever te vinden; pas in 1646 verscheen een zes pagina's kort extract in Isaac Commelins *Begin ende Voortgangh van de Verenighde Nederlantsche Geoctroyeerde Oost-Indische Compagnie*.

De oorspronkelijke tekst van Cornelisz. is eeuwenlang verloren gewaand, doch enkele jaren geleden door de auteurs teruggevonden in de universiteitsbibliotheek te Gent. Dit unieke document werpt licht op een cruciale vormingsperiode in de vaart op Azië, gekenmerkt door de openlegging van de weg naar de Molukken, de definitieve doorbraak van de Nederlandse specerijenhandel (oprichting van permanente handelsloges), en een ommekeer in de betrekkingen met de Portugese concurrenten, resulterend in militaire acties ter land en ter zee. Het meest sprekende voorbeeld hiervan was Van Heemskercks drieste kaping nabij Singapore van de Portugese kraak *Santa Catharina* op 25 februari 1603, waarbij voor circa vijf miljoen gulden aan goud, zijde, porselein, suiker en andere goederen werd buitgemaakt. Deze prijs stelde de niet onaanzienlijke opbrengsten uit peper en andere specerijen in de schaduw.

De moeizame 'onderhandelingen' (inclusief wederzijdse gijzelingen) om peper voor een acceptabele prijs te bemachtigen in de politieke arena van rivaliserende lokale autoriteiten, is een ander aspect dat in het verslag van Cornelisz. goed naar voren komt. Het grootste deel van de tekst echter betreft navigatie, en biedt belangrijke inzichten betreffende de technologische en wetenschappelijke toepassingen die ter tijd ingang vonden op schepen uit de Republiek. Naast de gevolgde route, het noteren van plaatselijke flora, fauna, diepten, stromingen, heersende winden en acht fraaie kustprofielen, biedt vooral het kompasgebruik interessant vergelijkingsmateriaal.

Behalve de twee types stuurkompas ('Hollantse' en 'Italiaensche') en het observeren van de variabele magnetische declinatie (69 keer), beschrijft Cornelisz. tevens hoe deze metingen (38 maal) werden vertaald in 'bevonden lengte', gebaseerd op een aardmagnetische hypothese geformuleerd door dominee-cartograaf Petrus Plancius. Met deze praktische methode meende men indertijd de lengtegraad te kunnen afleiden uit geobserveerde breedte en een regelmatig en onveranderlijk patroon van magnetische declinatie over de gehele aardbol. Schriftelijke sporen van Plancius' geesteskind op zee zijn uiterst zeldzaam, en alleen al hierom is deze uitgave een zeer welkome aanwinst. Bovendien was Cornelisz. een kritisch gebruiker; in zeven gevallen noteerde hij een discrepantie tussen de bevonden lengte en de coördinaten van een geografisch herkend punt, een discrepantie die echter nog overwegend binnen de foutenmarge van het peilkompas bleef (in contrast met grotere verschillen geconstateerd op latere reizen, onder invloed van veranderingen in het aardmagnetisch veld).

Drie auteurs tekenden voor de redactie van deze bijdrage: Jan Parmentier was verantwoordelijk voor de algemene inleiding, Karel Davids verzorgde een heldere, toegankelijke onderbouwing van de navigatieaspecten, en John Everaert leverde een uitgebreide achtergrondschets van het groeiende conflict met de Portugezen in de Oost, in economische, politieke, en militair-strategische zin. Tezamen beslaat deze introductie met apart notenapparaat ruim tachtig pagina's. Hierna volgt een volledige transcriptie van het journaal van Cornelisz., inclusief een zeilaanwijzing à la Plancius en ruim tweehonderd voetnoten), drie bijlagen uit contemporaine bronnen die bepaalde aspecten van de vijfde schipvaart nader in de verf zetten, een uiterst nuttige metrologische nota, een transcriptie van de teksten op Cornelisz. zijn zeekaarten, een Engelse synopsis, bronnen- en literatuurlijst, alsmede een index op persoons- en scheepsnamen. Helaas ontbreekt een zaakregister. De tekst is verluchtigd met 22 afbeeldingen, voornamelijk kaarten en kustprofielen.

Het voornaamste punt van kritiek op deze uitgave betreft het gebrek aan coherentie in de inleiding. De drie onderdelen lijken bijna geheel onafhankelijk van elkaar te zijn geproduceerd, met als gevolg dat sommige feiten meermaals herhaald worden, hetgeen de leesbaarheid niet ten goede komt. Daarnaast kwam Everaerts bijdrage nogal rommelig over, met uitweidingen over de Portugese handelspolitiek vanaf 1575, en een biografie van een Portugees cartograaf die noch met Cornelisz., noch met de reis van de *Swarte Leeuw* iets van doen heeft. Verder had deze lezer moeite met Everaerts Vlaamse taalgebruik ('primeerde', 'taks', 'trafiek', 'sterkten', 'verkorven'). Deze marginale problemen hadden voorkomen kunnen worden door een zorgvuldiger eindredactie. Desalniettemin is deze publicatie een buitengewoon waardevolle contributie aan het corpus van toegankelijk gemaakte bronnen betreffende ons maritieme erfgoed.

A.R.T. Jonkers

Milja van Tielhof, *The 'Mother of all Trades'. The Baltic Grain Trade in Amsterdam from the Late 16th to the Early 19th Century* (Leiden: Brill Academic Publishers, 2002, 370 p., ill., ISBN 90-04-12546-9; €114,00)

De Nederlanders in de vroegmoderne tijd voedden zich anders dan de bewoners van de hen omringende landen. Zij aten beduidend minder graan, maar wel veel meer zuivel en peulvruchten, welke laatste aan het eind van de achttiende eeuw deels door aardappelen werden verdrongen. De keuze voor tarwe- en niet voor roggebrood hing niet samen met rijk of arm zijn. In Holland, Zeeland en Utrecht bestond een duidelijke voorkeur voor witbrood, dat in de geürbaniseerde samenleving vlugger zijn consumenten vond dan op het platteland. Dat hing samen met het feit dat het eerder dan roggebrood oudbakken werd. In de zeventiende eeuw moest voor meer dan een half miljoen Nederlanders het graan voor de dagelijkse voeding uit de Oostzeegebieden worden ingevoerd. Volgens de auteur van het hier besproken boek ook een goede reden om de Oostzeehandel de moedernegotie te noemen. Deze aanduiding stamt uit een verhandeling van raadpensionaris Johan de Witt uit 1671, waarin deze de vaart op de Oostzee als de basis van de Nederlandse handel beschrijft vanwege haar veelomvattende uitstraling in het economisch leven en als bron van werkgelegenheid.

Na in haar dissertatie de Hollandse graanhandel in de periode 1470-1570 te hebben behandeld (zie recensie in dit tijdschrift: 15 (1996), 167-168), heeft mevrouw Van Tielhof nu het beeld voltooid van ontstaan, groei, bloei en verdwijning van de Amsterdamse handel in Oostzeegraan uit Pruisen, Polen en Rusland (overigens mag Dantzig niet Pruisisch genoemd worden, het was een Poolse, nagenoeg autonome stad voor het grootste deel van de tijd). In de negentiende eeuw stroomde het graan als Europese bijvoeding uit de Oekraïne en de Verenigde Staten, en voor Oostzeegraan en Amsterdam waren op den duur geen plaats meer. Maar al eerder was de aanvankelijk dominante rol van het Oostzeegraan aangetast doordat Engeland een exporteur van graan was geworden, en ook de eigen Nederlandse productie was toegenomen.

Van Tielhof heeft een helder en goed gestructureerd boek geschreven. Tot nu toe ontbrak een samenvattende studie over de graanhandel. Zo'n boek is er nu en het bestrijkt globaal de periode 1550 tot 1850. Vier fasen onderscheidt de auteur: 1540-1650 met groei en bloei, 1650-1760 van contractie, 1760-1800 van hernieuwde groei en 1800-1860 van marginalisatie, een bruikbare periodisering. Het gaat de auteur niet alleen om de hoeveelheden en prijzen van graan, maar vooral ook om de zogeheten transactiekosten, de kosten gemaakt om het graan van de producent naar de koper in Amsterdam te krijgen, dus de kosten die de marge tussen in- en verkoopprijs verkleinden. Deze benadering maakt het boek zo interessant, want hierdoor lezen we bijvoorbeeld voor het eerst wat het kostte om het graan uit de schepen in de pakhuizen te krijgen en aldaar broei te voorkomen. Knap speurwerk levert een gedetailleerd beeld op van de bezigheden van de korenlichters, zakkendragers en korenmeters, en van het werk van vrouwen op de zolders van de pakhuizen. Ook het berichtenverkeer komt aan bod, eerst via de schippers en de informatiepost in Elseneur aan de Sont, van de tweede helft van de zeventiende eeuw af via een geregelde postdienst, die weldra de benodigde tijd halveerde. In zeven thematische hoofdstukken komen deze en andere aspecten aan de orde. Zij worden vooraf gegaan en afgesloten met aardige, toegespitste biografieën van C.P. Hooft (1547-1626) en Willem de Clercq (1795-1844), die beiden als het ware model staan voor de graankoopman van hun tijd.

Bij twee zaken wil ik wat nader stilstaan. Dat is allereerst de geschiedenis van de Directie van de Oostersche Handel en Reederijen, waarmee dit tijdschrift zo'n lange en plezierige relatie onderhoudt. Van Tielhof heeft diep in haar archieven gegraven en heel duidelijk de eerste decennia na het begin in 1689 ontleed. Drie kooplieden op de Oostzee en drie reders vormden de Directie, die pas in 1717 door het Amsterdamse stadsbestuur officieel werd erkend en benoemd. De taken van de Directie werden spoedig drieërlei: bemoeienis met de veiligheid op zee van de Oostzeevaart, de Oostzeehandel zelf en de Amsterdamse graanbeurs. Inkomsten vormden de zogenoemde galjootsgelden, waaruit bijvoorbeeld in 1748 tijdens schaarste aan zeelieden voor een konvooireis van de admiraliteit van Amsterdam een toeslag op de gage van vijf gulden per maand werd betaald. De Directie kwam voor een heel belangrijk deel uit doopsgezinde kringen.

Het fluitschip is het tweede onderwerp. Daar gaat de auteur nader op in, mede aan de hand van het recente en belangrijke boek van A. Wegener Sleeswijk. Zij stelt dat de Hollandse schippers in het midden van de vijftiende eeuw reeds over schepen voor massavervoer beschikten. De eerste zogeheten fluiten van omstreeks 1595 waren geen wezenlijke verandering, wel de tweede generatie van 1604 met een revolutionair vergrote lengte-breedte verhouding van 1:6. De onbewapende fluit was niet beslissend voor de Nederlandse concurrentiekracht, stelt Van Tielhof. Dat waren veeleer de gunstige randvoorwaarden waaronder de fluit werd gebruikt en die de lage vrachttarieven bepaalden, bij uitstek tijdens het Twaalfjarig Bestand (1609-1612).

Niet alleen over vrachtprijzen, maar ook over de partenrederij, bodemerij en verdere zeeverzekeringen (niet over de scheepsverliezen) en de Italiëvaart bevat het boek belangwekkende passages. Het is rijk aan informatie en heldere inzichten; wellicht hadden de konvooireizen in 1715, 1716 en 1718 tijdens de Tweede Noordse Oorlog wat nader uitgewerkt kunnen worden. Het boek is geschreven in een verfrissend Engels, verfraaid met aardige zegswijzen en gelardeerd met welgekozen details. Diverse illustraties zijn nieuw. Een foto van de archiefkasten in Kopenhagen met de Sonttolregisters is een vondst, evenals de benaming van de Sonttoltabellen als 'the Baltic historian's Bible'. Mevrouw Van Tielhof heeft opnieuw uitstekend werk verricht.

Jaap R. Bruijn

Jan Glete, *War and the State in Early Modern Europe. Spain, the Dutch Republic and Sweden as fiscal-military states, 1500-1660* (Londen: Routledge, 2002, 278 p., ISBN 0-415-22644-7)

'Money makes the world go round' uit de musical Cabaret is nergens zo toepasselijk als bij de ontluikende fiscaal-militaire staten. Het verhaal is in algemene lijnen bekend. Vanwege fundamentele veranderingen in de oorlogvoering – voor het landoptreden de zogenaamde 'Military Revolution' van M. Roberts en op zee de komst van permanente slagvloten – ontstond in de vroegmoderne tijd in de westerse wereld een opwaartse spiraalbeweging, waarin oorlogvoering (waarbij de staat het monopolie verwierf), financiering (lees toenemende belastingdruk) en staatsvorming elkaar opstuwden en wederzijds beïnvloedden, en waaruit uiteindelijk de sterke, centralistisch georganiseerde natiestaten voortkwamen. Een logische keus dus om in de serie *Warfare and History* een deel speciaal te wijden aan de fiscaal-militaire staat.

De Zweedse hoogleraar Jan Glete heeft er voor gekozen om dit staatsvormingsproces aan de hand van drie verschillende landen – het Spaanse rijk, de Republiek der Verenigde Nederlanden en het koninkrijk Zweden – voor de periode 1500-1660 te onderzoeken. Volgens hem waren dat de eerste drie Europese landen die over sterke permanente vloten en legers beschikten. Maar hoe zit het dan met Engeland? De puriteinen bouwden immers al vroeg een omvangrijke staande vloot van slagschepen, die de Nederlandse vloot van vooral gehuurde koopvaardijschepen tijdens de Eerste Engelse Oorlog (1652-1654) verpletterend versloeg. Bovendien bestaan er over de Engelse fiscaal-militaire staat voortreffelijke studies van M. Ashley, S.B. Baxter, F.C. Dietz, P.G.M. Dickson, M. Oppenheim en J.S. Wheeler.

Het boek heeft een duidelijke en heldere opzet. In de eerste twee hoofdstukken komen het ontstaan van de Europese fiscaal-militaire staat en de werking ervan aan de orde. Daarin wordt een goed overzicht van de literatuur over dit onderwerp geboden. Glete onderscheidt hierbij twee fundamentele metamorfoses: een sociale en een technologische. Eind zeventiende eeuw had de staat het monopolie van geweld verkregen, waardoor andere en soms nieuwe sociale instituties bij oorlogvoering betrokken waren dan omstreeks 1500. Daarnaast werden vuurwapens dominant in de oorlogvoering, waardoor strategie en tactiek veranderden. Chronologisch onderscheidt Glete drie periodes van opkomende fiscaal-militaire staten, waarin vooral in de periode 1560-1660 heersers en elitegroepen een dergelijke staat probeerden te ontwikkelen en enkelen daarin ook slaagden. Bij de werking van de fiscaal-militaire staat richt Glete zich vooral op de militaire transformaties, institutionele veranderingen en de organisatorische ontwikkelingen. Hoofdstuk twee bevat daarover een uitgebreide theoretische uiteenzetting.

In de volgende drie hoofdstukken komen vervolgens het Spaanse koninkrijk (de eerste fiscaal-militaire staat), de Republiek (een 'bourgeois' fiscaal-militaire staat) en Zweden (een dynastieke fiscale-staat) aan de orde. Deze hoofdstukken bevatten weinig verrassingen. Zo heeft M.'t Hart de Republiek reeds eerder gekwalificeerd als een 'bourgeois state'. Wel bevatte het hoofdstuk over Zweden veel nieuwigheden, maar dat heeft ongetwijfeld meer met mijn eigen onkunde te maken.

Ik heb veel waardering voor de historicus Glete en ook voor dit boek. Desondanks moet mij iets van het hart. Hoewel het boek over de fiscaal-militaire staat gaat, ontbreekt het fiscale aspect. Er wordt nauwe-

lijks over belastingen en over de inning ervan gerept. Gezien de titel en de thematiek had dat een veel prominentere plaats in het boek moeten hebben. De opkomst en de werking van fiscaal-militaire staten is zonder bijzondere aandacht voor financiering van het militaire apparaat en de oorlogvoering niet te begrijpen. Voor al deze toch nog zwakke staten lagen de beperkingen vooral op het financiële vlak. Het falen van Spanje had bijvoorbeeld vooral te maken met de beperkte mogelijkheden van de koning om belastinginkomsten te genereren. Berucht is het mislukken van de invoering van een van oorsprong Castiliaanse overdrachtsbelasting van tien procent, de 'alcabala' of tiende penning in de Lage Landen. Aan de andere kant was de invoering van de gemene landsmiddelen, waaronder de 'convoyen en licenten', in de opstandige Nederlandse gewesten een noodzakelijke voorwaarde voor het succes van de Republiek. Overigens is het – vanwege het repartitiestelsel, gebaseerd op de Unie van Utrecht (1579) en vastgelegd in de generale petitie, de staat van oorlog en de quote – onjuist dat de convoyen en licenten de financiële basis van de oorlogvoering ter zee vormden, dat zijn altijd de subsidies geweest. Van de Zweedse fiscale staat weet ik helaas (nog steeds) onvoldoende.

De laatste opmerkingen hebben meer te maken met mijn eigen stokpaardje – de financiering van de oorlog –, dan met de kwaliteit van het boek. Het is een knap gecomponeerd werk, dat een lastig en gecompliceerd onderwerp aansnijdt. De uitgangspunten zijn helder, duidelijk uitgewerkt en goed gedocumenteerd. Het geeft voor de gekozen invalshoek en de drie behandelde staten een goed overzicht van de moderne literatuur. Voor studenten lijkt het me een lastig boek, hoewel de serie voor het onderwijs bedoeld lijkt te zijn. De studie vormt in elk geval een waardevolle aanwinst voor het debat over het staatsvormingsproces.

Victor Enthoven

Arend de Roever, *De jacht op sandelhout. De VOC en de tweedeling van Timor in de zeventiende eeuw* (Zutphen: Walburg Pers, 2002, 382 p., ill., ISBN 90-5730-2330; €29,50)

De handel in sandelhout in de zeventiende eeuw als onderwerp voor een proefschrift, kan het nog gekker zou men bijna gaan denken. Gelukkig denkt de auteur er al net zo over. Hij treedt het onderwerp dan ook met frisse onbevangenheid tegemoet. Hij heeft bewust een onderwerp gekozen 'waar geen hond iets vanaf weet' om des te sneller de status van autoriteit te bereiken. In de eerste honderd pagina's van het boek wordt vooral aangetoond dat nog nauwelijks serieus onderzoek is gedaan naar 'zijn' onderwerp. De origine van de sandelhouthandel in tijd en plaats is, niet verrassend, een vrij obscure aangelegenheid. De auteur gaat echter systematisch en chronologisch te werk. Hij doet uitgebreid aan bronnenvergelijking en kapittelt menig andere auteur wegens onvoldoende inzicht of het overnemen van eerdere, onbewezen aannames. Het belang van het product ging hoofdzakelijk gepaard met het gebruik ervan in hindoeïstische en boeddhistische religieuze rituelen. De houtsoort was bijzonder populair in India en China. Het is dan ook met name de Chinese geschiedschrijving die zicht biedt op de oorsprong van de handel. Zo komen we, enigszins in stijl met het obscurantisme van dit boek, onder andere iets te weten over de 'Tan-tan in Kelantan'-theorie (p.48). Tot de komst van de Portugezen en de Hollanders stelde de handel echter niet veel voor.

Plaats van handeling van dit boek zijn de eilanden Solor en Timor. Het is verrassend om te leren dat op Solor, toch midden in de tropen gelegen, gedroogd walvisvlees een voornaam voedselproduct was. Van nature leefde men er een vrij marginaal bestaan. Mede door migratiepatronen tussen de eilanden van de Indonesische archipel bestond er grote onderlinge vijandigheid tussen de diverse bevolkingsgroepen. Op Timor was meer ontwikkeling in vorstendommen, maar tevens grote staatkundige verscheidenheid. Het landschap was er ondoordringbaar en er heerste een ongezond klimaat: de 'Timorese coortse' zou menig vreemdeling vellen. Daarnaast, en zeer opmerkelijk, bestond er angst voor de zee: er was dus geen scheepvaart of visserij. De Europese handelscompagnieën kwamen dus ogenschijnlijk in een gespreid bed.

De auteur gaat uitgebreid in op de socio-politieke omstandigheden waarin de Europese grootmachten terecht kwamen. Dit boek past daardoor in de meer recente geschiedschrijving, waarin de ontwikkeling van de VOC wordt bekeken vanuit de toenmalige staatkundige toestand in Azië. We komen veel te weten over de lokale politieke verhoudingen, die medebepalend waren voor de houding met de VOC. De Compagnie ontwikkelde een haat-liefde verhouding met deze eilandengroep, waarbij perioden van aanwezigheid werden afgewisseld met desinteresse.

Het Portugese fort op Solor werd in 1613 veroverd, in 1615 verlaten, in 1618 weer bezet, in 1629 opgeblazen, in 1636 weer ingenomen en direct verlaten, in 1645 bezet, in 1653 verlaten en in 1667 weer bezet. In 1656 verplaatste men zich hoofdzakelijk naar Koepang op Timor.

Deze grillige besluitvorming hield ten nauwste verband met de rol van het sandelhout in de intra-Aziatische handel. De auteur toont het belang ervan overtuigend aan, met name voor de beginperiode. Uit militaire overwegingen werd het eiland Solor zodoende eerst militair veroverd als 'gateway' naar Timor, om het vervolgens uit economische overwegingen herhaaldelijk weer te verlaten (zij het nooit helemaal). Vervolgens verplaatste de strijd zich naar Timor in de tweede helft van de zeventiende eeuw. De VOC wist namelijk onvoldoende greep te krijgen op de lokale productie van het sandelhout. Het hout werd niet uit voorraad geleverd, waardoor telkens uitgebreid moest worden onderhandeld met de vorst. Daarnaast had men vanwege de moesson maar een beperkt tijdsbeslag van vier maanden om alles voor elkaar te krijgen. Men begeerde jaarlijkse regelmaat, maar dit bleek om diverse redenen niet mogelijk. Daar kwamen nog eens de wisselende regionale politieke omstandigheden bij. Een poging de Chinese markt open te breken, liep op een mislukking uit; in China zelf waren herhaaldelijk opstanden; de opkomst van Makassar belemmerde de scheepvaart en de aanvoer van ijzer voor 'parangs' (hakmessen), het ruilproduct bij uitstek, stagneerde. Daarnaast waren er de wisselende relaties met Portugal, de grote concurrent ter plaatse. Voeg daarbij nog eens de grote informatieachterstand met patria van al gauw twee jaar, waardoor de besluitvorming uiterst traag verliep en geregeld achterhaald was. Hoofdthema van het verhaal is dus dat door wisselende politieke en economische omstandigheden een weinig consistent beleid werd gevoerd, waaruit vele misverstanden over en weer vallen te verklaren.

De auteur heeft vooral de lokale staatkunde, zoals beïnvloed door de VOC, als invalshoek voor zijn analyse gekozen. Zijdelings raakt het boek echter andere, interessante problemen voor nader onderzoek. Zo was het moeilijk vat krijgen op het eigen personeel, dat nogal van wisselende kwaliteit was. Enkele malen valt het woord corruptie als de leiding ter sprake komt, een vaak gehoorde klacht bij het overzeese personeel van de VOC. Het vergaren van fortuin gebeurde al vroeg en op grote schaal: zo liet in 1628 de gouverneur van Banda, Crijn van Raemburch, 90.000 gulden na aan zijn vrouw en dochter in Enkhuizen. Opperhoofd Jan de Hornay liep zelfs over naar de Portugezen, nadat hij een inspectiemissie achter zich aan kreeg met onverwachte gevolgen. Met name in de buitenposten, waar winstmarges meer onder druk stonden, konden dergelijke tegenslagen fataal zijn. Een tactische fout beging men eveneens door niet doortastend op te treden tegen Larantoeka. Deze concurrerende nabije vestiging zou blijvend een doorn in het oog zijn van de Compagnie. Nog opvallender is dat het nageslacht van De Hornay zich later als 'warlords' succesvol vestigde op Timor. In plaats van de tweedeling uit de titel tussen de Portugezen en Nederlanders, waren het de Larantoeqeiros die feitelijk heer en meester werden.

Een andere, meer recente trend in de koloniale geschiedschrijving – het 'groene imperialisme' (de vernietiging van de lokale flora en fauna) – wordt helaas nauwelijks uitgewerkt, terwijl dit toch meer voor de hand zou hebben gelegen gezien het onderwerp. Slechts in het naschrift, waarin de ontwikkelingen na 1660 kort worden samengevat, blijkt dat men gedeeltelijk ook zijn eigen ondergang bewerkstelligde. In 1684 wordt voor het eerst bericht dat het sandelhout begint op te raken, reden waarom enkele jaren later een fraaie kaart wordt gemaakt van het productiegebied. De boomsoort is een halfparasiet, waardoor herbeplanting na kap vaak mislukte. Bovendien duurt het zeker veertig jaar voordat de boom tot volle wasdom komt. Het sandelhout echter had voor de VOC aan belang ingeboet sinds die cruciale eerste decennia van de zeventiende eeuw. Bijenwas, schildpadhoorn en slaven waren steeds vaker de basisproducten waar men in de regio naar op zoek ging.

Al met al een geslaagd boek (ietwat ontsierd door de vele drukfouten) inclusief enkele nuttige appendices over een bijzonder onderwerp.

C.O. van der Meij

Doeke Roos, *Twee eeuwen varen en vechten 1550-1750. Het admiralengeslacht Evertsen* (Vlissingen: ADZ, 2003, 496 p., ill., ISBN 90-9016-177-9X; €29,95)

Auteur Doeke Roos publiceerde eerder boeken als *Zeeuwen en de VOC* en *Zeeuwen en de WIC*. Dit boek over de zeeofficieren Evertsen is zijn dissertatie, verdedigd aan de Universiteit Leiden. Met name aan de hand van het kort geleden geïnventariseerde archief

van de Rekenkamer van Zeeland biedt Roos veel nieuwe gegevens over de familie Evertsen, over wie eerder alleen de negentiende-eeuwse marinehistoricus J.C. de Jonge een boek publiceerde. Roos' boek is redelijk vlot geschreven en bevat niet al te veel feitelijke vergissingen. Het zij de auteur bijvoorbeeld vergeven dat hij Piet Hein ten onrechte niet alleen luitenant-admiraal van Holland noemt, maar ook van Zeeland (p. 152).

Net als Roos' andere werken zal dit boek vooral in Zeeland op speciale belangstelling kunnen rekenen. De aanpak waarvoor de auteur bij de Evertsens kiest, lijkt veel op die van zijn eerdere boeken over de VOC en de WIC. Wanneer hij als vervolg op die publicaties een boek met de titel *Zeeuwen en de marine* had geschreven zou dit waarschijnlijk een boek met meer consistentie hebben opgeleverd. Uit de inleiding van *Twee eeuwen varen en vechten* wordt namelijk al duidelijk dat Roos geen duidelijke probleemstelling heeft. Hij wil geen biografieën van de Evertsens schrijven, omdat daar volgens hem te weinig persoonlijke stukken voor bewaard zijn gebleven. Wat het boek wel wil bieden, omschrijft hij vervolgens niet helemaal duidelijk. Hij spreekt van een Zeeuws weerwoord op de maritieme geschiedschrijving van de zeventiende en achttiende eeuw, die naar zijn smaak te veel door een Hollandse bril wordt bekeken. Omdat over de stamvader van de Evertsens en diens familie niet zeer veel in de archieven is terug te vinden, geeft Roos in de eerste hoofdstukken van zijn boek inderdaad een beeld van het Zeeuwse zeewezen aan het einde van de zestiende en het begin van de zeventiende eeuw. Zodra echter de beroemde broers Johan en Cornelis Evertsen de Oude op het toneel verschijnen, verandert het boek in een veel meer biografisch getint betoog. Ook over de kinderen en kleinkinderen van deze Evertsens schrijft hij hoofdstukken die biografieën of biografische schetsen moeten worden genoemd. Het resultaat is een hybride boek: geen echte biografie van de familie Evertsen, maar ook geen monografie over de Zeeuwse marine tussen 1550 en 1750.

Opvallend is dat Roos in zijn woord vooraf beklemtoont dat hij weliswaar een 'Zeeuws denkend man' is, maar geen verheerlijking van de Zeeuwse strijd ter zee wenst en het begrip heldendom wil vermijden. Daarna geeft hij met name van Johan Evertsen de Oude een levensbeschrijving die van elke vorm van kritiek gespeend is. En dat terwijl deze Evertsen in zijn tijd een omstreden man is geweest. Dat blijkt uit talrijke pamfletten die in diverse plaatsen in het land zijn gedrukt, en dus stellig niet uit de koker van één persoon afkomstig zijn. Roos stelde helaas geen uitvoerig onderzoek naar de pamfletten in, maar verklaart Johan Evertsen een algemeen geliefd man op basis van J.C.M Warnsincks laatste woorden over de vlootvoogd in diens *Drie zeventiende-eeuwsche admiraals*: 'Onder het gebulder van het geschut heeft de meest eervolle dood hem uit zijn tragisch leven verlost en hiermede tevens aan alle belagers van zijn goede naam voorgoed het zwijgen opgelegd'. Dit vind ik nu een bewijstrant die een dissertatie onwaardig is. Wanneer Roos meent dat Johan Evertsen de Oude ten onrechte in een kwaad daglicht is gesteld en bij iedereen een goede naam had, dan zal hij toch met een andere bewijsplaats moeten komen dan deze patriottische slotformule van Warnsinck uit 1943.

Dezelfde Warnsinck is volgens Roos weer geheel ongeloofwaardig wanneer deze de vlootvoogd Witte de With ondanks diens opvliegende karakter een dapper zeeofficier noemt. Roos gaat zelfs zo ver te schrijven dat hij het betreurt dat Warnsinck 'uiteindelijk schroomt deze omstreden vice-admiraal van Holland te noemen als een man wiens verdiensten voor de Republiek slechts gering zijn geweest'. De auteur wordt niet moe fel uit te halen naar De With, al is af en toe wel te merken dat de grofste diskwalificaties door zijn meelezers zijn geschrapt. Waarom haalt Roos zo hard uit naar deze inderdaad brute, maar bekwame vechtjas? Omdat De With iemand was die Johan Evertsen voortdurend dwarszat, onder meer door de publicatie van pamfletten met een beledigende inhoud. Wanneer De With echter werkelijk zo onbekwaam was geweest als Roos het nu voorstelt, dan zou hij zonder twijfel op enig moment door de Staten aan de kant zijn gezet. Potsierlijk is dat Roos ten slotte zelfs de aanslag van het Brielse grauw op Johan Evertsen in 1665 aan de machinaties van De With toeschrijft. De With was toen zeven jaar dood en hij was al in 1641 vanuit Brielle naar Rotterdam verhuisd.

Roos' onderzoek in de archieven van de provincie Holland schiet schromelijk tekort. Gebrand als hij is om de maritieme geschiedenis van de Zeeuwse kant te beschrijven, had hij voor de evenwichtigheid van zijn betoog de Hollandse component van het leven van de Evertsens toch niet zo mogen verwaarlozen. Zeker wanneer hij in zijn onderzoek, zoals hij in zijn inleiding schrijft, het Holland-Zeelandconflict centraal heeft gesteld. Helemaal onverwacht kan het voor een historicus niet zijn dat de handschriftenverzameling van de Universiteitsbibliotheek van Amsterdam en de gemeentearchieven van Amsterdam, Rotterdam en Den Haag interessante stukken van en betreffende de familie Evertsen bevatten. Roos weet niets van het huis dat Johan Evertsen de Oude aan de voorname Haagse Prinsegracht liet bouwen. Integendeel, op grond van de door hem geraadpleegde bronnen schetst hij de vlootvoogd als een bemiddeld man met een eenvoudige woning in Vlissingen. Dat klopt dus niet. De contacten van Johan Evertsen met het Oranjehuis, waar Roos zeer in het kort op wijst, hadden hoe dan ook onderzoek in Den Haag gerechtvaardigd. Het huis van Evertsen in Den Haag staat overigens ook in het standaardwerk *'s-Gravenhage in zeven eeuwen* door H.E. van Gelder uit 1937 uitvoerig vermeld.

In het algemeen valt te betreuren dat er geen vergelijking is getrokken met andere geslachten die veel zeeofficieren telden, zoals de Zeeuwse familie Banckert en de Hollandse families Van Nes en De Liefde. Over deze families bestaat een beperkte hoeveelheid literatuur, die zo'n vergelijking mogelijk had gemaakt. Die werkwijze had overigens wel gevergd dat Roos ook het leven van de niet-zeevarende leden van het geslacht Evertsen had uitgezocht, iets wat hij zich tijdens zijn onderzoek niet ten doel heeft gesteld.

Het zou het boek ook ten goede zijn gekomen wanneer Roos een bezoek had afgelegd aan het Iconografisch Bureau in Den Haag. Daar had hij een groot aantal afbeeldingen kunnen zien van geschilderde portretten van de Evertsens, waarvan er diverse verloren zijn gegaan in het stadhuis van Middelburg tijdens het bombardement van 1940. Enkele daarvan staan afgebeeld in D.F. Scheurleer, *Onze mannen ter zee in dicht en beeld* uit 1913, dat Roos wel op zijn literatuurlijst vermeldt, maar mogelijk alleen heeft geraadpleegd in de heruitgave zonder afbeeldingen getiteld *Van varen en vechten*.

Op het terrein van de iconografie van de Evertsens slaat Roos de plank volledig mis. Hij meent dat de zeeofficieren maar zelden portretten van zichzelf hebben laten schilderen en vermoedt dat dit samenhing met hun 'gereformeerd-bevindelijke levensstijl'. Van alle belangrijke Evertsens bestonden vóór 1940 echter geschilderde portretten, vervaardigd door de Zeeuwse portrettisten Hendrick Berckman en diens opvolger Pieter Borsselaer. In het Instituut te Den Helder hangen tot op de dag van vandaag geschilderde beeltenissen van Johan en Cornelis Evertsen de Oude. Dat er diverse portretten bestonden, had Roos overigens uit zijn eigen boek kunnen opmaken. Onder een negentiende-eeuws portret van Cornelis Evertsen de Oude (p.148) staat te lezen dat het is vervaardigd naar een origineel bij de weduwe C.C. Evertsen. In de boedel van de weduwe van Geleyn Evertsen bevond zich een portret van de 'Zeven Evertsen en de Prins te paard' (p. 403). Tevens vermeldt hij twee geschilderde portretten van Johan en Cornelis Evertsen die omstreeks 1818 in het Rotterdamse 'zeecomptoir' werden aangetroffen (p. 410). Ook van de echtgenotes en kinderen van de zeeofficieren zullen, in tegenstelling tot wat Roos stelt, portretten hebben bestaan, maar vaak kunnen dit soort beeltenissen na verloop van tijd niet meer worden geïdentificeerd doordat er geen vergelijkbare prenten van zijn. Jammer is verder dat Roos niet ingaat op de discussie over het portret van Nicolaes Maes uit 1680 in het Rijksmuseum, dat volgens de oudste vermelding Cornelis Evertsen de Jonge voorstelt. Deze overleed in 1679 en postuum is het portret waarschijnlijk niet vervaardigd. Roos schrijft dat Cornelis Evertsen de Jongste (1642-1706) na het overlijden van Cornelis Evertsen de Oude in 1666 Cornelis Evertsen de Jonge werd genoemd. Is het dan niet aannemelijk dat dit portret laatstgenoemde voorstelt, die eind 1679 als opvolger van zijn naamgenoot en neef tot vice-admiraal van Zeeland was benoemd?

Wat Roos over de iconografie van de Evertsens schrijft is dus helaas geen goede bijdrage aan deze tak van de kunstgeschiedenis, die ook voor historici van groot belang is. Laakbaar is ook dat hij nooit de vervaardiger en (geschatte) datering van door hem afgebeelde kunstwerken vermeldt. Gezien de royale verluchting die dissertaties tegenwoordig plegen te krijgen, lijkt het mij de hoogste tijd dat een promotiecommissie ook de afbeeldingen met bijschriften bestemd voor de uitgave van het proefschrift vooraf ter beoordeling voorgelegd krijgt. Illustraties en bijschriften zouden dan de aandacht krijgen die ze verdienen. Bovendien zouden historici aan de universiteit op die manier tonen kennis van de iconografie even serieus te nemen als bijvoorbeeld die van de statistiek.

R.B. Prud'homme van Reine

Hans Schipper, *Macht in de zeventiende eeuw. Engeland en Nederland kwantitatief vergeleken* (Zutphen: Walburg Pers, 2001, 160 p., ill., ISBN 90-6011-623-2; €15,95)

Gedurende de lange zeventiende eeuw waren Engeland en de Republiek der Verenigde Nederlanden tot elkaar veroordeeld, als vriend en als vijand. In meerdere opzichten was er veel gemeenschappelijks. In het katholieke Europa was in beide landen het protestantisme de dominante religie. Het waren relatief kleine landen, economisch afhankelijk van handel en scheepvaart. Ze hadden vaak gemeenschappelijke belangen en werkten veelvuldig samen in het Europese machtsspel. Het waren min of meer automatisch bondgenoten tegen de continentale Habsburgers en Bourbons. Beide landen waren stuwende krachten achter een onstuitbare economische expansie in en buiten Europa. Juist vanwege dezelfde economische belangen waren zij ook elkaars grootste concurrenten, wat leidde tot gewelddadige conflicten, politieke intriges en drie bloedige zeeoorlogen, om uiteindelijk toch weer bondgenoten te worden.

Op basis van kwantitatieve gegevens poogt de psychiater in ruste H. Schipper een beeld van de machtsverhoudingen tussen Engeland en Nederland in de zeventiende eeuw te schetsen. Aan de hand van factoren als geografie, politiek, industrie en handel probeert hij de overeenkomsten en verschillen tussen de twee landen in kaart te brengen. Terecht merkt hij op dat de bloeitijd van de Republiek in veel opzichten eerder plaats vond dan die van Engeland; pas aan het eind van de Gouden Eeuw streefde het 'perfide Albion' het veel kleinere Nederland voorbij.

Het boek is, zonder de inleiding en de uitleidingen, verdeeld in elf hoofdstukken, waarin telkens één thema aan bod komt: demografie, militaire verhoudingen, ontwikkeling van handelsposten en koloniën, overheid en financiën enzovoorts. Het cijfermateriaal wordt in 63 tabellen, 3 grafieken en 3 schema's gepresenteerd. In de tabellen worden de beschikbare kwantitatieve gegevens per auteur gepresenteerd, waarbij vooral gebruik wordt gemaakt van algemene, nogal verouderde literatuur zonder veel specialistische en recente werken geraadpleegd te hebben zoals: Jan Glete (oorlogsvloten), J.M. Postma (slavenhandel en handel van Suriname), W. Fritschy (overheidsfinanciën Nederland), J.S Wheeler (overheidsfinanciën Engeland), H.L. Zwitser (quote), H. den Heijer (West-Afrika) en J. Lorimer (Wilde Kust).

Bij het lezen van de cijfers bekruipt mij steeds weer het gevoel: waar komen ze vandaan, waar zijn ze op gebaseerd, zijn ze betrouwbaar, mogen ze wel met elkaar vergeleken worden en wat kan ik hier mee? Meestal grijp ik dan toch weer terug op het oorspronkelijke werk en blijkt de studie niet toereikend. De gepresenteerde cijfers worden begeleid door een toelichting. De begeleidende teksten zijn slechts spaarzaam geannoteerd.

Misplaatst vind ik het Hollandocentrisme (p.59 en 62), alsof andere medelanders, zoals Friezen, Groningers en Zeeuwen, geen rol van betekenis hebben gespeeld. Storend zijn de onjuist gespelde geografische namen: Esseguibo in plaats van Essequebo (p.62) en São Thomé in plaats van São Tomé (p.63) en Duinkerken in plaats van Duinkerke (p.10, 31, 40 en 41). Doordat het boek is gebaseerd op verouderde literatuur, worden achterhaalde ideeën en denkbeelden voetstoots aangenomen en herhaald, zoals het idee van de zwakke organisatie van de Nederlandse oorlogsvloot door de decentrale leiding (p.37). Dit is onjuist gesteld. De formulering van het maritieme veiligheidsbeleid lag bij het Haags Besogne en bij de Staten-Generaal, de uitvoering ervan was gedelegeerd aan de vijf admiraliteitscolleges. Pertinent onjuist is ook het geschetste beeld van de moeizame Nederlandse ontwikkeling in het Atlantisch gebied tegenover het succesverhaal van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) (p.62 en 63). Hierover kan ik kort zijn. In de zeventiende eeuw was de handel met het Atlantisch gebied omvangrijker dan de handel van de VOC met Azië. Bruikbaar zijn de korte samenvattingen van elk hoofdstuk achter in het boek.

Het is mij niet erg duidelijk welk lezerspubliek de auteur bij dit boek voor ogen heeft gehad. Waarschijnlijk niet de historicus, daarvoor zijn de gepresenteerde gegevens te oppervlakkig. Wellicht de geïnteresseerde leek of de middelbare scholier, maar daarvoor vind ik de tekst te ontoegankelijk en bevat het boek ook te weinig illustraties. Kortom, het boek is samengesteld door een liefhebber met een voorliefde voor kwantitatieve data.

Victor Enthoven

Leonard Blussé en Ilonka Ooms (red.), *Kennis en Compagnie. De Verenigde Oost-Indische Compagnie en de moderne Wetenschap, 1602-1798* (Amsterdam: Balans, 2002, 192 p., ill., ISBN 90-5018-574-6; €22,50)

Het kloeke boek *Kennis en Compagnie* vormt de neerslag van een in 2002 gehouden studium generale aan de Universiteit Leiden. Tijdens deze in het VOC-jubileumjaar verzorgde serie voordrachten draaide het primair om de vraag wat de compagnie heeft bijgedragen aan de moderne wetenschap. Een flink aantal Nederlandse wetenschappers uit allerlei disciplines liet ter beantwoording van die vraag zijn licht schijnen over de geschiedenis van het eigen vakgebied. De twaalf bijdragen van dit gemêleerde gezelschap werden door een tweehoofdige redactie aaneengesmeed tot een boekwerk en onderverdeeld in respectievelijk exacte-, maatschappij-, geestes- en natuurwetenschappen en 'vrije kunsten'. Elk van deze vijf categorieën herbergt twee of drie artikelen.

De VOC was een particuliere handelsfirma. Met het bevorderen van de wetenschap hield het bedrijf zich niet bezig. De wetenschappelijke kennis die de compagnie zelf nodig had, was van praktische aard en bedoeld voor specifieke situaties. Indirect en onbedoeld echter heeft de VOC toch belangrijke bijgedragen geleverd aan de ontwikkeling van verscheidene wetenschappelijke disciplines. De sterrenkundige Vincent Icke bijt het spits af met een kort en bondig verhaal over (de uitdijing van) het heelal. Hij beschouwt de hedendaagse plaatsbepaling van sterrenstelsels als een stap in de ontwikkeling die teruggaat op het meten van de posities van individuele sterren in de zeventiende eeuw, de astronomische navigatie in de tijd van de Compagnie. Ook in de daaropvolgende bijdrage van Ron van Oers over de bouwkundige geschiedenis van een drietal steden, Cochin (India), Kaapstad (Zuid-Afrika) en Recife (Brazilië), is de link met de moderne wetenschap snel gelegd. Zijn werkgever, de UNESCO, gebruikt de door hem verzamelde historische gegevens over de planning en bouw van de voormalige nederzettingen van de VOC en WIC bij bovengenoemde steden voor het te voeren beleid aangaande de bescherming, restauratie en het beheer van dit koloniale erfgoed.

In de categorie maatschappijwetenschappen nemen de juristen Bas Steins Bisschop en Tjalling Wiersma het voortouw met een artikel over de juridische ondernemingsvorm van de VOC en wat daarvan vier eeuwen later nog is terug te vinden in de hedendaagse naamloze vennootschap. Ook maritiemhistoricus Femme Gaastra richt zich in zijn bijdrage op het ondernemerschap van de eerste multinational ter wereld en beoordeelt het (financieel) beleid van de bewindhebbers van de VOC tijdens een tweetal crises (in 1672 en 1781). Dat beleid ging gepaard met vallen en opstaan, maar verdiende nimmer het predikaat besluiteloos. Kortom crisismanagement avant la lettre. De bestuurskundige Jan Otto laat zien dat in zijn vakgebied, bij het bestuderen van 'good governance' en de 'rule of law' in ontwikkelingslanden, men nog steeds een beroep doet op kennis die in Nederland in de koloniale tijd werd opgedaan. In zijn bijdrage focust hij op de recent gestarte decentralisatie in Indonesië. Deze politiek van meer autonomie voor de lagere overheden vormt een radicale breuk met het verleden en de aanpak door de VOC.

De religieuze en taalkundige invloed van de VOC in de Indische archipel worden in de daaropvolgende categorie geesteswetenschappen nader bekeken. Kerkhistoricus Gerrit Schutte beschrijft de wijze waarop de compagnie het christelijk geloof in de Oost en aan boord van de schepen beschermde en stimuleerde met behulp van honderden door de VOC betaalde predikanten, ziekentroosters en schoolmeesters. Hoewel in sommige gebieden zich aan het eind van de achttiende eeuw grotere concentraties christenen aftekenden, bijvoorbeeld op Ceylon en in de Molukken, bleef het VOC-imperium toch een multiculturele samenleving met zeer veel niet-christelijke inwoners. De taalkundige bijdrage van Henk Maier en Jan van der Putten sluit aan op die van Schutte. Zij richten zich op de inheemse taal waarmee predikanten het christelijk geloof onder de lokale bevolking in de Oost trachtten te verbreiden, het Maleis. Dat bleek een taal te zijn die net als het Nederlands allerlei dialecten omvatte en overal in de archipel min of meer bekend was. Voor het personeel van de VOC echter bleef het Maleis slechts een spreektaal voor contact met de inheemse bevolking en werd nooit een lees- of schrijftaal. Van wetenschappelijke bestudering van het Maleis was in de zeventiende en achttiende eeuw dan ook nauwelijks sprake.

In de natuurwetenschappelijke bijdrage van George Maat wordt een geheel ander probleem aan de orde gesteld. Bij hem gaat het niet om het overbruggen van een taalbarrière in de Oost maar het levend bereiken van dat gebied. De opvarenden van de uitgaande VOC-schepen werden tijdens hun maandenlange tocht naar Azië nogal eens het slachtoffer van

scheurbuik. Een ziekte die veroorzaakt werd door een gebrek aan vitamine C in het dieet en niet beperkt bleef tot de scheepvaart op verre oorden. Scheurbuik kon na een lange strenge winter ook aan land of aan boord van nog maar net vertrokken walvisvaarders uitbreken. De uit de zeventiende en achttiende eeuw afkomstige informatie van VOC-chirurgijnen over de kenmerken van scheurbuik en de bestrijding daarvan heeft nog steeds waarde. De eertijds zo gevreesde ziekte komt, zij het op zeer kleine schaal, ook nu nog voor. Door de bank genomen is de betekenis van de VOC voor de huidige medische kennis echter gering. De bijdrage van Pieter Baas, waarin de rol van de VOC bij de ontwikkeling van de westerse kennis over de flora in Azië wordt belicht, toont aan dat de compagnie op het terrein van de plantenwetenschappen juist wel veel blijvende invloed heeft gehad. Volgens de bioloog Willem Backhuys geldt dat evenzeer voor de dierenwereld. Ook de door VOC-personeel gemaakte nauwkeurige (aan)tekeningen betreffende de overzeese flora zijn nog immer gezaghebbend. Zowel Baas als Backhuys staan in hun bijdragen wat uitgebreider stil bij de grote wetenschappelijke verdienste van Georg Everhard Rumph, beter bekend als Rumphius. Deze in 1652 als adelborst naar de Oost vertrokken Duitser klom op tot opperkoopman en, veel belangrijker, hield zich in zijn vrije tijd intensief bezig met de bestudering van de planten- en dierenwereld aldaar. Met als resultaat een aantal prachtig geïllustreerde onovertroffen publicaties.

In de resterende categorie 'vrije kunsten', analyseert kunsthistoricus Willem van Gulik de door sommige Japanse kunstenaars overgenomen westerse manier van kijken die via Deshima tot hen was gekomen. De uit Nederland naar Japan meegevoerde en daar uit winstbejag verhandelde boeken over wetenschap en (schilder)techniek hebben een belangrijke aanzet tot deze adoptie gegeven. De laatste bijdrage in het boek, van de cultuurhistoricus Peter Rietbergen, behandelt het genre reisverhaal met speciale aandacht voor de verhalen van compagniesdienaren en andere reizigers in het voormalige VOC-octrooigebied. Rietbergen onderzoekt onder meer de wijze waarop de reisbeschrijvingen tot stand kwamen. De op papier gezette belevenissen van toen fascineren nog steeds en nodigen uit in de voetsporen van de schrijvers te treden en ze letterlijk na te reizen.

Met een korte biografie van alle auteurs en de beide aan de Universiteit Leiden verbonden redacteuren, en een index op persoonsnamen, wordt de bundel *Kennis en Compagnie* netjes afgesloten. Het siert alle betrokkenen dat de voordrachten al zo kort na het Studium Generale in druk konden verschijnen. De bundel is helder van opzet en goed geredigeerd. De artikelen zijn stuk voor stuk lezenswaardig en, op een enkele uitzondering na, geannoteerd en rijk geïllustreerd. Het boek is gedrukt op lichtgeel papier. Dat maakt de tekst rustiger, want minder scherp voor het oog, maar heeft helaas ook een kwalijke bijwerking. De illustraties in het boek, en dan vooral de zwart-wit afbeeldingen, worden er vaal en vaag door.

Marc van Alphen

Sylvie Requemora en Sophie Linon-Clipou (eds.), *Les Tyrans de la Mer. Pirates, corsaires et flibustiers* (Paris: Editions Presses-Universitaires de la Sorbonne, collection Imago Mundi, 2002, 463 p., ill., ISBN 2-84050-195-3 ; €28,00)

Le thème de la course et de la piraterie revient en force dans la recherche maritime française et donc dans la littérature maritime qui lui est consacré. L'année 2002 avait commencé avec l'exposition sur les Pirates partis de l'abbaye de Daoulas en Bretagne et terminée au Musée de la Marine à Paris en octobre. Le relais a été pris par les festivités sur le tricentenaire de la mort de Jean Bart qui se dérouleront jusqu'au début de l'an 2003. Lors de cet anniversaire, un des colloques organisés concernait la vie maritime à l'époque de ce fameux corsaire. Plusieurs communications ont portés sur la marine hollandaise et les corsaires hollandais et ostendais, les intervenants étant les professeurs P. Emmer et J. Everaert, les historiens J.Francke et R.Barazzutti.

Différemment de ces manifestations culturelles, le Centre de Recherche de la Littérature sur le Voyage a eu l'heureuse initiative d'avoir réunis dans un colloque qui s'est tenu au château de la Napoule en mai 2000, des personnalités de divers horizons et de divers pays (Angleterre, Canada, USA, Madagascar) pour traiter du sujet 'Les Tyrans de la mer. Pirates, corsaires et flibustiers' (le terme de Tyran des Mers provient d'une Œuvre de Paul Scarron). L'approche pluridisciplinaire, historique, sociologique et littéraire, est très intéressante et permet de sortir des sentiers battus. En cela le CRLV se démarquait déjà en ayant mis les communications des divers intervenants sur le site Internet, site que nous vous conseillons car on y trouve aussi les communications des autres colloques organisées par cet institut.

L'ouvrage dispose à la fin d'un bibliographie exhaustive et pour tous les niveaux de lecteurs, sur ce thème historique mais aussi littéraire (romans, recueils d'histoire etc.) incluant des ouvrages parus en 2001 et 2002 en France. La division du livre en deux parties permet d'aborder dans un premier temps 'ces personnages prédateurs' d'un angle historique puis dans un second temps plus littéraire et littéral.

Les premiers articles permettent d'appréhender la perception de ces personnages dans la société française de l'Ancien Régime, selon que l'auteur soit un marin, un voyageur, un pèlerin ou un homme de lettres. Il aurait été souhaitable aussi d'avoir le point de vue ou des études sur cette perception dans les autres pays comme l'Espagne, le Royaume Uni, les Etats Italiens pour pouvoir effectuer des comparaisons. Tous les auteurs, quelque soit leur fonction et statut social, ne font pas la distinction entre les différents personnages et parfois utilisent le terme de l'un comme synonyme de l'autre. Pourtant une esquisse semble apparaître dans les écrits et dictionnaires français de la fin du dix-septième siècle mais elle est bien timide. Le voyage par mer n'est pas des plus sûr et tous les récits relatent la crainte de la captivité surtout par des Barbaresques et son danger non pas la perte de la vie, mais celle de son âme : on craint plus de devoir renier sa foi. Pourtant un certains nombre d'Européens n'hésiteront pas à se faire musulman, tandis que d'autres subiront de force la conversion (cf B. Bennassar). La menace barbaresque décline à partir du dix-huitième siècle pour disparaître quasiment avec la capture d'Alger.

La confusion entre le personnage du pirate et celle du corsaire est entretenu comme le montre l'article de Pierre Berthiaume, par la non application stricto sensu du droit de la Mer par les corsaires mais aussi par le législateur et le gouvernement. Ce point ne m'étonne pas trop concernant notamment Louis XIV, car des raisons économiques et diplomatiques guident leurs interventions. Toutefois, il faut garder en mémoire que l'activité corsaire reste une activité maritime des plus encadrés et ce depuis le Moyen Age (cf Michel Mollat du Jourdin in Vues sur la Piraterie). Celui qui y contrevient devient un pirate ou est considéré comme tel par les autres. Entre ces deux statuts, existe celui du flibustier circonscrit à l'espace Caraïbe. Celui ci dispose dès fois de commissions de course mais au cas où elle ne lui est pas délivrée, il n'hésite pas à s'en passer ou en demande dans une nation adverse. Parmi ces aventuriers on comptera de nombreux gascons, basques et aquitains ; citons parmi les plus célèbres Grammont et Ducasse.

Quelques uns de ces acteurs ont écris sur la course sous forme de biographie ou de récits de voyages (on peut citer les mémoires de Forbin, Duguay-Trouin ; les flibustiers comme Ravenau de Lussan, Massartie,), mais ces témoignages ne sont pas dénués de fantaisie et doivent subir une lecture critique. C'est le cas ici des récits de Jean Doublet (article du prof P. Villiers) et de Robert Challe dans lequel on a des échos de ces opérations corsaires. D'autres récits moins connus peuvent aussi servir de base comme les rapports d'un écrivain, d'un passager ou d'un volontaire : je pense notamment au chevalier de Valbelle dont il existe un récit biographique du dix-septième siècle fait par un de ses officiers ou bien le récit de sa campagne de piraterie au yeux du roi Louis XIV en 1660-1661 par le parisien Bourgneuf.

Toutefois, malgré l'image de libertaire qui leur ait accolé, ces corsaires et pirates restent des hommes et des femmes ayant une certaine sensibilité religieuse identique à ceux qui ne pratiquent pas leur activité. D'où des pratiques cultuelles communes comme les ex-voto. Certes il y a bien des pratiques considérées comme des déviances, mais elles existent dans toutes les strates de la population comme en témoignent de nombreuses études sur la population, l'esprit religieux et tout ce qui a attrait à la sorcellerie et à la violence.

La seconde partie intitulée 'Les Voies de l'Imaginaire' analyse et étudie, les textes littéraires qui s'apparentent au phénomène de la piraterie et de la course. Ces thèmes inspirent des romans, mais aussi servent de décors à une utopie sociale (Libertalia) dont les historiens discutent encore. Cela montre que Daniel Defoe mais aussi Alexandre Olivier Oexmelin apparaissent à des moments plus des romanciers et qu'il est nécessaire d'extrapoler les divergences entre la fiction et la réalité du ou des textes au travers d'une grille critique, chose qui n'a pas été faite par tous les utilisateurs de ces sources.

Dans bon nombre des textes faisant allusion aux corsaires et pirates, on constate que dans la structure et la composition des récits, les narrateurs emploient des astuces et des trames rencontrées dans d'autres genres littéraires. Le but essentiel est d'insister sur le caractère dramatique de la rencontre

avec un de ces pilleurs. Cela se traduit par la récurrence de certains thèmes comme la crainte de la capture, les mauvais traitements et la mort. Mais cette littérature n'a pas une perception unique et uniforme du tyran de la mer. Ainsi tout en confondant globalement, le personnage du corsaire et du pirate, elle établit une échelle de valeur entre les deux protagonistes. Au dix-septième siècle, il existe une dichotomie entre le corsaire 'héroïque et valeureux' et le pirate 'barbare' assimilé notamment aux Barbaresques infidèles. Mais au dix-huitième siècle, l'image et le thème du pirate apparaissent plus romanesque. Quand au flibustier, l'image d'un pirate barbare qui est celle des auteurs espagnols, il existe celle d'un flibustier faisant partie de la politique coloniale et ultime défenseur des colonies. La glorification des aventuriers de la flibuste amènera à ce qu'au dix-neuvième siècle, il y ait la constitution d'une littérature propre, à destination notamment des enfants, faisant partie de la littérature d'aventure, et dans laquelle l'un des principaux auteurs est Gustave Aimard. Mais il ne faut pas oublier tous les autres auteurs de renom ayant écris sur la course et la piraterie comme Roberto Louis Stevenson, Jules Verne, James Fenimore Coopes et Eugène Sue.

Conclusion : L'ouvrage est très intéressant venant compléter celui écrit il y a quelques années par Mr Gérard Jaeger sur le même thème. Personnage maritime capital, on ne pouvait parler des voyages et de la mer sans évoquer l'individu du pirate et du corsaire. On découvre ainsi que 'le Tyran des mers' fait partie du topos de la littérature de voyage comme la tempête où le naufrage. Ce livre est, pour tous ceux qui sont intéressés à la prédation sur mer, un livre stimulant et incitant à relire les ouvrages littéraires évoqués, avec un regard critique ou distrayant.

Roberto Barazzutti

Roelof van Gelder, *Naporra's omweg. Het leven van een VOC-matroos (1731-1793)* (Amsterdam/Antwerpen: Atlas, 2003, 526 p., ill., ISBN 90-450-1111-5; €34,90)

Naporra's omweg is een knap en prachtig boek. Het bevat de levensloop van een tot voor kort totaal onbekende man, onbekend zowel in de Nederlandse als in de Oost-Europese geschiedenis. De auteur, Roelof van Gelder, is voor menigeen geen onbekende. Hij is redacteur van NRC Handelsblad en is te Amsterdam in 1997 gepromoveerd op het boek *Het Oost-Indisch avontuur. Duitsers in dienst van de VOC (1600-1800)*. In deze dissertatie komt de hoofdpersoon van het nu voorliggende boek al herhaaldelijk ter sprake. Van Gelder raakte volop gefascineerd door deze Georg Naporra, van wie hij in de bibliotheek van het Maritiem Museum Rotterdam een zeer lijvig manuscript had ontdekt. Dit manuscript was in 1923 bij een Duits antiquariaat gekocht.

Naporra werd in 1731 in een Oost-Pruisisch dorpje geboren als elfde kind van een vrije boer. Hij heeft in het genoemde manuscript zijn levensverhaal tot 1757 beschreven; een vervolgdeel is kennelijk verloren geraakt. De hoofdmoot van het verhaal vormt de tijd in dienst van de VOC. Van Gelder wilde meer over deze man weten en heeft uiteindelijk een biografie 'in context' geschreven. Hij plaatst Naporra binnen de maatschappelijke verhoudingen van diens tijd. Tot in details heeft hij de geboortegrond, de familie en de eerste baantjes van zijn hoofdpersoon vóór diens reis naar Amsterdam uitgeplozen. Eigen foto's verluchten de daarop betrekking hebbende tekst en ook de overige illustraties zijn met zorg gekozen, want meestal zijn het eigentijdse afbeeldingen.

Naporra wilde niet op het platteland blijven. Hij trok al vroeg voor een opleiding naar stadjes in de buurt en ten slotte naar Koningsbergen. Hij was Pruis en Lutheraan, kreeg een redelijk goede scholing, maar maakte een opleiding nooit af. Hij werkte onder meer als knecht van een ijzerhandelaar en was lakei/bediende bij een Pruisisch officiersechtpaar. Pas veel later, na zijn Aziatische reis, zou hij in Dantzig inderdaad als koopman in de handel terecht komen. Volgens het opleidingspatroon van zijn tijd had hij zonder die reis die status veel eerder hebben kunnen bereiken. Vandaar Naporra's omweg als titel van het boek. Het bijzondere van Van Gelders boek is dat het niet minder dan 137 bladzijden duurt eer Naporra in Amsterdam arriveert. Dat was in 1752. De auteur schetst namelijk met veel inbeeldingsvermogen het leven van een jongeling in Oost-Pruisen, met al zijn regels en conventies in scholing, geloof en opleiding. Dit deel van het boek leest veel beter dan het slotdeel, waarin de auteur slechts over summiere gegevens betreffende zijn hoofdpersoon beschikt. Naporra's leven als koopman (op den duur in specerijen!) en als huisvader in Dantzig is lang uitgesponnen. Ook de drie Poolse delingen worden daarbij uitvoerig behandeld.

De hoofdmoot evenwel zijn de jaren in VOC-dienst van 1752 tot zomer 1756. Voor Naporra was het een lijdenstijd, zoals hij neerschrijft in zijn op de terugreis begonnen autobiografie. Van begin af aan, in ieder geval op de rede van Texel, had hij al spijt van zijn beslissing in compagniesdienst te zijn gegaan en daarbij van zijn keus om als matroos en niet als soldaat te hebben aangemonsterd. Dit soort scheepsleven stond hem absoluut niet aan. Daarvoor had hij al te veel zelfstandigheid en vrijheid leren kennen en bezat hij ook te veel innerlijke beschaving. Na eenmaal flink stappen in Amsterdam, bleef hij verder in havens liever aan boord. Deze kritische houding maakt zijn waarnemingen zo authentiek. Hij wist door een aanbevelingsbrief uit handen van de Amsterdamse zielverkopers te blijven en kon aan het slot van zijn dienstverband zelf over zijn verdiensten beschikken. Het voert te ver op allerlei facetten van Naporra's scheepsleven hier nader in te gaan, zoals de levende have aan boord, het slechte voedsel, de passage van de evenaar, diefstallen, sodomie en zijn dronken schipper. In Naporra's ogen ging het om een op geweld gebaseerde samenleving. Zijn plechtankers aan boord zijn vooral een aantal streekgenoten, die echter door overlijden en overplaatsingen in de Oost verdwijnen. Bij diverse medeopvarenden geeft Naporra informatie over hun gedragingen, ook dus over de schipper van de *Drie Papegaaien*, Bastiaan Verdoes uit Katwijk. Na aankomst in Batavia, dat zo door de malaria wordt geteisterd, vaart Naporra's schip spoedig naar Surat, terug naar Batavia, naar Gamron en opnieuw Surat en Batavia. In 1755 wordt Naporra overgeplaatst op het *Kasteel van Tilburg* en aan boord van dit schip vaart hij via Hougli in Bengalen naar Nederland terug. Hij geeft indrukken weer van de havensteden waar zijn schip kwam en schetst allerlei voorvallen, zoals een dreiging van Angriaanse zeerovers op de westkust van India, een net op tijd gesmoorde brand in zijn eigen scheepskist en ten slotte ook de ontploffing en daarop volgende verbranding bij de Shetland-eilanden van een mederetourschip, de *Nieuw Vijvervreugd*. Hoezeer ook teleurgesteld over zijn vier jaren VOC, hij komt in ieder geval gezond en wel in Amsterdam terug, toen 25 jaar oud.

Dit boek is inderdaad een biografie in context. De lezer wordt volop en voortdurend geïnformeerd over de tijd en de omstandigheden waarin Naporra leefde en werkte. Dus we lezen over de Amsterdamse kermis en de jaarmarkten die Naporra meemaakte. Ook de nudeln in de Pruisische soep worden niet vergeten. Van Gelder schrijft in een prettig leesbare stijl, soms met aangepaste terminologie zoals kubieke duimen. Hij is wel wat slordig met de leeftijden van Naporra en met het spellen van de namen van geraadpleegde auteurs. Een schip wordt 'vertuid' en niet 'vertuit' en aan boord staat 'het' en niet 'de' spil. Een register ontbreekt. Dit soort details doet evenwel absoluut geen afbreuk aan het grote leesplezier bij Van Gelders boek.

Jaap R. Bruijn

A.R.T. Jonkers, *Earth's Magnetism in the Age of Sail* (Baltimore/London: Johns Hopkins University Press, 2003, xvii+300 p., ill., ISBN 0-8018-7132-8; $45.00)

Restructured from Jonkers' thesis *North by Northwest: Seafaring, Science and the earth's Magnetic Field (1600-1800)* (Amsterdam, 2000), the first part of this book chronicles ideas about the Earth's magnetic field, the second deals with magnetic variation as observed by seafarers, plus a summary of the data obtained from logbooks which informed the thesis. The author's intention is to combine geomagnetism and history, allowing each to enhance our understanding of the other, and for the first time, to quantify the accuracy of measurement and correction of the mariners' compass in earlier times.

Magnetism is a force which cannot be directly detected by the human senses, yet by 1600 it was known that the north-seeking end of a magnetic needle did not point to the Earth's geographical North Pole, but varied, or declined, by an angle which changed over time. As traders and explorers ventured into unknown regions, merchant ships were regularly crossing the Atlantic, circumnavigating Africa and entering the East Indies and China Seas. Improved geographical knowledge brought imperial and financial benefits, hence the endeavours of academics in many lands to discover the origins of this force, whether celestial or terrestrial, and if the latter, whether superficial or deep within the earth, in one or more locations.

Jonkers' chapter headings introduce the discontinuous progress from the pre-1600 'Age of Diversity' through the seventeenth century 'Age of Discord' to the eighteenth century 'Age of Data'. 1600 also saw the publication of that famous early treatise, William Gilbert's *De Magnete*. We now recognise this book as advancing understanding, but by extending his concepts into the realms of cosmology, Gilbert's ideas attracted fierce opposition from Jesuits and ot-

her supporters of a geocentric universe. In western Europe magnetic declination migrated from a few degrees East of true North, reaching zero around 1650, thereafter tending westward. Makers of small portable sundials had long been aware of this shift, but Jonkers stresses the importance of the observations made by Edward Gunter and Henry Gellibrand, professors of astronomy at London's Gresham College using 12-inch needles. Gellibrand's *Discourse Mathematical on the Variation of the Magneticall Needle* (1635) was incorporated into other books and thus disseminated within Europe along with improved instruments.

The Age of Data resumes the contemporary collection of data in the Dutch Republic, Britain, and France. The Dutch East India Company (VOC) required its navigators to hand in their logbooks, which were examined then locked away. Some of the examiners were however themselves proposers of geomagnetic hypotheses, and the compass data found its way into sailing directions. In Britain, fellows of the Royal Society sought information from navigators, sometimes providing them with the necessary instruments, while the East India Company (EIC) collected logbooks but made no effort to extract magnetic data. In France, navigators' data was processed, albeit uncritically, during the eighteenth century. The key figure in this period, an astronomer who ventured twice to sea, is Edmund Halley. His first chart of 1699 plotted values, the published version of 1702 depicted values from his voyages and elsewhere as isogons – lines of equal declination – optimistically extended beyond the regions surveyed. By 1800, much of the known world and its ocean passages had been evaluated, the inequality of the magnetic hemispheres established, and the secular drift confirmed, but scholars were no nearer to their goal; Halley's proposal of four magnetic poles, two in each hemisphere, had its supporters, as did the competing theory of disjointed dipoles put forward by Leonhard Euler, but as each new idea was aired, another voyage or exploration would disprove it. The various geomagnetic hypotheses are helpfully summarised in a Chronology at the end of the volume.

Part II of *Earth's Magnetism in the Age of Sail* introduces the mariners' compass. Here Jonkers has drawn on accounts and practices among the Dutch, French, British and Danish seamen. This section has lost out by being overpruned, since it is the compass data on which Jonkers' arguments largely turn. Until the late eighteenth century, with the general arrival of the marine chronometer, longitude was a matter of estimation. The British Government's Longitude Act of 1714 offered substantial rewards for a reliable method of discovering longitude. Before the Board of Longitude made the principal reward to John Harrison for his marine chronometers it received numerous offers to disclose some formula which would convert magnetic observations to meridians of longitude. Other offers to modify the compass to enhance its performance revealed that the majority of landlubbers and probably not a few seamen had no understanding of the art of magnetising the needle, crafting the instrument, nor indeed how to stow and read it. But gradually scholars, notably Gowin Knight, and instrument makers joined forces to improve matters.

The final pages comprise a summary of the sources and analysis of the data collected from an examination of 2062 logbooks, from the French Compagnie des Indes, the VOC and EIC, the French, Dutch and Danish navies, the MCC (a Dutch slaving company), Hudson's Bay Company, the Danish Asia Company, Guinea Company, and Royal Greenland Trade Company. The data is compared for East-West and North-South Atlantic crossings, northern voyages, and coastal voyages. An interesting result is that the private East India company ships generally outperformed those of national navies.

Converting a long thesis into a readable book usually involves striking a bargain between the author and the publisher; perhaps this accounts for the defects which this reviewer perceived. The notes often refer to whole paragraphs, so that it is unclear to which quotation or statement a given source refers. An essay on primary and secondary sources is provided but with no bibliography, obliging the reader to backtrack through the notes to locate the first mention of a book, in order to get its full title and date. On the credit side, it is extremely good to have a study which embraces the principal northern seafaring nations during the centuries under review; all too often linguistic barriers, or a shortage of time and money, limit a study to one or at most two countries. The broad overview displayed here adds greatly to the book's value, and it will doubtless be regularly consulted by readers on both sides of the Atlantic and hopefully much further afield.

Anita McConnell

Tom Wareham, *The Star Captains. Frigate Command in the Napoleonic Wars* (London: Chatham Publishing, 2001, 256 p., ill., ISBN 1-86176-169-4; £20.00)

Auteur Tom Wareham, conservator van het Londense Museum of Docklands, schreef deze studie over Britse kapiteins van fregatten op basis van zijn dissertatie over hetzelfde onderwerp. Het is een diepgravende studie met veel tabellen, die niet voor niets in de aanloop naar de grote Nelson-herdenking in 2005 verschijnt. Een recensent stelde verleden jaar in dit tijdschrift ten onrechte dat de verschijning van grote aantallen populaire boeken over het tijdperk van Nelson de publicatie van wetenschappelijke werken op dit terrein in de weg zou staan. Het tegendeel is waar. De populaire boeken over Nelson en zijn tijd hebben een belangstelling voor het onderwerp gekweekt, die het mogelijk maakt dat een werk als dat van Wareham bij een algemene uitgeverij verschijnt.

In zes hoofdstukken bekijkt Wareham de kapiteins van fregatten van diverse kanten. Wareham is vooral in het onderwerp geïnteresseerd, omdat deze kapiteins een soort elitekorps vormden van jonge officieren, die over speciale kwaliteiten beschikten en succesvol waren in de strijd ter zee. Hij stelt dat er ten onrechte tot op heden aan hen als groep nauwelijks aandacht is besteed. De grote blikvangers zijn altijd de kapiteins van de linieschepen geweest, die een beslissende rol in grote zeeslagen speelden.

Wareham pakt zijn onderwerp breed aan en beperkt zich daarom niet tot de kapiteins van de fregatten, maar trekt voortdurend vergelijkingen met officieren van de Royal Navy in het algemeen. Daardoor is zijn studie eigenlijk ook een geschiedenis van de officieren van de Britse marine tussen 1793 en 1815 geworden, al krijgen de kapiteins van fregatten wel de meeste aandacht. De auteur tracht door middel van tabellen en grafieken een patroon in de carrières van de zeeofficieren te ontdekken. Hij rekent op die manier af met de oude veronderstelling dat het commando over een fregat slechts een opstapje was om uiteindelijk kapitein van een linieschip te worden. Sommige officieren dienden namelijk maar kort als kapitein op een fregat en voerden nooit het bevel over een linieschip. Diverse kapiteins van linieschepen hadden voor die tijd nooit gecommandeerd op een fregat.

Aan de hand van zijn grote aantal tabellen lukt het Wareham niet goed om het verschillende patroon in de carrières van de verschillende officieren te verklaren. Te weinig houdt hij rekening met de mogelijkheid van toeval en de rol die vlagofficieren en andere hooggeplaatsten speelden bij de toewijzing van banen. Wie over de juiste connecties beschikte, kon veel gedaan krijgen. In statistieken echter vindt men van zulke zaken niets terug. Bovendien kan men daarin ook niets vermelden over de individuele kwaliteiten van een zeeofficier. Bij een kapitein die gedisciplineerd en volgens de regels van de zeetactiek op een linieschip moest strijden, werd eigen initiatief veel minder op prijs gesteld dan bij een kapitein op een fregat. Kapiteins van fregatten waren vooral van buitgeld afhankelijk. In oorlogstijd kon veel buit worden gemaakt en dus veel geld in de wacht worden gesleept. In vredestijd was het veel hogere salaris van een kapitein van een linieschip veel aantrekkelijker.

Gelukkig baseert Wareham zich niet alleen op statistieken, maar schenkt hij ook royaal aandacht aan de carrières van enkele succesvolle zeeofficieren, over wie uit de bronnen meer bekend is dan alleen de data van bevordering. Daar zitten geheel vergeten figuren bij, zoals Philip Cunningham, James Newman en Michael Seymour. Zij blijken stuk voor stuk bekwame officieren te zijn geweest en de beschrijving van hun acties is interessant. Een ander hoofdstuk van Warehams boek is geheel gewijd aan enkele schermutselingen waarbij fregatten waren betrokken. Aan de hand van ooggetuigenverslagen geeft hij een overzicht van de invloed die deze acties hadden op de verdere carrière van de kapiteins. De weinig bekende contemporaine stukken die Wareham heeft geraadpleegd, geven een uitstekend overzicht van het reilen en zeilen aan boord van de fregatten tijdens de strijd ter zee.

Daarmee geeft Wareham levendigheid aan een boek dat verder wel erg sterk steunt op cijfermateriaal en dientengevolge niet altijd even vlot leest. In het algemeen kan het echter een grondige studie worden genoemd over een onderwerp waaraan nog maar weinig aandacht is besteed.

R.B. Prud'homme van Reine

H.J. Moeshart, *Een miskend geneesheer. Dr. J.K. van den Broek en de overdracht van kennis van westerse technologie in Japan 1853-1857* (Amsterdam: De Bataafsche Leeuw, 2003, 256 p., ill., ISBN 90-6707-561-2; €35,75)

Dit boek, als proefschrift verdedigd op 3 juni 2003 te Leiden, beschrijft de periode dat dr. J.K. van den Broek (1814-1865) als 'gouvernementsgeneesheer en ambtenaar voor natuurkundige onderzoekingen in Japan' verbleef. De beroemde dr. Ph.F.B. von Siebold bekleedde van 1823-1829 dezelfde positie. In acht hoofdstukken geeft Moeshart een beeld van het leven en werken van Van den Broek. Een echte biografie is het niet geworden omdat daarvoor kennelijk te weinig bronnen voorhanden waren. De nadruk ligt op de periode in Deshima; jeugd en nadagen van Van den Broek komen er bekaaid af.

Over de vierhonderd jaar bewogen Nederlands-Japanse betrekkingen – terecht wel als een 'verstandshuwelijk' getypeerd – is inmiddels veel gepubliceerd. Het jubileumjaar 2000 heeft tal van nieuwe publicaties opgeleverd. Moesharts boek moet in dat kader geplaatst worden. Hij geldt als een kenner van het negentiende-eeuwse Japan, met name van de fotografie.

De auteur poogt met zijn dissertatie de 'tragische held' Van den Broek te rehabiliteren. Terwijl figuren als de marinearts J.L.C. Pompe van Meerdervoort, de officier-machinist H. Hardes en de marineofficier G. Fabius in de historiografie veel aandacht en waardering hebben gekregen voor hun bijdrage aan de openlegging en modernisering van Japan, is Van den Broek een vergeten figuur gebleven. Volgens Moeshart ten onrechte. Kort samengevat komen Van den Broeks verdiensten hierop neer. Hij is gedurende vier jaren arts geweest op Deshima, zowel voor Nederlanders als Japanners. Daarnaast heeft hij zijn sporen verdiend bij het doorgeven van westerse kennis en technologie aan een overigens beperkte, aristocratische elite, vooral geconcentreerd rond Nagasaki. Van den Broek heeft de Japanners les gegeven in het gebruik van apparaten en instrumenten, zoals stoommachines en een elektromagnetische telegraaf. Daarnaast onderwees hij de Japanners in theoretische vakken en toegepaste wetenschap, met name fotografie. Op dit terrein is door Van den Broek baanbrekend werk verricht, zo erkende ook fotopionier Pompe van Meerdervoort. Ook Van den Broeks pogingen om te komen tot een Japans-Nederlands woordenboek dienen hoog ingeschat te worden, al moet de werkelijke waarde van zijn arbeid nog door filologisch onderzoek worden onderbouwd.

Een veelzijdig wetenschapper dus, maar ook iemand die relatief weinig sporen, weinig tastbaars heeft nagelaten. Voor zover we weten zelfs geen eigen gemaakte foto. Dat heeft alles te maken met de primitieve werkomstandigheden. Van den Broek werd onvoldoende gefaciliteerd zouden we nu zeggen. 'Batavia' had geen belangstelling meer voor Japan; noch economisch, noch cultureel. Hij kon bovendien slecht opschieten met zijn superieur, het opperhoofd, later commissaris, mr. J.H. Donker Curtius. Dat lag aan Donker Curtius (een goede diplomaat, maar zonder visie), doch ook aan het eigenzinnige, weinig voorkomende optreden van de 'gezagsondermijnende' dokter (aldus Fabius). De slechte onderlinge verhoudingen op het kleine Deshima (een waar 'brouillenest'), de bureaucratie en het 'totalitaire' Japanse bestuursstelsel speelden eveneens een grote rol. Ten slotte denk ik dat ook de weinig systematische aanpak van Van den Broek debet is aan zijn relatieve onbekendheid.

De auteur zet de betekenis van Van den Broek scherp af tegen met name Donker Curtius en diens officiële plaatsvervanger Fabius. Het wemelt in het boek van de waardeoordelen, de één nog bouder dan de ander. Fabius wordt afgeschilderd als een bemoeizuchtige, verwaande kwast en Donker Curtius als een autoritaire, kleingeestige bureaucraat die aanvankelijk niets bij de Japanners wist te bereiken. Dat laatste klopt, maar dat gold ook voor andere naties. De Japanners traineerden moedwillig alle pogingen om te komen tot een heus verdrag en Donker Curtius had nu eenmaal geen ruimer mandaat. De Nederlandse regering voerde toentertijd een zeer behoudende Japan-politiek.

Waren er alternatieven? Had Nederland na 1844 – de befaamde brief van koning Willem II aan de shogun, waarop een arrogante, afwijzende Japanse reactie volgde – een radicaal andere politiek jegens Japan moeten voeren? Had Nederland bijvoorbeeld een ultimatum moeten stellen en desnoods de factorij moeten sluiten, zoals de gouverneur-generaal voorstelde? De Japanse 'Eischen' leverden immers steeds meer 'hoofdpijn' en steeds minder geld op. Of had Nederland een 'breekijzerpolitiek' als de Amerikanen (Perry, 1853) moeten voeren en een marine-eskader moeten sturen om de Nederlandse 'eisen' kracht bij te zetten (*gunboat diplomacy*)? Ik denk dat het feodale Japan gewoon nog niet toe was aan 'open deuren'; het 'venster' was genoeg. Daarvoor was eerst een burgeroorlog nodig (1868). We zullen echter pas een genuanceerd oordeel kunnen vellen als er veel meer Japanse bronnen en studies (in westerse talen vertaald) beschikbaar komen.

Behalve bij de inhoud zijn helaas ook bij diverse technische aspecten van deze studie veel kanttekeningen te plaatsen. Allereerst de lijsten met geraadpleegde bronnen en literatuur. Als je de archivalia scheidt van de gedrukte bronnen blijven er betrekkelijk weinig geraadpleegde archieven over. Vooral met betrekking tot de jeugd en laatste levensjaren had Moeshart meer (genealogische) bronnen kunnen en moeten raadplegen. De geraadpleegde bronnen staan ook nog eens bij de literatuur (summiere titelbeschrijvingen overigens) vermeld. Sommige bronnen die wel in de annotaties voorkomen, ontbreken in de lijst (bijvoorbeeld Scheepvaartmuseum te Amsterdam). Realia dienen mijns inziens in een aparte lijst te worden gezet. Diverse noten zijn onduidelijk, overbodig (samen te voegen) en sommige kloppen niet of zijn onvolledig. Bronnen worden niet geduid, niet gewaardeerd (bijvoorbeeld de jaarlijkse 'rondzendbrief' van Van den Broek). Een Japanse woordenlijst had niet misstaan omdat sommige woorden niet verklaard zijn (*han*, *kampo*, *yashiki*, *iroha* et cetera). Het register is onvolledig, ook al omdat namen (soms slordig gespeld) uit de citaten en bijlagen niet zijn opgenomen. De vele uitvoerige (onvertaalde) citaten in het boek, soms bladzijden lang, vind ik zeer discutabel. Citaten moeten beperkt blijven, tenzij ze heel wezenlijk voor de tekst zijn, of anders geparafraseerd worden. Eventueel kunnen ze als bijlage achterin worden opgenomen.

Moesharts conclusie, dat geleerde voorgangers als E. Kaempfer, I.Titsingh, H. Doeff of Von Siebold zich niet op hetzelfde niveau 'met lessen en uitleg van westerse technologie en verschillende wetenschappen' hebben bezig gehouden als Van den Broek, doet mij bepaald ridicuul aan. Het is al met al een dissertatie geworden die veel nieuwe gegevens heeft opgeleverd, maar die in zijn opzet volledig doorslaat. Dit is een apologie, geen doorwrochte, weloverwogen wetenschappelijke studie over een interessante figuur in de roerige overgangsperiode van Japan in het midden van de negentiende eeuw.

Herman Stapelkamp

David J. Starkey en Morten Hahn-Pedersen (eds.), *Concentration and Dependency. The Role of Maritime Activities in North Sea Communities, 1299-1999* (Esbjerg: Fiskeri- og Søfartsmuseets Studieserie, nr. 14, Proceedings from the Sixth North Sea History Conference 1999, 2002, 266 p., ISBN 87-90982-04-5)

Deze bundel bevat de dertien bijdragen aan de zesde North Sea History Conference die in 1999 in Hull werd gehouden. Met het centrale thema 'Concentration and dependency' wordt verwezen naar twee nauw met elkaar verbonden vraagstukken. Het betreft ten eerste de vraag naar de gevolgen van concentratie van maritieme activiteiten binnen specifieke ruimtelijke en economische kaders en ten tweede die naar de consequenties van de afhankelijkheid van bedrijven en economieën van maritieme bedrijfstakken als visserij, overzeese handel, scheepsbouw, maritiem transport en offshore oliewinning. De bundel is opgedeeld in vier secties die elk, ondanks de grote geografische en thematische verscheidenheid, door de heldere vraagstellingen in de inleiding een grote samenhang vertonen.

Deel 1 is gewijd aan de afhankelijkheid van steden en dorpen van visserij, en de overzeese handel in de Late Middeleeuwen en de vroegmoderne tijd. Wendy Childs en Poul Holm bedienen zich van de comparatieve methode om de afhankelijkheid van deze sectoren van respectievelijk Hull en Scarborough enerzijds, en het Deense Aalborg en Ribe anderzijds nader te duiden. Beide onderkennen het belang van de integratie van het economisch achterland in de lokale maritieme economie, maar ze wijzen daarnaast nadrukkelijk op de rol van politieke factoren. Zo werd veel verkeer naar het laat middeleeuwse Hull geleid doordat de stad door de Engelse koning als 'head customs port' werd aangewezen. Scarborough genoot dit voordeel niet en was te zeer op de visserij aangewezen om een met Hull vergelijkbare positie in de handel op de Noord- en Oostzee in te kunnen nemen. Holm legt een verband tussen de protectionistische politiek van de Deens-Noorse dubbelmonarchie en de opmerkelijke verschillen in economische ontwikkeling van Ribe en Aalborg tussen 1450 en 1800. Ribe had geen antwoord op het terugtrekken van het rijk uit het Baltische handelssysteem, waar beide steden tot diep in de zeventiende eeuw deel van uitmaakten, en raakte na 1680 in verval. Aalborg profiteerde daarentegen van de protectionistische koers en schakelde met succes over op de haringvisserij en de graanhandel, bestemd voor

binnenlandse consumptie. In zijn bijdrage over een zeventiende-eeuwse Noorse boerengemeenschap aan het Ryfylke fjord, gaat Arnvid Lillehammer in op de desastreuze gevolgen van de afhankelijkheid van een enkele economische sector. Vanwege de geringe graanopbrengsten, trachtten de boeren een bijkomend inkomen te verwerven in de overzeese houthandel. Halverwege de zeventiende eeuw dwongen oplopende graantekorten de boeren op een dermate grote schaal in de houthandel te investeren dat het aanbod de vraag al snel overtrof en de prijzen kelderden. Door het ontbreken van alternatieve activiteiten gleed de gemeenschap daarna snel af tot diepe armoede.

In deel II staat het aandeel van maritieme bedrijfstakken in nationale economieën centraal. In een niet erg diepgravend overzicht van de ontwikkeling van de zeevisserij sedert de zestiende eeuw neemt Robb Robinson de thema's specialisatie en technische modernisering als leidraad. Boeiender is de bijdrage van Greta de Vos, die overtuigend aantoont dat het negentiende-eeuwse streven naar uitbreiding van de Belgische vloot en van de Antwerpse havencapaciteit stukliep op belangenconflicten tussen de lokale overheid enerzijds en de regering in Brussel anderzijds. Frank Broeze richt zijn aandacht op de effecten van de protectionistische politiek die de West-Europese staten voerden om de dominantie van Engeland in de constructie van met name lijnschepen voor de grote vaart te doorbreken. Hoewel de helderheid van zijn betoog gebukt gaat onder de talrijke opsommingen van werfactiviteiten in de diverse landen, weet hij aannemelijk te maken dat tussen circa 1850 en 1914 slechts het Duitsland van Bismarck en in zekere mate ook Frankrijk erin slaagden de achterstand op Engeland in te lopen. De protectionistische politiek die in deze landen succesvol uitpakte, liep daarentegen in Italië uit op een mislukking. Ondanks overheidssubsidiëring gingen ook in Nederland de grote opdrachten na 1900 onveranderd naar de grote Engelse maatschappijen.

Gordon Boyce biedt het theoretisch kader voor de bijdragen die in deel III een analyse bieden van de incorporatie van de maritieme sector in grote bedrijven sedert het midden van de negentiende eeuw. De verticale integratie van maritieme activiteiten in een bedrijf en de vele variaties die volgens Boyce daarop mogelijk zijn, lopen als een rode draad door dit deel heen. Het begrip verwijst naar de gehele of gedeeltelijke opname van bemiddeling, productie en distributie in een holding, zodat deze op alle terreinen in hoge mate zelfstandig kan opereren. Tegen deze achtergrond gaat Ole Lange in op de concentratie van de Deense scheepsbouw en scheepvaart in enkele grote concerns, waaronder de familiebedrijven Lauritzen en Tietgen, die al rond 1900 in talrijke andere sectoren actief waren. Naar mijn smaak gaat Lange echter te zeer in op de interne ontwikkelingen die de ondergang van deze bedrijven inleidden en sedert 1980 ook de Deense scheepvaart en werven in hun val meesleepten. Inzichtelijker in dat verband is de analyse van Gunnar Nerheim betreffende de 'tampered' verticale integratie van het maritieme transportwezen in de twintigste-eeuwse olie- en automobiel industrie en de offshore oliewinning. Hij maakt duidelijk dat zowel Ford als Volkswagen in een vroeg stadium van hun bestaan langdurige contracten aangingen met scheepvaartmaatschappijen om zowel de verkoop als de productie van hun auto's overzee mogelijk te maken. Op dezelfde wijze profiteerden de Griekse tankermaatschappijen aan de continue behoefte aan transportmiddelen bij de twintigste-eeuwse oliegiganten. Een schoolvoorbeeld van wat Boyce 'mediated' verticale integratie noemt, is de door Lars Scholl zeer gelukte analyse van de samenwerking tussen de Duitse scheepsbouw en de staalindustrie, die dankzij de protectionistische politiek van de centrale overheid in de decennia rond 1900 werd verwezenlijkt. Subsidiëring van de staalimport en de spoorwegen, maakte voor de Duitse marinewerven de Duitse staalproducten betaalbaar. Dankzij de door overheidsbemiddeling gesloten contracten waren rond 1914 de Duitse werven geheel afhankelijk van de nationale staalindustrie, maar tegelijkertijd geduchte concurrenten van de Engelse scheepsbouw geworden.

In deel IV staat de afhankelijkheid van enkele twintigste-eeuwse kustplaatsen en havens van een enkele maritieme sector centraal. Michael Epkenhaus richt zich op het voorbeeld van Wilhelmshaven dat rond 1869 uit een marinebasis ontstond en sedertdien geheel afhankelijk was van de zeemacht en de daarmee samenhangende werfactiviteiten. De auteur laat er geen twijfel over bestaan dat de stad weliswaar bloeide in tijden van oorlog en grote crises, maar met name sedert de Tweede Wereldoorlog in economisch opzicht moeilijke tijden doormaakt. Lokale ondernemers en bestuurders trachten sindsdien door te investeren in commerciële havenactiviteiten en toerisme de stedelijke economie nieuwe impulsen te geven. De conversie problematiek beheerst ook het enigszins oppervlakkige artikel van Søren Byskow. In de Deense kustplaatsen Blaavand, Aasa, Voersaa en Nyord tracht men de teloorgang van de traditionele maritieme activiteiten te compenseren door grootschalig te investeren in recreatie en daarmee samenhangende onroerend goed projecten. Een heel ander register wordt bediend door Alex Kemp en Fiona Smith; de invloed van de oliewinning op de economie van Aberdeen in de laatste dertig jaar van de vorige eeuw. Zij wijzen op indicatoren als werkgelegenheid, huizenbouw en vlieghavenactiviteiten die dankzij de oliewinning voor de Schotse kust een sterke groei doormaken. De auteurs bieden aldus een goed gedocumenteerd voorbeeld van de positieve impact van een moderne maritieme bedrijfstak op de stedelijke economie.

De combinatie van een breed spectrum met een lange tijdsduur, ook al ligt de nadruk erg sterk op de negentiende en twintigste eeuw, heeft in een dergelijk gevarieerde bundel zowel sterke als zwakke kanten. De auteurs zijn er in geslaagd om vanuit een welbepaalde invalshoek de dynamiek en het belang van de maritieme sector tot uiting te brengen, en tevens de parallellen en verschillen in ontwikkeling in de steden en landen rond de Noordzee aan te duiden. Aangezien een slotbeschouwing ontbreekt, moet de lezer de samenhang tussen de afzonderlijke delen zelf ontdekken. Daardoor is het lastig na te gaan in hoeverre de vragen die aan de bundel ten grondslag liggen afdoende zijn beantwoord. Zo hebben veel auteurs te kampen met een gebrek aan kwantificeerbare gegevens, waardoor het uiteindelijk bij benadering mogelijk is om uitspraken te doen over het relatieve belang van de maritieme sector in de lokale of nationale economie. Met name specialisten op de desbetreffende deelgebieden zullen hier veel van hun gading vinden, maar een samenhangend beeld van de betekenis van de maritieme sector voor de Noordzee regio wordt, ondanks de talrijke aanzetten, hier nog niet geboden.

Hanno Brand

Leo Akveld en anderen (red.), *In het kielzog. Maritiemhistorische studies aangeboden aan Jaap R. Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zeegeschiedenis aan de Universiteit Leiden* (Amsterdam: De Bataafsche Leeuw, 2003, 560 p., ill., ISBN 90-6707-656-5)

Bij meer dan veertig promoties is Jaap Bruyn opgetreden als (co)promotor. Wanneer je dan afscheid neemt als hoogleraar, en er besloten wordt een opstellenbundel te vervaardigen en het merendeel van je voormalige leerlingen schrijft daarvoor een stuk, een klein aantal neemt zitting in de redactie, die vervolgens wat bekenden en vrienden 'in het veld' vraagt wat te leveren, dan krijg je een vuistdik boek, met daarin veertig artikelen over uiteenlopende zaken.

Afb. 1 Overhandiging van het liber amicorum na het afscheidscollege van prof.dr. J.R. Bruijn (links) door de voorzitter van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis, Harry de Bles (rechts).

Wat mij direct opviel en beviel was de poging enige samenhang te bieden door de onderwerpen te rangschikken onder de thema's *Marine, Koopvaardij / VOC, Visserij / walvisvaart, Zeevarenden* en *Varia*. Doorgaans worden feestbundels lukraak in elkaar geflanst, waardoor je bijvoorbeeld van de oorlog zo in de liefde terechtkomt, om te eindigen in de ellende. Wel, oorlog, liefde, ellende lijkt op samenhang, maar heeft natuurlijk niets met elkaar te maken, wat de mensen ook beweren.

Een ander euvel waaraan feestbundels lijden, is de geringe kwaliteit van de artikelen. Sommige leerlingen zijn verveeld geraakt en komen met een herhaling van zetten, andere gezellen vertonen grote overeenkomsten met de bekende kanaalzwemmer die honderd meter voor Dover prevelt 'ik ben moe, ik ga terug', en er zijn de pupillen die altijd goed werk afleveren. Ik zou zeggen wie de schoen past trekke hem aan. Ik heb ervoor gekozen geen onderscheid te maken. Derhalve valt deze bespreking wat ruim uit.

De eerste sectie, *Marine*, bevat zeven artikelen. Gerard Acda vangt aan met een bespreking van de Koninklijke Marine van 1813 tot heden aan de hand van de handel en wandel van de vele marineofficieren. Het blijkt dat de huidige marineofficieren beter zijn opgeleid dan ooit in twee eeuwen het geval was. Flip Bosscher bespreekt de jaren van loutering die de Koninklijke Marine onderging tussen de Eerste en de Tweede Wereldoorlog, terwijl Victor Enthoven in hogere sferen vertoeft door Mars en Mercurius bijeen te brengen (in tegenstelling tot Bruijn zelf, die de goden eerder uiteen liet gaan). Het stuk gaat in op de smalle marges van het Nederlandse maritieme veiligheidsbeleid rond 1650. Zijn conclusie is wat vlak ('de hier behandelde periode (...) was voor de Republiek een turbulente periode.'), lijkt zo uit een handboek te komen en geeft ook geen antwoord op de vraagstelling. Bas de Groot en Arend Huussen jr. stellen de poëzie aan de kaak die het licht zag na veld- en zeeslagen. Een uiterst vermakelijk en informatief artikel. Een in het Engels opgenomen artikel van Nicholas Rodger, handelend over de vorm en de functie van Europese Marines, mist handige tussenkopjes en is niet uitgevuld, net als de meeste andere Engelstalige bijdragen. In onfrisse Friese zaken maakt Thea Roodhuyzen-van Breda Vriesman duidelijk hoe Fries onvermogen en onbegrip bij de overkoepelende overheid bijdroegen aan de teloorgang van de admiraliteit te Harlingen. Tot slot bespreekt Ger Teitler de functie van commandant zeemacht tussen de gouverneur-generaal en de minister van marine in de periode 1850-1942. Een knecht van twee meesters luidt de titel en die verklapt al genoeg. Teitler is ambitieus door te stellen dat zijn bijdrage een aanvulling vormt op zijn proefschrift, en dat is mijns inziens een prettige uitzondering.

De tweede sectie, *Koopvaardij / VOC*, opent met een artikel van wijlen Frank Broeze, bij leven ook redacteur van de feestbundel. Het gaat over persoonlijke zaken van Schotse ondernemers in Batavia (1820-1840). In het tweede stuk komt de ijdelheid tevoorschijn, als Brouwer stelt dat onlangs overtuigend is aangetoond dat de Jemenitische havenstad Al-Mukhâ in de aanvangsjaren van de zeventiende eeuw een levendige handel in specerijen kende, en vervolgens zichzelf tot drie keer annoteert met nog ter perse en te verschijnen titels. De ijdelen onder ons twijfelen het meest, en geloven eerder dan ze overtuigen. Na Brouwer volgt een helder stuk van Jerzy Gawronski. Centraal staan de opgravingen op Oostenburg te Amsterdam, de voormalige bedrijfsterreinen van Storck (Werkspoor). Els Jacobs, inmiddels voorgoed verbonden aan alles wat met de VOC te maken heeft, behandelt de lotgevallen van het fluitschip de *Lokhorst* op basis van Aziatische boekhouding na 1700, in de hoop zo eens het vaarpatroon van de andere zijde te bepalen: de VOC handel binnen Azië. De ontsluiting van 'Aziatische' bronnen zou wat haar betreft door een emeritus hoogleraar dienen te gebeuren. Perry Moree bespreekt een Patriotse nieuwigheid, de toevoeging van een vijfde departement aan de vier die de kamer van Amsterdam al had. De perikelen die tot de instelling van een departement tot de Indische zaken leidde en de perikelen die daarop volgden, worden in rappe stijl door Moree beschreven. En dan volgt de tol van de zee, de schipbreuken in het Kanaal. Jan Parmentier belicht de 'Duykelaars, strandschuimers en legaanheren', en geeft als bijlage de inventaris van een duikelaar met afbeeldingen. Corrie Reinders Folmer-van Prooijen toont met de rapen in de pot aan dat de gangbare opvatting over het exploiteren van schepen, namelijk een riskante maar op de lange duur voordelige onderneming, niet altijd opgaat. Günter Schilder laat ons weten dat Isaak de Graaf een uitstekende kaartenmaker was van de VOC. Hij blijkt een interessante 'tussenfiguur' te zijn; voor hem Blaeu, na hem Van Keulen. De sectie wordt beëindigd met een artikel van Peter Sigmond over twee tinnen borden. Dergelijke borden dienen als brieven te worden gezien, waarmee boodschappen aan anderen werden meegedeeld. Zodra de ontvanger van de boodschap kennis had genomen, verloor het object zijn functie.

Sectie drie, over *Visserij / walvisvaart*, moet het doen met vier artikelen. Anita van Dissel bekeek het politietoezicht op de Noordzeevisserij aan het einde van de negentiende eeuw. Op basis van de zogeheten Noordzeeconventie (1882) werd het toezicht op de visserij buiten de territoriale wateren toevertrouwd aan schepen van de oorlogsmarines. En laat het eerste schip nu *Argus* heten, een gaffelschoener. En dan Louwrens Hacquebord. Zijn artikel over de walvisvangst en traankokerijen in de Bellsund op Spitsbergen is in feite een chronologische opsomming van enkele gebeurtenissen aldaar (historische context), gecombineerd met een weergave van oude archeologische vondsten en beëindigd met een fletse conclusie. De haring uit het water nabij het Deens-Noorse Bohulsen is onderwerp van Poul Holm. Voordat de Nederlanders aan de haal gingen met het visje en rijk werden van de vangst, hadden de Denen en Noren op vele gebieden van de haring kunnen genieten. De opkomst van de Nederlandse haring- of Noordzeevisserij luidde het verval in van de Deense en Noorse haringvisserij. Adri van Vliet tot slot bespreekt het dilemma voor de Vlaamse zeevissers in de zestiende en zeventiende eeuw: vissen, kapen of gekaapt worden. Hier gaat het eindelijk om een echt artikel, met een inleiding waarin wordt meegedeeld waarover het stuk gaat en wat ons te wachten staat, duidelijke opbouw van het betoog en een heus antwoord, een besluit.

Op naar de *Zeevarenden* dan maar. Leonard Blussé opent deze sectie met een zeer leesbaar en spannend stuk over de 42 mannen van Arzon die tijdens een zeeslag bescherming genoten van hun schutpatrones Anna. Leest u ook over de aanleiding voor Blussé, de lunch aan boord en vooral over de nog steeds gehouden processie en de evolutie van rituelen. Piet Boon behandelt in kerk en schip de religieuze achtergrond van de West-Friese zeelieden omstreeks 1700. De koopvaardij en de walvisvaart stonden voor alle gezindten open, en de zeelieden van het West-Friese platteland waren ook van allerlei geloofsovertuigingen. Het is echter zo dat zijn uitkomst, ondanks meer en verdergaand onderzoek, niet afwijkt van bijvoorbeeld eerdere deels door hemzelf getrokken conclusies. Els van Eijk van Heslinga en Jan van de Voort behandelen een in 1981 ontdekt manuscript, de reisjournalen van Paulus Gevers (1776-1777), terwijl Lewis Fischer de zwaarte van de portemonnee van negentiende-eeuwse Canadese zeelieden bepaalde ofwel wat zij verdienden. Een vijftal indrukwekkende tabellen besluit het stuk, en dat vindt steller dezes genoeg om door te gaan naar de lotgevallen van Abraham Ursinus van Grevenstein (1769-1833), die als driejarige werd geportretteerd door een zekere Thim. Nico Habermehl vraagt zich af wat er toch mis ging met dit heerschap na een periode van louter voorspoed. Misschien verraadt het molentje dat Van Grevenstein als kind in zijn hand houdt wel meer dan alle informatie die Habermehl geeft. En daar is hij dan, gelukkig, onze held, Piet Heyn. Als onderwerp uiteraard, en nu vergeleken met een andere natuurlijk veel onbekendere zeeheld, namelijk Cornelis Jol. Henk den Heijer geeft eerst aan hoe ons land met zijn helden omgaat. Een Nederlandse (zee)held diende moedig te zijn, vaderlandslievend en burgerlijk; hij moest een onkreukbare levenswandel hebben en eerbied voor het opperwezen. De held moest ook goed voor zijn kinderen zijn. De zeeheld Piet Heyn dankt zijn roem aan de verovering van de zilvervloot (1628) en was de eerste niet-adellijke held die ook luitenant-admiraal werd. Cornelis Jol was zijn evenknie, maar werd niet zo bezongen en bewierookt als Heyn. Volgens Den Heijer ligt de oorzaak in de politieke context. Heyn zijn verovering kwam psychologisch van pas. De Spanjaarden deden de opstandelingen na het Twaalfjarig Bestand opnieuw de oorlog aan en veroverden Breda, waarna er meer verliezen voor de opstandelingen volgden. De Zilvervloot was zowel fysiek als mentaal welkom. Het tij kon weer keren. Jol daarentegen was de mosterd na de maaltijd, die zelfs door zijn landgenoten niet gepruimd werd. Sari Hornstein begint haar artikel als een roman... geweldig. Al meteen krijg je deze prachtzin: '...everyone seemed to be dancing in place, rocking back and forth from one foot to another in a desperate...' en zo verder. Een uitstekend artikel over de avontuurlijke geest van vroegmoderne zeelieden. Dan de historicus die volgens Martin Ros de mooiste naam heeft, Ronald Prud'homme van Reine. Op zijn paasbest geeft een portret van de zeventiende-eeuwse zeeofficier. De verdienste ligt in de poging een overzicht te bieden van de portretschilderkunst, specifieker het Nederlandse zeeofficiersportret in de zeventiende eeuw. Er zijn wat kenmerken te benoemen: de held staat er ietwat dikdoenerig bij, en altijd is er een doorkijkje naar zee waarin schepen dobberen. De heldenhanden dragen parafernalia als kijkers en pistolen en De Ruyter steunt zelfs op een wereldbol (schilderij door Ferdinand Bol, Scheepvaartmuseum). Edele admiralen en anonieme matrozen zijn het onderwerp van Louis Sicking. Hij gaat op zoek naar de status en herkomst van het zeevarend personeel van de eerste Nederlandse marine, terwijl Herman Stapelkamp de perikelen rond drankmisbruik op Nederlandse marineschepen in de negentiende eeuw aan de kaak stelt. De spijzen aan boord waren zwaar en dienden met veel vocht naar binnen gewerkt te worden. Dat ging met licht bier en water, maar later werd de sterke drank geïntroduceerd en dat leverde problemen op. Een mooi relaas, met mededelingen over drank die mij zowel aanstaan als zorg baren, bijvoorbeeld het pamflet van de predikant Heldring: *De jenever erger dan de cholera*. Ik steek nog maar eens op, hef het glas en ga over tot sectie vijf, de *Varia*.

Deze afdeling telt negen stuks die ogenschijnlijk niets met de voorgaande secties te maken hebben, met als nummer één een artikel van Karel Davids

over de makelaardij in Rotterdam. Door niet te denken aan de fortuynisten Mens en Maas heb ik dit artikel met plezier gelezen, omdat Davids het 'bestofte' onderwerp kundig poetst en laat glimmen. De invloed van de Zweedse navigatiewet (1724) op de Nederlandse scheepvaart is het onderwerp van Yrjö Kaukiainen, dan volgen de piraten of ondernemers – dat hangt er maar van af – van Faye Kert. Zij geeft inzicht in de Canadese rechtspraak gedurende de Amerikaanse burgeroorlog, ja u leest het goed. Een Amerikaanse kustvaarder werd door Canadese kapers gegijzeld en dat leverde allerhande juridische rompslomp op. Mooi om te lezen hoe ingewikkeld die burgeroorlog was, juist ook voor de buren. Met spanning en inzichtelijke citaten leidt Kert ons naar haar conclusie: de daders werden vrijgelaten, het schip met lading teruggegeven en zowel de Amerikanen als de Canadezen reageerden instemmend. Storm in het rampjaar van Alan Lemmers handelt over een schilderij van Willem van der Velde waarop een storm is afgebeeld. Lemmers verklaart: 'Het navolgende heeft geen enkele wetenschappelijke pretentie. De gedachtegang is zuiver speculatief en niets ervan kan bewezen worden.' Een prachtige duiding van de (meeste) kunstgeschiedenis. Een schilder schildert, een beeldhouwer beeldhouwt en de kunsthistoricus interpreteert vrijelijk en doorgaans ver bezijden de waarheid. Thijs van Maarleveld belicht de ontwikkeling van de maritieme archeologie en dientengevolge het ontstaan en voortbestaan van het NISA. Duidelijk wordt dat schepen en vooral scheepswrakken monumenten zijn, maar ook wetenschappelijk moeten worden benaderd. De wens om de maritieme archeologie deel uit te laten maken van het universitaire onderzoeksprogramma is er, maar die is nog niet vervuld. Philip de Lange (circa 1704-1766), een onbekende architect uit de Republiek in dienst van de Deense marine, wordt door Juliette Roding terecht in het spotlicht gezet. Iedereen die wel eens in Kopenhagen is geweest, moet gedacht hebben 'dit lijkt Amsterdam wel' bij het bootjevaren in de Christianahavn. En bij de stenen mastkraan op Nyholm aangekomen, die dus ook naar een ontwerp van De Lange is gebouwd, veerde ik als gevolg van de historische sensatie even op. Ik heb daar in 2000 gestaan en naar de nieuwe brug gekeken die Kopenhagen en Malmö verbindt, zonder te weten dat een landgenoot verantwoordelijk was voor dat schitterende uitzicht. Coen Schimmelpenninck van der Oije, die trouwens ook op die mastkraan stond, vertelt over de atlas voor de geschiedenis van het Nederlandse zeewezen, vervaardigd door jonkheer mr. J.C. de Jonge. De schepen in de Baltische zee en Noordzee worden door Dick Unger behandeld in het kader van Nederlands verval. Een echt opstel, geen tussenkopjes, maar hopsa: linea recta naar het einde. Het echte einde is bestemd voor David Williams. De op instigatie van drie individuen doorgevoerde maritieme hervormingen is het onderwerp, en de heren worden met elkaar vergeleken.

En dan, de bibliografie van Jaap R. Bruijn, eveneens verzorgd door inleider Leo Akveld. Dat is niet mis, maar laat u niet op het verkeerde been zetten. De boekbesprekingen en – aankondigingen worden ook vermeld. Honderdveertig maar liefst, en recensies kosten wat tijd, maar vermeldenswaardig zijn ze niet. De meeste recensenten lezen het werk niet of half of vooringenomen [sic] en wat ze schrijven beklijft ook al niet.

Een feestbundel. Ik weet niet of het nu zo een goed idee is. Indien een uitgave zou verschijnen waarin alleen het ten geleide, een aantal artikelen van de afscheidnemer zelf, een bibliografie (minus de boekbesprekingen en -aankondigingen) en een lijst van zijn optredens als (co)promotor zijn opgenomen, zou ik al tevreden zijn. Wat dan meer overeind blijft is het beeld van een zeer actieve en gedreven hoogleraar. Een pretboek hoeft dus niet. Neemt niet weg dat er, u las het, een aantal goede bijdragen tussen zit. Bijkomend voordeel is dat een leek krijgt te zien waar het de zeegeschiedenis om te doen is. Maar ieder voordeel hep zijn nadeel.

Anton Kos

Wolfgang Steusloff, *Kirchen-Schiffsmodelle in Mecklemburg-Vorpommern* (Rostock: Hinstorff Verlag, 2002, 152 p., ill., krtn., ISBN 3-356-00925-7; €34,90)

In Nederland zijn kerkmodellen geen onbekend verschijnsel. Al in 1987 publiceerde J.M.G. van der Poel *Scheepsmodellen in Nederlandse Kerken*, waarin hij een uitstekende inventarisatie gaf van de in ons land bestaande exemplaren. Wolfgang Steusloff heeft een soortgelijke inventarisatie gemaakt van de kerkmodellen in Mecklenburg-Vorpommern en het forse boek toont de oogst van zijn onderzoek op uiterst fraaie wijze. In een goed voorwoord schetst de auteur kort de geschiedenis en betekenis van modellen in kerken. Daarbij komt hij tot een aantal zeer terechte vaststellingen. Er is een onderscheid tussen kerkmodellen en votiefschepen, maar ze worden vaak met elkaar verward. Dat is niet onbegrijpelijk, want ze worden op dezelfde plekken aangetroffen, vaak hangend in kerken. Votiefschepen zouden zijn gemaakt om Gods zegen af te smeken over een behouden vaart of uit dankbaarheid voor een goed afgelopen benarde nautische situatie. Uit (bij)gelovige motieven dus. Onder het begrip kerkmodel vallen meerdere soorten scheepsmodellen, waaronder votiefschepen, en Steusloff maakt dat in zijn boek zeer terecht duidelijk. Veel beroepsgroepen, zoals zeevarenden, scheepsbouwers en reders presenteerden zich door middel van een model in de openbare gemeenschapsruimte die een kerk, naast zijn functie als godshuis, in veel dorpen en steden natuurlijk ook is. Er is zelfs nog een derde groep kerkmodellen te onderscheiden, namelijk gemaakt door modelbouwers, die trots op hun product de kerk met hun maaksel meenden te moeten verblijden, zelden geremd door enig gevoel van bescheidenheid. Het is duidelijk dat een uit een bouwdoos vervaardigd scheepsmodel voor de beschouwer niet kan concurreren met de vaak als volkskunst vervaardigde oudere modellen. Het uiterst grondige boek van Steusloff maakt dat, overigens zonder enig commentaar, duidelijk met de foto van een model van een vikingschip uit een Billing-boats bouwdoos, die met stander en al (!) sinds 1999 het plafond van Kloster op het eiland Hiddensee 'siert'.

Er is gelukkig ook veel echt mooi materiaal te zien in Steusloffs boek. En daarvoor hoeven we ons beslist niet te beperken tot de afgebeelde achttiende- en negentiende-eeuwse modellen. Ook een flink aantal twintigste-eeuwse modellen kan de toets der kritiek ruimschoots doorstaan. Dat is voor de lezer goed te zien dankzij de ruime opzet van het boek, waarbij voor ieder model, ongeacht de kwaliteit, twee hele pagina's met vaak meerdere kleurenfoto's beschikbaar zijn gesteld. Achterin het boek zijn lijsten opgenomen van plaatsen waar ooit scheepsmodellen in kerken hebben gehangen met waar mogelijk een beschrijving daarvan, en van modellen die in het aangrenzende Achter-Pommern, West- en Oost-Pruisen zijn aangetroffen. Een duidelijke kaart van het gebied completeert het geheel.

Een 'gründlich' boek, waarin veel moois valt te zien, met een zinnige regionale inventarisatie van het fenomeen kerkmodellen.

Ab Hoving

H.N. Kramer, *Schepen op schaal. Nautische geschiedenis en modelbouw* (Amsterdam: De Bataafsche Leeuw, 2002, 176 p., ill., ISBN 90-6707-470-5; €39,75)

Afgaande op de foto's van de scheepsmodellen die de auteur voor dit boek heeft gemaakt, is hij een vaardig modelbouwer. Maar na lezing van *Schepen op schaal* is er slechts één conclusie mogelijk: hij had zich niet moeten laten verleiden tot schrijven over het handwerk dat hij beheerst. In ieder geval had een goede redacteur zijn manuscript moeten ombouwen tot een leesbaar boek van beperktere omvang.

Schepen op schaal is door de auteur bedoeld als een vervolg op zijn *Het VOC-retourschip* uit 1995. Het biedt de lezer een exposé over bouwtechnische bijzonderheden van zeventiende-eeuwse Nederlandse schepen en dat verhaal wordt verteld aan de hand van de bouwgeschiedenissen van door de auteur gemaakte modellen van de *Duyfken* (1594), *De Zeven Provinciën* (1665), de pinas uit Witsens *Aeloude en hedendaegsche scheepsbouw* (1671) en het oorlogsschip van 96 stukken van Danckerts' bekende prent (circa 1700). De hoofdstukken over de bouw van een model van de bark *Fortroeloghed* (1794) en van de topzeilschoener *Meteor* (1914) staan qua inhoud wat los van de rest van het boek.

De auteur kent een centrale functie in zijn verhaal toe aan de werking van de door hem zo genoemde 'perspectiefprojectie-analyse', een methode die kan helpen bij het in goede maatverhoudingen bouwen van een driedimensionaal object als een scheepsmodel op basis van picturale, dus tweedimensionale, bronnen.

En wat biedt nu deze tweede proeve van bekwaamheid van de auteur? In ieder geval voor uw recensent een bijna onleesbaar boek. De auteur stort in tomeloze vaart al hetgeen hij weet over het zeventiende-eeuwse schip en scheepsmodel over de lezer uit. Zijn relaas gunt die lezer geen enkele rust, het springt van de hak op de tak, en het boek heeft mede als gevolg daarvan soms veel weg van een reeks na elkaar gedrukte losse notities. Links en rechts passeren onnodig ingewikkelde Nederlandse zinnen en die komen de helderheid van het betoog niet ten goede. De voorlaatste alinea van pagina 55 is daarvan een mooi voorbeeld; de auteur legt daarin uit, wat de 'perspectiefprojectie-analyse' inhoudt. Wat mij betreft tevergeefs.

Schepen op schaal bevat veel beweringen. Nooit worden die gestaafd door enige bronvermelding. De literatuurlijst is zo algemeen; hij is in feite voor elke

publicatie over het onderwerp bruikbaar. Het boek bevat bovendien nogal wat ballast, tal van onderwerpen zijn in andere uitgaven ruimschoots en afdoende aan de orde geweest. Dat begint al in de inleiding, waar wordt uitgeweid over leven en werken van Witsen en Van Yk en over begrippen als 'lengte tussen de stevens', wijdte en holte. Het omvangrijke hoofdstuk 'Scheepsmodelbouw' (p.92-174) lijkt me geheel overbodig. Het omvat opsommingen van soorten modellen (behoren trouwens ontwerp- en rederijmodellen in één categorie?), van bouwmethoden en van houtsoorten en gereedschappen voor modelbouw. Voor de beoogde lezersgroep overbekende materie. Het stap-voor-stap beschrijven van de bouw van een model – in dit geval van het fictieve VOC-schip *Wyck* – is door ervaren modelbouwers als Ploeg, Van Beylen en Ketting al meerdere malen vertoond. En wat is het nut van lijsten met Duitse en Engelse equivalenten van naar het lijkt vrij willekeurig gekozen Nederlandse scheepstermen?

Conclusie: het zeer verzorgde (heldere foto's en tekeningen) en op kloek formaat uitgegeven boek had een beter verwoorde en meer afgewogen inhoud verdiend. Het onderwerp scheepsmodelbouw trekt nog steeds belangstelling genoeg.

Leo Akveld

Hans Mehl, *Naval Guns. 500 Years of Ship and Coastal Artillery* (London: Chatham Publishing, 2003, 216 p., ill., ISBN 1-86176-210-1; £40.00)

Over marinegeschut is inmiddels voldoende geschreven, aldus Mehl in de inleiding van *Naval Guns*. Waar het in die – doorgaans technische – studies aan ontbreekt is beeldmateriaal. In die leemte heeft Mehl besloten te voorzien. Het resultaat is een lijvig boek met honderden foto's van historisch scheeps- en kustgeschut uit alle hoeken van de wereld dat de tand des tijds heeft weten te doorstaan. De foto's zijn doorgaans door de auteur zelf gemaakt; hier en daar is een historische afbeelding of technische tekening gebruikt.

De opzet van het boek is helder. Het eerste deel behandelt wapens die onder de categorie scheepsgeschut vallen, het tweede deel betreft het geschut dat aan land geplaatst, bedoeld was voor de verdediging van de eigen kust en haveningangen. Het scheepsgeschut neemt logischerwijs het grootste deel voor zijn rekening. Er zijn immers veel meer scheepskanons vervaardigd dan stukken kustgeschut. Bovendien sleet verouderd geschut van uit de vaart genomen oorlogsschepen vaak een tweede leven in kustfortificaties. De stukken kustgeschut die besproken worden zijn, op enkele uitzonderingen na, allemaal specifiek voor de kustverdediging vervaardigd. Binnen de thematische tweedeling scheepsgeschut/kustgeschut vindt er een chronologische indeling plaats, waarbij ook nog eens een verdeling naar kalibergrootte is toegepast. Ook worden moderne kanons behandeld (1945-heden), en bovendien heeft Mehl een kijkje mogen nemen bij verschillende instellingen van landen die deel uitmaakten van het vroegere Warschau Pact.

Het voorlaadgeschut dat eeuwenlang de uitkomst van zeeslagen bepaalde, komt er wat bekaaid vanaf. Wil Mehl de lezer toch meer op de technologische ontwikkelingen wijzen en krijgen de simpele voorlaadkanons daarom minder aandacht? Aan de hoeveelheid voorladers die vandaag de dag nog bestaat, zal het niet hebben gelegen. Gelukkig maakt hij het gemis aan aantallen goed met prachtig gedetailleerde tekeningen van voorlaadkanons van de hand van de Zwitserse artillerie-expert Rudolf Roth. Een ander pluspunt zijn de uitgebreide omschrijvingen die de foto's vergezellen. Deze bestaan uit rudimentaire technische en ballistische gegevens, aangevuld met doorgaans een kleine historische verhandeling over het gebruik van het betreffende wapen. Achterin het boek zijn een goed hanteerbare index en een bibliografie opgenomen, alsmede een overzicht van de historische maatvoeringen die in de loop der tijd door de verschillende naties werden gebruikt. Een notenapparaat ontbreekt helaas.

Geschut uit verschillende toonaangevende musea in onder meer Amerika, Groot-Brittannië, Scandinavië, Polen, Rusland, Italië en Duitsland passeert de revue, alsmede kanons die zich bevinden in belangrijke particuliere collecties of bij oorlogsmonumenten. Mehl besteedt ook aandacht aan een paar Nederlandse collecties, waaronder die van het Rijksmuseum en het Legermuseum. Op zich heeft Nederland op het gebied van de ontwikkeling van het modernere achterlaadgeschut weinig voorgesteld. Deze wapens werden meestal uit het buitenland betrokken, of onder buitenlandse licentie in Nederland vervaardigd. Maar waar is het vermaarde zeventiende-eeuwse Nederlandse voorlaadgeschut? Veel is daarvan uiteraard niet bewaard gebleven, maar het Scheepvaartmuseum, het Rijksmuseum en het Nederlands Instituut voor Scheepsarcheologie (NISA) hadden mooie voorbeelden kunnen aanleveren.

Sommige van de besproken stukken geschut blijken een bijzondere geschiedenis te hebben. Zo beschrijft de auteur twee imposante 15 inch kanonslopen die momenteel geplaatst zijn voor de entree van het Imperial War Museum in Londen. Beide wapens zijn aan boord van verschillende schepen in twee wereldoorlogen in actie geweest. Even verderop komen de drie 28 cm kanonnen van het fort Oscarsborg op het Noorse eiland Zuid Kaholmen in de Oslofjord voorbij. Deze batterij van Duitse (Krupp) makelij kwam in actie tijdens Operatie 'Weserübung': de Duitse inval van Noorwegen. Op 9 april 1940 plaatsten de Noren met dit geschut twee treffers op de Duitse zware kruiser *Blücher*, die hierdoor zwaar beschadigd raakte. Een aanval van op het land gestationeerde torpedo-eenheden bracht de kreupele kruiser vervolgens tot zinken.

Daar waar af en toe een Nederlands kanon voorbij komt, maakt Mehl op een gegeven moment een vervelende uitglijder. Zo maakt hij op de bladzijden 120 en 196 gewag van een Nederlands 'Werkspoor' kanon met een kaliber van 7,5 cm in de particuliere collectie van de Duitse verzamelaar Peter Tamm. Dit type kanon zou in de jaren dertig van de vorige eeuw op onderzeeboten van de Koninklijke Marine hebben gestaan. Na de Duitse invasie in 1940 was het kanon naar Duitsland getransporteerd, hetgeen zou blijken uit de Duitse keurmerken die op het wapen waren aangebracht. Inderdaad waren de onderzeeboten K V, K VI en K VII, die in de jaren twintig van de vorige eeuw in de vaart kwamen, uitgerust met een 7,5 cm kanon. Deze wapens waren echter niet door Werkspoor, maar door de Duitse firma Krupp geleverd en hadden op verschillende punten (onder andere het sluitstuk en de loop) een duidelijk ander uiterlijk dan het kanon dat op de foto is afgebeeld. Als het al om een wapen van één van deze boten zou gaan, dan acht ik de kans klein dat deze wapens na de demontage van de K V en K VI in 1937 (de K VII ging in 1942 bij een Japanse luchtaanval verloren) uit Nederlands Indië terug zijn gekomen naar Nederland, waar het afgebeelde kanon in handen zou zijn gevallen van de Duitse bezetters. Hoe Mehl tot deze fout is gekomen, blijft gissen. Hier wreekt zich in ieder geval het gemis aan een helder notenapparaat.

Maar laten we één misser de essentie van dit boek niet doen bederven. De opzet was plaatjes leveren en daarin is Mehl behoorlijk geslaagd. Als we bedenken dat het levenseinde van de meeste kanons de smeltoven of de bodem van de zee was, dan is het bijzonder om te zien dat er nog zoveel geschut bewaard is gebleven. De liefhebber zal zeker genieten van de fraaie afbeeldingen en het boek levert als typologie op het gebied van de internationale ontwikkeling van het scheeps- en kustverdedigingskanon een belangrijke bijdrage.

Leon Homburg.

Frank van der Heul, *Van Kreeftskeerkring tot Kaap de Goede Hoop* (Haarlem: Uitgeverij Hollandia, 2002, 272 p., ill., ISBN 90-6410-366-6; €16,50)

De ondertitel *Van 'spiegeltjes en kralen', piraten en slavernij tot de laatste reis van de Holland-Afrika Lijn*, deed het al het ergste vermoeden en inderdaad de potentiële lezer wordt niet teleurgesteld. Althans als het gaat om de veelheid aan onderwerpen die de schrijver behandelt. Op de achterflap beveelt de uitgever het boek aan met de bewering dat 'een bijna vergeten tijdperk van de Nederlandse maritieme geschiedenis in dit unieke document nu eindelijk grondig is beschreven'.

Het boek begint met de overgave van de stad Antwerpen in 1585 en eindigt met de stedelijke herinrichting van het Amsterdamse Java-eiland in 1999. Daar bevindt zich een parkeergarage voor 'ten minste 50 autobussen' en iets verder een parkeergarage 'voor 550 auto's'. Op dat (schier)eiland ging de auteur ooit in 1965 als 'algemeen bediende' aan boord van het ms. *Gabonkust*. Tussen het begin en het eind van het boek wordt een niet-aflatende stroom zeer gedetailleerde feiten en feitjes op de lezer afgevuurd. Die gaan over van alles en nog wat en ook nog over aspecten van de Atlantische geschiedenis. Laat ik een voorbeeld geven van een zin uit het boek: 'De maand daarop kreeg de 72-jarige Don Fernando Alvarez de Toledo, hertog van Alva, markies van Soria en oud-landvoogd van de Nederlanden, bevel zich te vervoegen in het Monasterio de San Lorenzo de El Escorial – een ten noordwesten van Madrid gelegen, rechthoekig kloosterpaleis met 4000 kamers, 86 trappen en een gangenstelsel met een totale lengte van 160 kilometer.' Zin gelezen? Nu dan de vraag: hoeveel traptreden heeft het paleis? Nog zo'n stukje: 'Bij de prijs was volledige voeding inbegrepen, echter met uitzondering van wijn, bier, likeur en mineraalwater. Voor zitcomfort aan dek moest worden bijbetaald; op de route tussen Hamburg en Las Palmas soms ook tot Port Saïd, was dat 2,5 Reichsmark voor een stoel met dekens en 2 Reichsmark voor een kussen'. Op bladzijde 219 komt de productie van

bankbiljetten aan de orde in het door inflatie geteisterde Duitsland van 1923. 'Dertig papierfabrieken konden de vraag nauwelijks bijbenen en meer dan honderd particuliere drukkerijen waren ingeschakeld om de Duitse rijksbank dagelijks met wagonladingen bankpapier te bevoorraden'.

Klaarblijkelijk beschikt uitgeverij Hollandia niet over een bekwame redacteur die de auteur kon weerhouden om zoveel 'feitenkennis' te etaleren. Het resultaat is er dan ook naar. Het boek is niet meer dan een onoverzichtelijke opsomming wetenswaardigheden zonder een deugdelijke index, register of notenapparaat. Wat jammer van al dat werk van de auteur, wat jammer voor de geïnteresseerde lezer. De bescheiden literatuurlijst geeft een indicatie voor de belangstelling van de auteur. De meeste genoemde boeken in de literatuurlijst stammen uit de jaren vijftig van de vorige eeuw, met een enkele uitschieter naar 1985. 'Atlantische namen' zoals: Emmer, Den Heijer, Enthoven of Postma ontbreken in het overzicht. Dat verklaart veel.

Dirk J. Tang

Udo Brozio en Manfred Mittelstedt, *Rolling Home. Seemannsbräuche, Shanties und die Faszination der Grosssegler* (Hamburg: Convent Verlag, 2002, 104 p., ill., CD, ISBN 3-934613-35-7; €29,90)

De afgelopen tien jaar heeft de shanty enorm aan populariteit gewonnen. Waar menig gevestigd koor naarstig op zoek is naar mannelijke leden, schieten omvangrijke shantykoren als paddestoelen uit de grond. Veel festiviteiten, of ze een relatie met het water hebben of niet, worden opgeluisterd met zeemansliedjes uit een nog niet zo heel ver verleden. Deze ontwikkeling vindt ook zijn weerslag in de literatuur. Het boek *Rolling Home* is daarvan een goed en bovendien fraai uitgevoerd voorbeeld.

Afgezien van het 'Zum Geleit', 'Vorwort' en 'Dankeswort' en een zestal bijlagen, bestaat het boek uit drie goed gedocumenteerde delen die nauw op elkaar aansluiten. In het eerste deel beschrijven de auteurs de zeemansgebruiken aan boord van de windjammers tussen 1840 en 1920. Het vaak maandenlange verblijf aan boord, overgeleverd aan de grillige elementen en ver weg van de bewoonde wereld, leidde tot een levenswijze met specifieke gebruiken en een gemeenschappelijke gedragscode. Uitvoerig gaan de auteurs in op zeemansgebruiken als het begraven van het dode paard (ten teken dat de schulden waren afgelost), het Neptunusfeest en het hijsen van het salpeterkruis (nadat het schip met salpeter was geladen). Daarnaast wordt stilgestaan bij de viering aan boord van goede vrijdag, kerstmis en oudejaarsavond. Dit geeft een interessante kijk op het leven van de zeeman. Helaas ontbreekt een ordening vanuit een bepaald gezichtspunt. Door zoals C.A. Davids in zijn *Wat lijdt den zeeman al verdriet. Het Nederlandse zeemanslied in de zeiltijd (1600-1900)* (Den Haag 1980) het schip op te vatten als een eenheid, was het mogelijk geweest een samenhangende beschrijving en verklaring van het gedrag van de zeeman te geven.

De auteurs behandelen in het tweede deel de shanty's en seasongs. Zij laten zien dat de zeilschepen die na 1840 de zeeën bevoeren karig bemand waren. Vandaar dat liedjes noodzakelijk waren om het zware werk enigszins draaglijk te maken. Liedjes over vrouwen waren het meest populair bij de zeelui. Maar ook de slechte levensomstandigheden aan boord, afscheid nemen en heimwee waren veelvoorkomende thema's. Het merendeel van de shanty's is geschreven in steenkolenengels, veelal de voertaal aan boord. De herkomst van de melodieën is divers. Van de nakomelingen van de slaven leerden de Europese en Amerikaanse zeelui de Afrikaanse melodieën en ritmen. Ook liedjes van Amerikaanse spoorwegarbeiders, veelal van Ierse afkomst, en liedjes van goudzoekers en houthakkers vonden hun weg naar de zeilschepen.

Onderscheiden worden werkliedjes (shanty's), gezongen om het zware werk te verlichten, en de meer melancholische liedjes van vooruit (de zogenaamde seasongs of forebitters), die de zeelui in hun vrije tijd op het voorschip ten gehore brachten. De werkmansliedjes zijn te verdelen in trekliedjes (bij het hijsen van de zeilen), spilliedjes (bij de bediening van het gangspil en braadspil), pompliedjes en liedjes die bij speciale gelegenheden werden gezongen zoals bij vertrek, aankomst en het begraven van het dode paard. Het kenmerk van shanty's was dat bij het zingen de shantyman (voorzanger) en de matrozen elkaar afwisselden. De shanty's werden overwegend a capella gezongen.

De liedjes van vooruit dienden louter tot vermaak. Zij hadden bijzondere gebeurtenissen op zee of aan wal, maar ook de geliefden thuis tot onderwerp. De teksten van deze liedjes zijn omvangrijker dan die van de shanty's. Muziekinstrumenten als mond- of trekharmonica, banjo, viool of mandoline zorgden voor de begeleiding. Walvisvaarders kenden hun eigen liedjes over het leven aan boord en het gevecht met de walvissen. Van de verschillende typen liedjes worden niet alleen voorbeelden genoemd, maar ook ten gehore gebracht op de bijgevoegde CD.

In het derde deel wordt ingegaan op de nog steeds levende mythe van de zeilvaart, waarvan ook de shantykoren deel uitmaken. Duitsland telt zo'n driehonderd shantykoren, waarvan zes procent de oorspronkelijke liedjes zingt. De meeste koren brengen schlagers ten gehore, aangepast aan de smaak van het publiek. Sedert 1995 bekommert een internationale organisatie zich om de instandhouding van shanty's en zeemansliederen als cultuurgoed. Een belangrijk hulpmiddel daarbij is een databank van oorspronkelijke liedjes. Hoewel dit deel van het boek specifiek is gericht op Duitsland, zullen de hier geschetste ontwikkelingen niet veel afwijken van die in andere landen.

Voor liefhebbers van shanty's en seasongs is *Rolling Home* een interessant boek, vooral door de relatie die wordt gelegd tussen de liedjes en het zeemansleven. De vele illustraties vormen een adequate ondersteuning van de tekst. Vooral de werkzaamheden die de zeelieden verrichtten en waarbij werd gezongen, zijn goed in beeld gebracht. Een CD is bijgevoegd met twaalf originele shanty's, vertolkt door het shantykoor Cuxhaven, waarvan de teksten in het boek als bijlage zijn opgenomen.

Nico Habermehl

Frits Loomeijer, *De Insulinde. Geschiedenis van een legendarische motorreddingsboot* (Zutphen: Walburg Pers, 2002, jaarboek 2002 van het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam, 144 p, ill., ISBN 90-5730-222-5; €24,95)

In 1991 bestond de Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum 75 jaar. Ter gelegenheid van dit heugelijk feit werd het jaarboek van de Vereeniging, die zich de trotse eigenaar mag noemen van de kostbare inventaris van het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam, op een geheel nieuwe wijze gepresenteerd. De nieuwe vormgeving van het jaarboek sloeg zo goed aan dat sedertdien ieder jaar een fraai geïllustreerd boek door het museum wordt gepubliceerd. De conservatoren verzorgen de inhoud en incidenteel mogen ook niet-conservatoren een bijdrage leveren. In alle gevallen staat de collectie van het museum centraal. De jaarboeken hebben afwisselend de vorm van een bundel artikelen rondom de collectie of die van een monografie. Het boek over de motorreddingsboot *Insulinde* is de derde monografie gebaseerd op het scheepsbezit van het museum. Eerder verschenen boeken over de Vlaardingse logger *Balder* en het directieschip *Christiaan Brunings*. Daarbij moet worden vermeld dat de laatste publicatie niet in de vorm van een jaarboek was.

Historicus Frits Loomeijer was tot voor kort als conservator aan het museum verbonden. Hij woont al sedert jaren op een varend museumschip dat hij met veel liefde en aandacht onderhoudt. Opgeteld zijn dat genoeg kwalificaties om een gedegen boek over de *Insulinde* te kunnen schrijven. Het boek begint met een ontboezeming die vele lezers van dit tijdschrift dadelijk zullen herkennen. De jonge Frits luistert in de jaren zestig van de vorige eeuw naar Scheveningen Radio. Door de ether klinkt, in flarden, een verhaal over een onbekend schip dat op het punt staat te vergaan voor de Nederlandse kust. De volgende dag leest Frits in de krant een verslag van de gebeurtenissen dat grotendeels overeenkomt met de voorstelling die hij zich in zijn hoofd had gevormd. Merkwaardig. Hoe kan een jongen die nooit naar zee is geweest, toch zulke beelden op het netvlies krijgen. Een goeie vraag die zich moeilijk laat beantwoorden, ook niet door de oudere Frits die een boek over de *Insulinde* schrijft. Gelukkig geeft hij wel een helder en deugdelijk antwoord op de vraag hoe het de *Insulinde* als reddingschip is vergaan.

In 1824 werden in Nederland maar liefst twee reddingmaatschappijen opgericht. Het waren de Noord- en Zuid-Hollandsche Redding Maatschappij en de Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen. De vraag waarom er twee organisaties werden opgericht en dan ook nog in hetzelfde jaar komt in het boek niet aan de orde. Dat is misschien maar goed ook als men bedenkt dat tot voor kort in Nederland (een land zonder bergen) twee bergsportverenigingen actief waren. Beide organisaties probeerden het voornaamste reddingmateriaal, dat uit door roeiers voortbewogen sloepen bestond, te verbeteren. Men richtte zich in de negentiende eeuw – ook internationaal – vooral op het vergroten van het drijfvermogen van de sloepen. Daarnaast probeerde men systemen te ontwikkelen die het zelfrichtende vermogen van de sloepen moesten verbeteren. De voortstuwing bleef nog lange tijd, tot de komst van de scheepsmotor, afhankelijk van menskracht. Het gebruik van stoommachines was vanwege het gewicht niet aan de orde. De eerste motorreddingboot liep eerst in 1907 in Amsterdam van stapel.

Het jaar 1921 was een rampjaar voor de redders op de Nederlandse kust. Twee reddingschepen vergingen tijdens pogingen om andere zeelieden te redden. Tien redders kwamen in de woeste golven om. Eén van Nederlands beroemdste redders, Mees Toxopeus, kwam nog hetzelfde jaar met een plan om een zelfrichtende reddingboot te bouwen. Hij besprak zijn plan met de scheepsbouwer Jan Niestern uit Delfzijl. Professor Ernst Vossnack, als wetenschappelijk adviseur aan 'de Noord' verbonden, werd om advies gevraagd. Hij twijfelde aanvankelijk aan de haalbaarheid van het plan en zou pas later zijn steun uitspreken. Niestern wachtte daar niet op en tekende ondertussen het ontwerp voor een zelfrichtende reddingboot. Zodra het gereed was, deponeerde hij het bij de Octrooiraad. De aanvankelijke opstelling van Vossnack en de soms wat roerige publiciteit die rondom de bouw van de *Insulinde* ontstond, veroorzaakte een jarenlange vete tussen alle betrokkenen.

Nu het ontwerp gereed was, restte nog de feitelijke bouw. Het reddingwerk van beide maatschappijen werd gefinancierd uit giften. Een grote gift van de Nederlandse gemeenschap in Nederlands-Indië maakte het mogelijk dat het ontwerp kon worden uitgevoerd. In de zomer van 1927 was het schip zo goed als klaar. Het wachten was op het moment dat een praktijkproef de deugdelijkheid van het ontwerp kon aantonen. Achteraf is het goed voor te stellen dat de werf, vooruitlopend op de officiële proef, het schip met behulp van een zware bok vast maar 'even' testte. De secretaris van de reddingmaatschappij, De Booy, was echter minder te spreken over dit initiatief. Op 26 april 1927 werd het schip alsnog officieel aan de kantelproef onderworpen. Jan Niestern en Mees Toxopeus hadden er inmiddels zoveel vertrouwen in dat ze zich in het waterdichte gedeelte van het schip lieten insluiten. Gelukkig voor alle betrokkenen herhaalde het schip het kunstje zonder problemen. Dat deed het een maand later opnieuw toen, in aanwezigheid van koningin Wilhelmina, de kantelproef op het IJ werd herhaald.

Na indienstelling werd het schip gestationeerd op Oostmahorn aan de Lauwerszee waar het begon aan een lange carrière die tot 1965 duurde. In deze periode redde de bemanning van het schip 332 personen van een mogelijke verdrinkingsdood. De *Insulinde* kan worden gezien als een uitmuntend voorbeeld van Nederlandse scheepsbouwkunde. Het schip verdient dan ook zijn plaats als 'topstuk' in de collectie van het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam. Deze monografie sluit daar naadloos bij aan.

Dirk J. Tang

R. Ertesvag, J. Starkey and A.Tove Austbø (eds.), *Maritime Industries and Public Intervention* (Stavanger: Maritime Museum, Proceedings from the Fourth North Sea History Conference 1995, 2002, 262p., ill., ISBN 82-90054-60-2)

In 1995 werd in het Noorse Stavanger de vierde North Sea History Conference georganiseerd, met als thema de interactie tussen de maritieme sector en de overheid. Dit thema werd opgedeeld in vier subthema's: havens en hun achterland (zestiende – negentiende eeuw), overheid en de maritieme sector (1860-1914), de visserij (1914-1930) en scheepsbouw en de-industrialisatie (1965-1990). Voor elk subthema werden drie of vier auteurs en een commentator aangezocht. Vanuit Nederland werden papers gepresenteerd door Peter Schuman (Nederlandse zeevaartpolitiek, 1860-1914), Frits Loomeijer (Oorlog, overheid en structurele veranderingen in de Nederlandse visserij, 1914-1930) en Cees de Voogd (Overheid en de ondergang van de Nederlandse scheepsbouw). De Vlamingen waren vertegenwoordigd door Bruno Blondé (De Antwerpse haven in de zeventiende en achttiende eeuw), Karel Veraghtert (Overheid en maritieme sector in België, 1850-1914) en Greta Devos (De neergang van de Belgische/Vlaamse scheepsbouwindustrie, 1978-1995). Verder werden bijdragen geleverd door bekende maritieme historici als Sarah Palmer, Gordon Jackson, David Williams en Lewis Fischer.

Uit de bijdragen blijkt dat de rol en betekenis van de overheid in relatie tot de maritieme sector heel verschillend kunnen zijn. In het geval van de Zweedse haven Mandal was deze bijvoorbeeld ondergeschikt aan de geografische (eigenlijk: geofysische) factoren. De ligging in een vallei verschafte de haven in letterlijke betekenis een 'natuurlijk' achterland, dat door andere havens moeilijk te veroveren was. In zijn bijdrage benadrukt Eliassen dat het achterland geen enkelvoudig begrip is. Een haven kan meerdere (soorten) achterlanden hebben: economisch, sociaal, politiek-administratief en cultureel. In de Antwerpse gevalstudie van Blondé blijkt de grote invloed van de factor politiek. De afsluiting van de Schelde door de Nederlanders in de zeventiende en achttiende eeuw belemmerde, zo is de gangbare opvatting, de ontwikkeling van de haven en de handel. Maar volgens Blondé is de afsluiting niet de verklarende factor voor de achteruitgang van Antwerpen. Dit kwam vooral door de toenemende concurrentie van Noord-Nederlandse handelaren op de Zuid-Nederlandse markt, waardoor de stedelijke nijverheid in Vlaanderen terrein verloor en Antwerpen minder belangrijk werd als uitvoerhaven. Blondé wijst daarom terecht op de helaas vaak vergeten betekenis van het voorland van de haven.

Uit het tweede thema van de bundel komt duidelijk naar voren dat de overheid zich feitelijk altijd zeer intensief heeft bemoeid met de maritieme sector. Dat gold vooral voor de rederijen tijdens de opkomst van de stoomvaart in de negentiende eeuw. Uit de bijdragen van Williams (Engeland) en Veraghtert (België) blijkt dat, hoewel veel landen (met name Engeland) in de negentiende eeuw op papier een voorstander waren van staatsonthouding, vrijhandelsverkeer en eerlijke concurrentie, er sprake was van veel directe en indirecte staatsbemoeienis. Een verklaring voor deze tegenstrijdigheid wordt door Williams niet echt gegeven. Een reden kan zijn de grote hoeveelheid ongelukken in de maritieme sector, zoals blijkt uit tabel 1 in de bijdrage van Schuman, die betrekking heeft op de situatie in Engeland rond 1900. Fischer en Nordvik geven een mooi vergelijkend overzicht van de staatssteun aan de maritieme sector na 1945.

Ook het derde (visserij) en vierde (scheepsbouw) thema bevestigen de steeds groter wordende invloed van de overheid in de twintigste eeuw. Ondanks pogingen van landen aan de Noordzee om hun scheepsbouw te behouden, verloren ze in de jaren na 1960 de concurrentiestrijd met Japan en later Zuid-Korea (tabel 1 bijdrage De Voogd). De bemoeienis van de overheid wordt verklaard door de grote werkgelegenheid die de scheepsbouw voortbrengt, zowel bij de scheepswerven als de toeleveranciers. De scheepsbouw was een belangrijke aanjager van de regionale industrialisatie. Het beleid van overheid was uiteindelijk niet succesvol, tenzij men de geleidelijke afbouw van de scheepsbouw als een doelstelling van het beleid beschouwt. Volgens De Voogd, die zich baseert op zijn in 1993 verschenen dissertatie en met name de rapporten van de parlementaire RSV-enquête, komt dat door karakteristieken van de sector zelf. Hij noemt de lage barrières om toe te treden ('pure competition'), het assemblagekarakter van het werk (veel laag geschoolde arbeiders) en de mondiale spreiding van de scheepsbouw (schepen kunnen in principe overal worden besteld).

Door de opzet is een gevarieerde bundel ontstaan, waarbij steeds de invloed van de overheid op de maritieme sector aan de orde komt. Aan de commentatoren overigens de niet geringe taak om vergelijkingen te maken en conclusies te trekken over zulke verschillende havens als Mandal, Antwerpen, Rotterdam en Gotenburg. Hoewel niet alle bijdragen zich baseren op nieuw en oorspronkelijk materiaal, biedt de bundel voor maritiem geïnteresseerden handige overzichten en mogelijkheden voor verder comparatief onderzoek.

Ferry de Goey

Adri P. van Vliet en Willem J.J. Geneste, *Operatie Noach. De hulpverlening door de Koninklijke Marine en de Watersnoodramp van 1953* (Den Haag: Instituut voor Maritieme Historie, 2003, 120 p., ill., ISBN 90-71957-36-5; €10,00)

In *Jaarboek van de Koninklijke Marine 1953* (Amsterdam 1954) deed het toenmalige ministerie van Marine in bijna vijftig bladzijden verslag van de hulpverlening van de marine tijdens de watersnood van februari 1953. Nu, een halve eeuw later, heeft het Instituut voor Maritieme Historie een voor een breed publiek toegankelijke terugblik op de inzet van de marine tijdens de ramp gepubliceerd. Het boekje bestaat uit een chronologische verslag, persoonlijke herinneringen en ruim zeventig veelal niet eerder gepubliceerde foto's in zwart-wit. De vele, grijzige beelden van vernieling, chaos en hulp door eenvoudige menskracht met vaak primitieve middelen roepen een sfeer op van wanhoop en ontreddering en doen tegelijk beseffen hoe lang de ramp van 1953 al weer achter ons ligt.

Het verhaal begint met de ontwikkeling van de stormvloed op 31 januari, de nachtelijke dijkdoorbraken van 1 februari en de omvangrijke overstromingen die daar het gevolg van waren. Het verslag van de direct op gang komende hulpverlening van de marine, maar ook van andere krijgsmachtdelen en organisaties, geeft een goede indruk van het aanvankelijk ontbreken van enig overzicht van de situatie. Improvisatievermogen en doortastendheid werden vooral van de allereerste hulpverleners gevraagd. Dat blijkt onder meer uit de in de tekst opgenomen herinneringen van marinemensen die betrokken werden bij de bestrijding van de ramp. Op 2

februari had de marine inmiddels 1500 man ingezet met ongeveer tachtig grote en kleine schepen, tien vliegtuigen en de enige helikopter van de Marineluchtvaartdienst. Het aantal marinevaartuigen zou nog toenemen tot 42 oorlogsschepen en ongeveer honderd motorsloepen en -vletten. De militaire bijstand eindigde formeel op 17 februari, maar enkele eenheden – waaronder een detachement mariniers – boden nog tot in maart hulp.

De inzet van de Koninklijke Marine is verhaald in afzonderlijke hoofdstukken over de vloot, het Korps Mariniers en de Marineluchtvaartdienst. De hulp van andere krijgsmachtdelen en van steun uit het buitenland wordt kort vermeld. Aan het slot wordt de totale hulpverlening geëvalueerd. Een duidelijke conclusie van de evaluatie luidt: 'Het waren vooral individuele personen die spontaan initiatieven namen en de eerste reddingsacties op touw zetten'. De rijksoverheid en de gemeentelijke en provinciale bestuurders waren niet voorbereid op een omvangrijke watersnoodramp, slechts de commandant der Zeemacht in Nederland beschikte over een recent opgesteld plan van aanpak. Onvoldoende aansturing vanuit een centraal coördinatiepunt en gebrek aan communicatie waren oorzaak van veel dat mis ging in de algehele hulpverlening. De auteurs geven voorbeelden van ondernemingen die haperden, maar ook van geslaagde reddingen en van de succesvolle inzet van individuele hulpverleners. Soms ontbreekt ook de humor niet in het verslag.

De schrijvers geven een levendig beeld van de hulpverlening van de marine, waarbij data en feiten worden afgewisseld met persoonlijke ervaringen van militairen. Dat niet alle militaire hulp vlekkeloos verliep, blijkt uit de evaluatie. Het beeld van de hulpverlening van de marine dat in dit boek wordt gegeven, is genuanceerder dan het oordeel over de rol van de marine – en van de militairen in het algemeen – in het uitvoerige en kritische relaas van de stormvloed dat Kees Slager schreef in *De Ramp Een reconstructie* (Goes 1992). Maar Slager had zich dan ook, zo blijkt uit zijn voorwoord, tot doel gesteld om de naar zijn gevoel onvolledige en eenzijdige geschiedschrijving van de watersnood te corrigeren. In het voorwoord van het hier besproken boek staat, dat in deze publicatie de prestaties van marinemensen in woord en beeld zijn vastgelegd als blijk van waardering voor hun inzet.

G.M.W. Acda

Reginald Loyen, Erik Buyst, Greta Devos (eds), *Struggling for Leadership: Antwerp-Rotterdam Port Competition between 1870-2000* (Heidelberg/New York: Physica Verlag, 2003, 334 p., fig., ISBN 3-7908-1524-1; €51,95)

In 2001 organiseerden de Katholieke Universiteit Leuven (België) en de Erasmus Universiteit in Rotterdam in Antwerpen een symposium over 'Rotterdam en Antwerpen, anderhalve eeuw haven competitie' onder auspiciën van de Antwerp Port Authority. Het symposium was een onderdeel van een vierjarig onderzoeksprogramma 'Rotterdam-Antwerp: a century and a half of port competition 1880- 2000', waarbij diverse studies werden verricht naar de ontwikkeling van beide havens, waaronder de infrastructuur, scheepsbewegingen en de handelsstromen tussen 1860 en 2000. Eind november 2002 is het onderzoek beëindigd middels een slotsymposium in Rotterdam.

Voor het eerst wordt zo uitgebreid op een economisch-historische manier naar de ontwikkeling van beide havens gekeken. Jarenlang was er alleen onderzoek gedaan naar de ontwikkeling van of alleen Antwerpen of Rotterdam. Gezien de onderzoeksinstituten is het logisch dat voor dit onderzoek is gekozen voor Antwerpen en Rotterdam. Daarop is mijns inziens toch wel wat af te dingen. Beide steden zijn eigenlijk onderdeel van een veel grotere Europese havenregio, die ook Le Havre, Amsterdam en Hamburg omvat. De vijf havens waren al in 1870 en zijn nog steeds tot op de dag van vandaag concurrenten van elkaar. Een enkel woord over of korte vergelijking met de andere havensteden had in deze bundel niet misstaan.

Hoewel het voor de hand lijkt te liggen dat Rotterdam, met zijn directe verbindingen naar het Duitse achterland en betrekkelijk korte route naar zee, altijd al een voorsprong moet hebben gehad om uit te groeien tot grootste havenstad van de wereld, blijken er interessante verschillen te zijn in bestuur en ontwikkeling van deze havenbekkens. Door 1860/1870 als beginpunt van het onderzoek te nemen, is een gelijkwaardig ijkpunt gekozen om de ontwikkeling van de haven te kunnen bestuderen. In 1863 werd de Scheldetol door Nederland opgeheven, hetgeen een doorbraak voor Antwerpen betekende. Tevens waren de aanleg van spoorwegen, het Verdrag van Mannheim (vrijgeven van het verkeer op de Rijn) en het graven van de Nieuwe Waterweg in 1872, belangrijke factoren in de ontwikkeling van respectievelijk Antwerpen c.q. Rotterdam. Beide steden hebben zich daarna ieder op een eigen wijze ontwikkeld.

In België waren de economisch-historicus Reginald Loyen (Universiteit Leuven) en professor Erik Buyst de trekkers van het onderzoek. Zij organiseerden met Greta Devos (Universiteit van Antwerpen) en Jan Blomme (Antwerp Port Authority) het tweedaagse symposium. De thema's van het symposium waren in drie delen uit te splitsen: doorvoer van producten, het bestuur van de haven en de gebruiker.

De Engelstalige congresbundel *Struggling for Leadership* heeft dezelfde indeling. In elk hoofdstuk gaan historici in op de Antwerpse of Rotterdamse problematiek, of ontwikkelingen sinds 1870; in totaal vijftien economisch-historische bijdragen, gelardeerd met diverse soorten tabellen en grafieken. Steeds wordt elk thema besloten door een samenvatting of reactie hierop. De congresbundel bevat jammer genoeg geen register. Bijna vanzelfsprekend komen we in de bundel namen tegen als David J. Starkey (Universiteit van Hull), Ferry de Goey en Hugo van Driel (Erasmus Universiteit en schrijvers van het eerder in dit tijdschrift besproken boek *Rotterdam. Cargo handling technology 1870-2000*). In het artikel in de symposiumbundel schrijft van Driel over de mechanisatie van de overslag van bulkgoederen als steenkool en graan rond 1900 in beide havensteden. Antwerpen lag in deze periode ver achter bij Rotterdam. Een mogelijke verklaring hiervoor was dat Antwerpen zich eerst richtte op de behandeling van stukgoederen. In de jaren zestig van de vorige eeuw kwam de revolutionaire omslag van bulkoverslag naar containerisatie. Hoewel in zowel Antwerpen als Rotterdam in 1966 de eerste containers aankwamen, was de ontwikkeling toch anders. Rotterdam ging automatisch mee, terwijl Antwerpen op afstand volgde. Oorzaak hiervan was dat bedrijven, zoals stuwadoorskantoren en rederijen, steeds een stuwende en innoverende kracht waren, weliswaar met een overheid die steeds zorgde voor een voldoende infrastructuur. De Maasvlakte is hier een voorbeeld van.

In Antwerpen echter, zo blijkt uit het artikel van Greta Devos, was het eerst de overheid die zowel de aanleg als het beheer van de haven in handen had. Vanaf de jaren zestig werden grote delen van de haven verhuurd of verkocht aan particuliere ondernemers. Het gevolg van dit alles was dat de doorvoer van containers in Antwerpen in 1984 één miljoen TEU bedroeg, terwijl Rotterdam reeds in 1974 de één miljoen haalde. Een onderdeel waar beide havens na de Tweede Wereldoorlog even goed in scoorden, was de petrochemische industrie en de opslag van olie. Zoals Loyens en Buyst in hun slotconclusie stellen, is het juist de interactie tussen de overheid (Port Authority) en de gebruikers van de haven die de economische ontwikkeling bepaalden en bepalen.

Deze economisch-historische bundel bevat een aantal uitstekende bijdragen die goed in beeld brengen waarom en op welke manier Antwerpen en Rotterdam zo verschillend zijn en waarom beide havens zo zijn gegroeid. Het gezamenlijke onderzoek door de beide universiteiten verdient daarom alle lof.

C.P.P. van Romburgh

Frank Broeze, *The Globalisation of the Oceans. Containerisation from the 1950s to the Present* (St. John's, Newfoundland: International Maritime Economic History Association, Research in Maritime History No. 23, 2002, xv + 286 p., ill., ISSN 1188-3928/ ISBN 0-9730073-3-8; $ 15.00)

Kort voor zijn overlijden in april 2001 voltooide Frank Broeze zijn manuscript over het containertransport in de zeevaart. In deze studie wil Broeze een mondiaal overzicht geven van de containerisatie vanaf de jaren vijftig tot het heden. Een dergelijke ambitieuze studie is sinds 1978 niet over dit onderwerp verschenen. Globalisering mag dan een populair en veelvuldig onderzocht verschijnsel zijn, de scheepvaartsector krijgt, aldus Broeze in zijn inleiding, in deze studies ten onrechte nauwelijks aandacht. Zonder containerisatie echter was geen globalisering mogelijk geweest. Het boek bevat, naast een analyse van het innovatieve karakter van de container, vier chronologische hoofdstukken waarin steeds een decennium wordt behandeld. Daarna volgen nog hoofdstukken over de gevolgen van de komst van de container voor de havens, de havenarbeid en de culturele betekenis van de container.

De container 'industrialiseerde' de behandeling van stukgoed. De betekenis hiervan wordt door Broeze in het eerste hoofdstuk geanalyseerd. Waar het massagoed al voor de Eerste Wereldoorlog verregaand gemechaniseerd was, bleef het stukgoed lange tijd gebaseerd op spierkracht van havenarbeiders. De snelle economische groei na 1950 vergrootte de druk op het bestaande systeem echter zozeer, dat gezocht werd naar alternatieven voor het laden

en lossen. De container was een even eenvoudig als revolutionair idee dat veel problemen kon oplossen. De container homogeniseerde de lading, versnelde het laden en lossen in de haven en daarmee de productiviteit van schip en haven, en schiep de mogelijkheid van multi-modaal transport. De container kon namelijk worden vervoerd door schepen, treinen en vrachtwagens, waardoor huis-aan-huis transport mogelijk werd. De container gaf ook een nieuw leven aan de lijnvaart die na 1950 door dekolonisatie en luchtvaart werd bedreigd.

In 1956 werd de eerste containerdienst gestart door Malcolm Maclean, een Amerikaanse wegtransportondernemer, met zijn bedrijf Sea-Land Service Incorporated. Acht jaar later kwamen de eerste nieuwbouw-containerschepen in de vaart en tussen 1966 en 1969 werden lijndiensten geopend naar Europa, Zuidoost-Azië, Hong Kong, Taiwan en Singapore. Het voorbeeld van Sea-Land werd al snel gevolgd door andere rederijen en de (Eerste) Containerrevolutie was een feit (hoofdstuk 2). Opvallend daarbij was dat traditionele (of historische) rivaliteit tussen grote lijnvaartrederijen verdampte en juist naar internationale samenwerking werd gezocht. De voornaamste oorzaak was de hoge aanschafkosten van containerschepen en daarmee samenhangende suprastructuur. Met de traditionele financieringsmethoden (zoals interne financiering uit ingehouden winsten) waren deze kosten niet op te brengen door individuele bedrijven. Een voorbeeld van zo'n consortium of joint venture is Atlantic Container Line (ACL, 1966), waarin naast de HAL drie Zweedse rederijen deelnamen. In de jaren zestig zouden dergelijke joint ventures al op vijf van de zes belangrijkste routes bestaan, de uitzondering tot begin jaren zeventig was Europa-Japan. Niet alle rederijen sloten zich aan bij een consortium. Sommige bedrijven bleven bewust lang zelfstandig zoals Maersk (Zweden) en Evergreen (Taiwan), terwijl Amerikaanse rederijen vanwege antitrustwetgeving zich niet mochten aansluiten.

In de jaren zeventig ontwikkelden de containerrederijen een wereldwijd systeem van lijndiensten (hoofdstuk 3). De capaciteit van de vloot steeg met 620 procent tussen 1973 en 1983. Niet alleen werden de schepen steeds groter en sneller, ook de rederijen en consortia werden steeds groter om de financiële lasten te kunnen dragen. De snelle groei leidde wel tot een chronisch overschot aan capaciteit, waardoor de prijzen onder druk stonden. Het aloude systeem van Conferences (kartels) was niet langer toereikend en nieuwe poolovereenkomsten moesten worden ontwikkeld.

De economische recessie van de jaren tachtig trof ook de containerdiensten (hoofdstuk 4). Het verergerde het overschot aan laadruimte, waardoor de rederijen zochten naar kostenreductie en nieuwe activiteiten. Kostenreductie vond men in het verkleinen van de bemanning, het omvlaggen van de schepen, het in dienst nemen van zeelieden uit lage lonen landen en een verlaging van de snelheid. Het beginnen van nieuwe activiteiten leidde tot wat genoemd wordt de Second Revolution: het ontstaan van geïntegreerde logistieke dienstverleners. Rederijen boden hun grote klanten een pakket aan transportdiensten van zeevaart tot weg- en railvervoer. Hierbij hoort ook de ontwikkeling van 'round-the-world' diensten (vanaf 1984).

In de jaren negentig (hoofdstuk 5) zouden voortgaande schaalvergroting en kapitaalsintensivering, in combinatie met dalende winstmarges, de aanzet geven tot wereldwijde allianties die de bestaande consortia vervingen. In 1998 bestonden zes allianties, waaronder bijvoorbeeld de 'Grand Alliance' met de vloten van P&O Nedlloyd, NYK, Hapag-Lloyd, OOCL en MISC. In allianties konden deelnemende rederijen blijven groeien, bijvoorbeeld door overnames en fusies. Dit leidde tot een grote concentratie in de containervaart die nog niet ten einde is. De overname van Sea-Land door een andere traditionele 'outsider' Maersk in 1999, zal een nieuwe golf van megafusies inluiden.

De containerisatie had ook grote gevolgen voor de havens (hoofdstuk 6) en de havenarbeiders (hoofdstuk 7). In de havens moesten grote terreinen worden aangelegd om nieuwe terminals voor de behandeling van containers mogelijk te maken. Niet alle havens beschikten over de mogelijkheid om dat te doen, waardoor nieuwe containerhavens ontstonden (bijvoorbeeld Felixstowe en Zeebrugge). De voortdurende vergroting van de capaciteit betekende ook dat de toegang tot de haven steeds verder moest worden verdiept, wat niet overal mogelijk was. Door de introductie van wereldomspannende diensten werd het aantal havens dat werd aangedaan verminderd. Alleen de grootste havens ('main ports') werden opgenomen in het raderwerk van de containerrederijen. Het doel van de containerisatie was het vergroten van de efficiency van het laden en lossen in het stukgoed. De standaardisering en mechanisering die daarop volgde, verminderde niet alleen de bemanning aan boord, maar ook het aantal havenarbeiders aan de wal. Een containerschip verving zes of zeven conventionele schepen. Broeze wijst erop dat de containerisatie dan ook niet zonder verzet van havenarbeiders plaatsvond. Hoe de arbeiders reageerden, verschilde van plaats tot plaats en was afhankelijk van de organisatiegraad en de bestaande wetgeving. In hoofdstuk 8 ten slotte, besteedt Broeze nog aandacht aan de culturele betekenis van de container die niet meer uit het stadsbeeld kan worden gewist. De gebruiksmogelijkheden van de container zijn schier onbegrensd: van tijdelijke woningen voor studenten, tot afzetting bij voetbalrellen. Met hun beeldmerken vormen ze ook rijdende reclameborden voor de rederijen, al zal lang niet iedereen de vele afkortingen (zie de zeer lange lijst met Abbreviations) kennen.

Dit boek heeft alles in zich om een standaardwerk te worden over de containerisatie in de zeevaart. De mondiale aanpak, de combinatie van analyse en beschrijving en de toevoeging van scherpe opmerkingen over de sector, maken het boek onmisbaar voor de geïnteresseerde lezer. Broeze slaagt er bovendien in om de complexe structuur van joint ventures, consortia en allianties overzichtelijk te presenteren, zonder ons belangrijke details te onthouden.

Ferry de Goey

Morten Hahn-Pederson (tekst) en Bent Sørensen (fotografie), *Olien i fokus. En billedfortælling om offshoreaktiviteterne på den danske del af Nordsøen / Oil in Focus. A pictorial narrative on the offshore activities in the Danish North Sea* (Esbjerg: Fiskeri- og Søfartsmuseet, 2002, 124 p., ill., ISBN 87-90982-06-1; Dkr. 148,00)

In Esbjerg aan de westkust van het Deense Jutland komen olie en gas uit de Noordzee aan. Maar nog niet lang, zo blijkt uit dit fotoboek dat het resultaat is van een samenwerking tussen de maritieme fotograaf Bent Sørensen en de directeur van het lokale visserij- en zeevaartmuseum Morten Hahn-Pederson. Tot ver in de jaren zestig was Esbjerg een kustplaatsje als vele andere: via de haven vonden Deense landbouw- en veeteeltproducten hun weg naar de rest van de wereld en maakten vissers en scheepsbouwers gebruik van haar beschutte ligging aan de Noordzee.

Met de exploratie van olie- en gasbronnen op het Deense deel van de Noordzee in de jaren zeventig van de vorige eeuw, veranderde het aanzien van het dorp dramatisch: Esbjerg werd de plaats waar de olie aan land kwam en de plaats waar offshorebedrijven zich vestigden. Soms met tientallen per jaar. Nu, dertig jaar later, heerst er een bedrijvigheid die gedomineerd wordt door het 'zwarte goud'. Dit tweetalige (Deens en Engels) fotoboek gaat over de geschiedenis van de offshore in Esbjerg.

Het boek begint deze geschiedenis in 1982, het jaar waarin de offshore-industrie na tien jaar investeren echt op gang kwam. Ieder volgend jaar krijgt een hoofdstuk toebedeeld met veel kleurenfoto's en enkele woorden ondersteunende tekst die de meest karakteristieke ontwikkeling van dat jaar voor het voetlicht haalt. Na eenentwintig dergelijk hoofdstukken van ieder twee tot drie pagina's eindigt het boek met het jaar 2002.

De ongeveer honderdvijftig foto's zijn gemaakt door maritiem fotograaf Bent Sørensen, die gedurende die jaren, grotendeels in opdracht van de oliebedrijven, de Deense ontwikkeling in de offshore volgde. Dit levert veel documentaire en soms zeer sfeervolle beelden op. Naast de inmiddels wel bekende foto's van supply-schepen, boortorens en productieplatforms, is een groot aantal beelden opgenomen die de wereld achter het direct zichtbare tonen, zoals afbeeldingen van onderhoudswerkers aan 'plants', reddingsoefeningen en biljartende wachtploegen. Ook de aanpassingen in de haven van Esbjerg worden verbeeld. Daar waar voorheen slechts kust was, liggen nu kilometers oliepijp te wachten om gebruikt te worden, zijn accommodatiemodules in aanbouw en worden grond- en hulpstoffen voor de olie- en gaswinning op- en overgeslagen.

Zonder dat het oude Esbjerg getoond wordt, dringt de gedachte zich aan je op dat er in een korte tijd wel heel veel techniek en bezigheden zijn toegevoegd aan een omgeving die eens niets meer was dan een traditionele vissershaven aan de Noordzee. Die toevoegingen zijn duidelijk vastgelegd in deze publicatie.

Wouter Heijveld

P.J. Moree, A.P. van Vliet en J.P. van de Voort (red.), *Netwerk. Jaarboek Visserijmuseum 2002* (Vlaardingen: uitgave Visserijmuseum, 2002, 86 p., ill., ISSN 0925-7475)

Het jaarboek 2002 van het Visserijmuseum kondigt een fusie aan van dit museum met het archeologisch museum Hoogstad en de collectie Vlaardingse Oud-

heidkamer, die tot nu toe werd beheerd door het stadsarchief. De nieuwe instelling zal Vlaardings museum gaan heten. Dit heeft geen consequenties voor het jaarboek, dat volgens de redactie op de ingeslagen weg zal voortgaan. Bijdragen over de Nederlandse visserij en de Vlaardingse visserij in het bijzonder zullen elkaar blijven afwisselen.

Redactielid Adri van Vliet bijt het spits af met een bijdrage over de gevolgen van de Nederlandse Opstand voor de haringvisserij. Volgens hem heeft de Tachtigjarige Oorlog desastreuze gevolgen gehad voor deze tak van zeevisserij. De Vlaamse haringvisserij ging ten onder, die van Zeeland stagneerde. De Hollandse haringvisserij nam aanvankelijk enorm toe, maar na een hoogtepunt rond 1630 trad ook in dit gewest stagnatie op. Tussen 1630 en 1770 nam de omvang van de Hollandse haringvloot met 63 procent af en verloor Holland zijn dominante positie op de Europese haringmarkt.

Matthijs A. Struijs levert een uitgebreide en goed gedocumenteerde bijdrage over de geschiedenis van de Vlaardingse taanderijen vanaf de zestiende eeuw tot het einde in 1964, toen netten door het gebruik van nylon niet langer hoefden te worden getaand. Het oorspronkelijk van hennep gemaakte touw van de netten was gevoelig voor de inwerking van zeewater en werd daarom voorzien van een beschermlaag. Dit proces werd tanen genoemd. Het verlengde de duurzaamheid van de netten. Er bestonden verschillende taanprocédé's. In Vlaardingen gebruikte men in de achttiende eeuw een aftreksel van gekookte eikenschors, 'run' genaamd. Speciale runmolens vermaalden de eikenschors. Vanaf 1858 werd eikenschors vervangen door uit het Verre Oosten afkomstige cachou, dat in plakken werd ingevoerd en vervolgens in water werd opgelost om als taanmiddel te dienen. Het voordeel was dat de cachou slechts eenmaal hoefde te worden opgewarmd tot de gewenste temperatuur van 80 graden celsius, terwijl het uit eikenschors bestaande taansap eerst urenlang moest worden gekookt. Tijdens de Eerste Wereldoorlog, toen cachou schaars en duur was, greep men terug op eikenschors.

Ingena Vellekoop onderzoekt Keulse potten die werden gebruikt als verpakking voor ansjovis en haring. Het met zout geglazuurde steengoed is uitermate geschikt voor het conserveren van allerlei voedingsmiddelen, waaronder vis. De potten werden met een blaas luchtdicht afgesloten. Verschillende Vlaardingse vishandelaren verkochten dergelijke potten gevuld met gemarineerde vis. Mede aan de hand van de in de potten gestempelde namen inventariseert Vellekoop de gegevens die zij heeft kunnen vinden over dergelijke potten en de bedrijven die ze te koop aanboden. Zoals de schrijfster zelf constateert, blijven verschillende vragen onbeantwoord over de oorsprong van de Keulse potten, over de verkoop in Vlaardingen en over de periode gedurende welke zij werden gebruikt. Verder onderzoek zal hierover uitsluitsel moeten geven.

Jan P. van de Voort geeft een overzicht van de visserijdocumentatie van het Visserijmuseum en geeft samen met Jeroen P. ter Brugge een beschrijving van de aanwinsten van het museum in 2001. Het jaarboek sluit af een mededeling over de Hoogendijkprijs 2002 die is toegekend aan M.P. Zuydgeest voor diens hele oeuvre.

Louis Sicking

U. Schnall, U. Feldkamp en E. Hoops (red.), *Deutsches Schiffahrtsarchiv. Zeitschrift des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Band 24 (2001)*, (Bremerhaven/Hamburg: Deutsches Schiffahrtsmuseum/Convent Verlag, 2002, 510 p., ill. ISBN 3-934613-43-8)

Jaar na jaar een boekwerk van ongeveer vijfhonderd bladzijden samenstellen en produceren vol goed onderbouwde wetenschappelijke verhalen, die worden geschreven door (vooral, maar niet uitsluitend) Duitse auteurs, die vele eeuwen Duitse en andere maritieme geschiedenis bestrijken en zijn ondergebracht in vaste rubrieken (bronnen voor de maritieme geschiedenis, scheepsbouw, zeegaande koopvaardij, visserij en binnenvaart, maritieme iconografie, varende mensen en havenwerkers, et cetera) en die bovendien adequaat en steeds meer in kleur zijn geïllustreerd. Dat is kort samengevat het verbazingwekkende karwei, dat de kleine redactie van het *Deutsches Schiffahrtsarchiv* (DSA) steeds weer weet te klaren, daarbij trouw blijvend aan de in 1975, bij het verschijnen van het eerste nummer van het jaarboek geformuleerde doelstelling 'die Ergebnisse der von ihm [het Deutsches Schiffahrtsmuseum] angeregten oder durchgeführten Forschungen allen Interessierten zugänglich zu machen'.

Hierin slaagden zij ook weer in 2001: twintig artikelen met voor elk wat wils. Een paar noem ik er. In een voor uw recensent bepaald niet gemakkelijk te doorgronden opstel vol wiskundige formules, maakt H. Novack duidelijk dat de Griekse wetenschapper Archimedes behalve natuurkundige wetmatigheden over het drijfvermogen van een voorwerp in een vloeistof ook – en dat is veel minder bekend – zulke wetmatigheden heeft geformuleerd over de mate van stabiliteit van zulke objecten (p.7-37). Voor mij meer vertrouwde materie biedt het journaal van de schipper van de Deense brik *Jomfrue Giertrud*, die verslag doet over de verbijsterende manier waarop zijn schip in februari 1799 voor de westkust van Groenland door het ijs werd gekraakt (B. Christensen e.a.; p.51-100). Het tweede en afsluitende deel van S. Lehmanns artikel over de gevolgen van het ter walvisvangst varen van vele bewoners van Föhr voor de economie en de samenleving van het Waddeneiland getuigt wederom van de gedetailleerde kennis van de auteur over het vangstbedrijf en het dagelijks leven van de zeelui in de achttiende en de negentiende eeuw (p.157-186). Verrassend is de bijdrage van Chr. Deggim over de wetten en regels waarop zeelieden uit Noord-Duitsland en Scandinavië vanaf de dertiende tot de zeventiende eeuw konden terugvallen bij onenigheid met reders over de aan boord voor hen geldende arbeidsvoorwaarden of over hun beloning (p.299-331). Om twee redenen ten slotte verdient het artikel van Frank Broeze over Annaliese Sparbier speciale aandacht. Het is het verhaal over de enige Duitse vrouw, die er gedurende de Tweede Wereldoorlog in slaagde om, ondanks de tegenwerking van de Nazi-bureaucratie en van Hitler persoonlijk, als officier bij de Duitse koopvaardij te varen. In een 'In memoriam', dat aan het artikel voorafgaat, schildert Lars U. Scholl de grote verdiensten van de in april 2001 overleden Australisch-Nederlandse historicus Broeze voor de maritieme geschiedschrijving (p.375-394).

Leo M. Akveld

U. Schnall, U. Feldkamp en E. Hoops (red.), *Deutsches Schiffahrtsarchiv. Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Band 25 (2002)*, (Bremerhaven/Hamburg: Deutsches Schiffahrtsmuseum/Convent Verlag, 2002, 512 p., ill., ISBN 3-934613-53-5)

Het jaardeel voor 2002 is een buitenbeentje in de reeks. Het is een *Festschrift*, opgedragen aan prof.dr Detlev Ellmers, van 1971-2002 directeur van het Deutsches Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven. Het was Ellmers die in 1975 het eerste nummer van het DSA lanceerde met het expliciete doel om naast de door het museum uitgegeven reeks monografieën – nu inmiddels al meer dan zestig banden – ook 'kleinere wissenschaftliche Untersuchungen, Mitteilungen, Hinweise, Biographien, Rezensionen, usw' te kunnen publiceren.

In dit vijfentwintigste jaarboek eert een internationaal gezelschap van eenendertig auteurs – daaronder merkwaardig genoeg geen Nederlander – de scheidende directeur met een caleidoscopische verzameling artikelen over onderwerpen die hun interesse hebben – en die soms te maken hebben met één van Ellmers' belangstellingsgebieden: (maritieme) archeologie, kunsthistorie en het werk in een museum. Er is nauwelijks samenhang tussen de bijdragen. Dat is het lot van bundels als deze, maar het maakt hen tegelijk ook zo aantrekkelijk, en misschien onbedoeld loopt de bundel daarmee mooi in de pas met het door Ellmers in 1975 geformuleerde doel van de reeks. Ik noem ook hier slechts een paar bijdragen. De bundel opent met een korte biografie, waarin Erik Hoops en Uwe Schnall de belangrijke rol belichten die Ellmers speelde bij de recente uitbreiding van zijn museum met een tentoonstellingsruimte van 3000 m², waar de 'Geschichte der Erforschung der Meere und der Nutzung ihrer Ressourcen' worden getoond, en bij het conserverings-, restauratie- en presentatieproject rond de in 1962 in Bremen geborgen kogge. De laatste bijdrage in deel 25 is de door Hoops samengestelde bibliografie van Ellmers die ruim 450 titels omvat. In de tussenliggende bladzijden vindt de lezer bijdragen over onder meer de ontstaansgeschiedenis van de stad en de haven van Lübeck in de twaalfde eeuw (G.P. Fehrin, p.117-133), over Japanse houtsneden met de uitbeelding van de walvisvangst (S. Frank, p. 145-165), over het beeld van (de gevolgen van) zeeziekte in de literatuur (U. Schnall, p.349-362), over de schilderijencollectie van het museum in Bremerhaven (L.U. Scholl, p.363-382), en over het jagen van schepen (H. Stettner, p. 383-423, uitstekend geïllustreerd).

Leo M. Akveld

Morten Hahn-Pedersen (red.), *Sjæk'len: Årbog for Fiskeri- og Søfartsmuseet, Saltvandsakvariet i Esbjerg 2002* (Esbjerg: Fiskeri- og Søfartsmuseet, 2003, 168 p., ill., ISBN 87-90982-09-6/ ISSN 0904-1923; Dkr. 198,00)

Vis, offshore en zeehonden, met deze kernwoorden wordt het jaarboek van het Visserij- en Scheepvaart-

museum te Esbjerg het beste gekarakteriseerd, zeker de laatste jaren. Zo ook de vorig jaar verschenen editie van 2002, als altijd fraai uitgegeven. Het bevat een achttal artikelen, vaak van de hand van medewerkers van het museum en meestal betrekking hebbend op zaken waarmee het museum direct te maken heeft.

Mette Guldberg behandelt enkele aspecten van 'bakskuld', gezouten, gedroogde en gerookte schar, tegenwoordig een delicatesse, maar vroeger een belangrijk onderdeel van de dagelijkse maaltijd van de Zuid-jutse kustbevolking. Er wordt vooral aandacht besteed aan de etymologische gezichtspunten van het woord 'bakskuld'. Daarbij wordt ook de mogelijkheid geopperd dat het een Fries (of Hollands?) leenwoord betreft, afkomstig van het Nederlandse 'bakken'.

Per Holm, lid van de directieraad van het museum en zelf een actief duiker, beschrijft de expeditie naar het wrak van de Duitse onderzeeër U 59 uit de Eerste Wereldoorlog. Dit schip liep op 14 mei 1917 bij Horns Rev (westkust van Jutland) op een mijn en zonk, waarbij de totale bemanning van 36 koppen omkwam. Het wrak werd in de lente van 2002 ontdekt, waarna in augustus twee duikexpedities werden georganiseerd.

De bijdrage van Lulu Anne Hansen verplaatst ons naar de Tweede Wereldoorlog, toen niet minder dan vier verschillende Deense organisaties de belangen van in Engeland terecht gekomen Deense vissers behartigden. Dat ging gepaard met onderlinge strubbelingen en meningsverschillen die pas aan het eind van de oorlog werden opgelost.

Ook de bijdrage van Morten Sondergaard, Ole Eigaard en Bo Andersen is aan de Deense visserijgeschiedenis gewijd. In kort bestek wordt de ontwikkeling van de Deense lijnvisserij tijdens de afgelopen dertig jaar geschetst. Terwijl eeuwenlang in principe op dezelfde wijze werd gevist, vonden toen radicale veranderingen plaats. Rationalisering, mechanisering en automatisering waren daarbij de sleutelwoorden. Onduidelijk is nog of de Deense lijnvisserij hiermee op de juiste koers ligt.

Belangrijke veranderingen bij de scheepvaartonderneming DFDS waren voor een projectteam onder leiding van museumdirecteur Morten Hahn-Pedersen aanleiding om de vaart op de route Esbjerg-Harwich te documenteren. Dit gebeurde in eerste instantie door een participerend onderzoek tijdens een reis van 2-4 september 2002 op de *Dana Anglia*, wat resulteerde in circa 160 interviews, 800 foto's en een aantal uren videotapes. Het artikel in het jaarboek is een samenvatting van het onderzoeksverslag. Verder onderzoek moet nog volgen.

Over de betekenis van de offshore-industrie voor de regio rond Ribe en voor Esbjerg in het bijzonder handelt de bijdrage van Morten Hahn-Pedersen. Op grond van eigen berekeningen komt de schrijver tot de conclusie dat die betekenis ongeveer tweemaal zo groot is als die van de toch niet onbelangrijke toeristenindustrie. Of dat in de toekomst zo zal blijven valt echter zeer te betwijfelen.

Jakob en Svend Tougaard bestudeerden tezamen met Thyge Jensen het zwem- en duikgedrag van zeehonden. Tien dieren werden in 2002 voorzien van zendertjes, waarmee via satellieten hun bewegingen waren te volgen. Jongere dieren bleken afstanden af te leggen die vele malen groter waren dan die van oudere exemplaren. Ze werden tot 300 km van hun oorspronkelijke vertrekpunt aangetroffen.

Svend Tougaard en Thyge Jensen besluiten het publicatiegedeelte van het jaarboek met een verslag van de complete renovatie in 2002 van het zoutwateraquarium, dat een belangrijk onderdeel van het museum te Esbjerg uitmaakt. Voorgeschiedenis, bouw en uiteindelijke resultaat worden uitgebreid beschreven.

Piet Boon

Nieuw boeken en artikelen

Ron Brand

In jaargang 15 (1996) nr. 1 van dit tijdschrift werd op de pp. 71-76 een overzicht gegeven van de periodieken en andere publicaties die worden doorgenomen op voor de rubriek 'Nieuwe boeken en artikelen' van belang zijnde titels. Het aanbod op de maritiem-historische markt echter heeft een dynamisch karakter, hetgeen betekent dat tijdschriften komen en tijdschriften gaan. Daarnaast missen zij die na 1996 lid van onze vereniging werden dit handzame overzicht. Tijd dus voor een geactualiseerde versie, waarbij ook de afkortingen worden gegeven waaronder de publicaties in onze bibliografie worden opgenomen. Tenslotte wordt vermeld in welke bibliotheek een periodiek in ieder geval kan worden geraadpleegd, zonder dat daarbij naar volledigheid is gestreefd.

Voor de bibliotheken, waar de hieronder genoemde tijdschriften, jaarboeken, enz. zijn te raadplegen, zijn de volgende afkortingen gehanteerd:

KB Koninklijke Bibliotheek, Den Haag
MMR Bibliotheek van het Maritiem Museum Rotterdam
NSA Bibliotheek van het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam

Code	*Titel*	*Verblijfplaats*
AAMH	Quarterly newsletter of the Australian Association for Maritime History	MMR/NSA
AE	De Achttiende Eeuw : documentatieblad van de Werkgroep Achttiende Eeuw	KB
AHR	American Historical Review	KB
AHS	Australian Historical Studies	KB
AJ	Das Achtzehnte Jahrhundert	KB
Albion	Albion: a quarterly journal concerned with British studies	KB
AMH	Altonaer Museum in Hamburg. Jahrbuch	MMR/NSA
AMK	Årsbok Marinmuseum Karlskrona	MMR/NSA
Amstelodamum	Amstelodamum: maandblad voor de kennis van Amsterdam	MMR/NSA
AN	The American Neptune	KB/MMR/NSA
Annales	Annales: Histoire, Sciences Sociales	KB
Archief	Archief: mededelingen van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen	KB/MMR
Armamentaria	Armamentaria: jaarboek Legermuseum	MMR
BG	Bijdragen tot de geschiedenis (België)	KB
BH	Business History	KB
BHR	Business History Review	KB
Biekorf	Biekorf: Westvlaams archief voor geschiedenis, archeologie, en taal- en volkskunde	KB
Binnenvaart	Binnenvaart (Vereniging De Binnenvaart)	MMR
BMGN	Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis van Nederland	KB/NSA
Bokkepoot	De Bokkepoot: tijdschrift van de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig	MMR/NSA
BR	Beiträge zur Rheinkunde (Rhein-Museum Koblenz)	MMR/NSA
BuR	Bulletin van het Rijksmuseum	MMR/NSA
BW	De Blauwe Wimpel	MMR/NSA

CB	Classic Boat	MMR
CEH	Central European History	KB
CH	California History	KB
CHM	Chronique d'Histoire Maritime	MMR/NSA
CHR	Canadian Historical Review	KB
CJH	Canadian Journal of History	KB
Compass	Compass: the magazine of the sea	NSA
CP	Circumpolar Journal	MMR/NSA
CT	Caert-Thresoor: tijdschrift voor de geschiedenis van de cartografie in Nederland	KB/MMR/NSA
CWH	Civil War History	KB
Drassana	Drassana: revista del Museu Maritim de Barcelona	MMR
DSA	Deutsche Schiffahrtsarchiv: wissenschaftliche Zeitschrift des Deutschen Schiffahrtsmuseums	MMR/NSA
DSI	Deutsche Schiffahrt: Informationen des Fordervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum	MMR/NSA
EcHR	Economic History Review	KB
EHQ	European History Quarterly	KB
EHR	English Historical Review	KB
EIT	Erfgoed van Industrie en Techniek	MMR/NSA
ERH	European Review of History	KB
FH	French History	KB
FHS	French Historical Studies	KB
FSM	Fries Scheepvaart Museum. Jaarboek	MMR/NSA
GC	The Great Circle: journal of the Australian Association for Maritime History	MMR/NSA
Genealogie	Genealogie: kwartaalblad van het Centraal Bureau voor Genealogie	KB/MMR/NSA
GHQ	Georgia Historical Quarterly	KB
Globusfreund	Der Globusfreund: wissenschaftliche Zeitschrift fur Globen- und Instrumentenkunde	MMR/NSA
GN	Gens Nostra: maandblad der Nederlandse Genealogische Vereniging	KB/NSA
HEK	Historische Encyclopedie Krimpenerwaard	MMR
HES	Histoire, Économie et Société	KB
HiJ	Historisches Jahrbuch	KB
Historia	Historia: Historiese Genootskap van Suid-Afrika	KB
History	History: journal of the Historical Association	KB
HJ	Historical Journal	KB
HLQ	Huntington Library Quarterly	KB
Holland	Holland: historisch tijdschrift	KB/MMR
HR	Historical Research	KB
HSK	Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Årbog	MMR/NSA
HT	History Today	KB
HZ	Historisches Zeitschrift	KB
IAR	Industrial Archaeology Review	KB
IATM	International Association of Transport Museums. Yearbook	MMR
IHR	International History Review	KB/NSA
IHS	Irish Historical Studies	KB
IJMH	International Journal of Maritime History	MMR/NSA
IJNA	International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration	NSA
IM	Imago Mundi: the journal of the International Society for the History of Cartography	MMR/NSA
INAQ	The INA Quarterly (The Institute of Nautical Archaeology)	NSA

IRSH	International Review of Social History	KB
Itinerario	Itinerario: bulletin of the Leyden Centre for the History of European Expansion	KB/MMR/NSA
JAfH	Journal of African History	KB
JAmH	Journal of American History	KB
JCBG	Jaarboek van het Centraal Bureau voor Genealogie	KB/MMR/NSA
JCH	Journal of Contemporary History	KB
JEEH	Journal of European Economic History	KB
JEH	Journal of Economic History	KB
JGA	Jaarboek van het Genootschap Amstelodamum	MMR/NSA
JICH	Journal of Imperial and Commonwealth History	KB
JIH	Journal of Interdisciplinary History	KB
JMH	Journal of Modern History	KB
JN	Journal of Navigation	NSA
JRAH	Journal of the Royal Australian Historical Society	KB
JSH	Journal of Southern History	KB
JSoH	Journal of Social History	KB
JWH	Journal of World History	KB
KL	Kalmar Län: meddelande från Kalmar läns hembygdsförbund och Stiftelsen Kalmar läns museum	MMR
Kleio	Kleio: journal of the Department of History, University of South Africa	KB
LCM	Le Chasse-Maree	MMR/NSA
Lekko	Lekko: periodiek van de Vereniging van Belangstellenden voor de Sleepvaart	MMR/NSA
LMS	The Log of Mystic Seaport	MMR/NSA
Logbuch	Das Logbuch: Zeitschrift fur Schiffbaugeschichte und Schiffsmodellbau	MMR/NSA
MAN	Maritime Archaeology Newsletter (Roskilde)	MMR/NSA
Mars et Historia	Mars et Historia	KB/MMR/NSA
MAST	Maritime Anthropological Studies	MMR/NSA
MB	Marineblad	MMR/NSA
MGZ	Militargeschichtliche Zeitschrift	KB
MK	Maritim Kontakt : Kontaktudvalget for Dansk Maritim Historie- og Samfundsforskning	NSA
MKIM	Kimspiegel: mededelingen van het Koninklijk Instituut voor de Marine	NSA
MLR	100 A1: magazine of Lloyd's Register of Shipping	NSA
MLT	Maritime Life and Traditions	MMR/NSA
MM	The Mariner's Mirror	KB/MMR/NSA
MMAB	Mededelingen van de Koninklijke Marine Academie (België)	MMR/NSA
MN	Maritiem Nederland	MMR/NSA
Modelbouwer	De Modelbouwer: maandblad voor de modelbouw	MMR/NSA
MS	Model Shipwright	MMR/NSA
MW	Maritime Wales	MMR
NCHR	The North Carolina Historical Review	KB
NE	De Negentiende Eeuw: documentatieblad werkgroep 19e eeuw	KB
NEHA-J	NEHA-Jaarboek voor economische, bedrijfs- en techniekgeschiedenis	MMR/NSA
Neptunia	Neptunia: Musee de la Marine (Parijs)	MMR/NSA
Neptunus	Neptunus: driemaandelijks maritiem tijdschrift	MMR
NEQ	New England Quarterly	KB
Netwerk	Netwerk	MMR/NSA
NF	Nautica Fennica. The Maritime Museum of Finland annual report	MMR
NH	Nederlandse Historieën: tijdschrift voor vaderlandse (streek)-geschiedenis	KB/NSA
Nordlicht	Das Nordlicht	MMR
NRJ	Nautical Research Journal	MMR/NSA

NSA	Norsk Sjøfartsmuseum Årbok (Oslo)	MMR/NSA
NSMNT	Noordelijk Scheepvaartmuseum, Niemeyer Tabaksmuseum. Jaarboek	MMR
NSY	Northern Seas Yearbook	MMR
NWCR	Naval War College Review	NSA
NYH	New York History	KB
OA	Ons Amsterdam	KB/MMR/NSA
Peperhuis	Het Peperhuis: uitgave van het Zuiderzeemuseum	MMR/NSA
PHR	Pacific Historical Review	KB
PP	Past & Present	KB
Prologue	Prologue: quarterly of the National Archives and Records Administration (USA)	KB
Quaerendo	Quaerendo: a quarterly journal from the Low Countries devoted to manuscripts and printed books	MMR
RAH	Reviews in American History	KB
RBH	Revue Belge de Phililogie et d'Histoire	KB
RBHC	Revue Belge d'Histoire Contemporaine	KB
Reddingboot	De Reddingboot: mededelingen van de Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandse Reddingmaatschappij	MMR/NSA
RH	Revue Historique	KB
RHA	Revue Historique des Armées	NSA
RHAF	Revue d'Histoire de l'Amérique Française	KB
RHMC	Revue d'Histoire Moderne & Contemporaine	KB
RHN	Revista de Historia Naval	MMR/NSA
Rittenhouse	Rittenhouse: journal of the American Scientific Instrument Enterprise	MMR/NSA
RJ	Rotterdams Jaarboekje	MMR/NSA
RN	Revue du Nord	KB
Roering	Roering: mededelingenblad van de Vereniging van Ingenieurs van Defensie	NSA
RSDHA	Revue Historique de Dunkerque et du Littoral (Société Dunkerquoise d'Histoire et d'Archéologie)	KB/MMR
SA	Slavery & Abolition	KB
SAB	Sjøfarthistorisk Årbok (Bergen)	MMR/NSA
SaM	Sandefjordmuseene Årbok	MMR
SAS	Sjöhistorisk Årsbok (Stockholm)	MMR
SBr	Sea Breezes: the magazine of ships and the sea	MMR
Sea History	Sea History	MMR/NSA
SEHR	Scandinavian Economic History Review	KB
SH	Spiegel Historiael	KB/MMR/NSA
SHT	Skript Historisch Tijdschrift	KB
Signals	Signals: the quarterly magazine of the Australian National Maritime Museum	MMR/NSA
Sirene	Sirene: driemaandelijks maritiem tijdschrift	MMR
Sjæk'len	Sjæk'len: Årbog for Fisker- og Søfartsmuseet Saltvandsakvariet (Esbjerg)	MMR/NSA
SJH	Scandinavian Journal of History	KB
SM	Ships Monthly	MMR
SMA	Stavanger Museum Arbok	MMR/NSA
SoH	Social History	KB
Spreekbuis	Spreekbuis	MMR
StB	Steamboat Bill	MMR
Stratégique	Stratégique	NSA
Surveyor	Surveyor: the American Bureau of Shipping	MMR
SWZ	Schip en Werf de Zee	MMR/NSA
SZ	Spiegel der Zeilvaart	MMR/NSA
S&Z	Schiff & Zeit	MMR/NSA

Tagrijn	Tagrijn: tijdschrift van de Vereniging Botterbehoud	MMR/NSA
TC	Technology and Culture: the international quarterly of the Society for the History of Technology	KB/NSA
TI	Terra Incognita: the journal of the history of discoveries	MMR/NSA
TSG	Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis	KB
TvG	Tijdschrift voor Geschiedenis	KB/NSA
TvZ	Tijdschrift voor Zeegeschiedenis	KB/MMR/NSA
UM	Unda Maris: årsbok Sjöfartsmuseet Goteborg	MMR/NSA
USNIP	Proceedings of the United States Naval Institute	MMR/NSA
VMH	Virginia Magazine of History and Biography	KB
VSW	Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte	KB
VZ	Vierteljahrhefte für Zeitgeschichte	KB
WA	Warship. Yearbook	MMR
WB	Wooden Boat: the magazine for wooden boat owners, builders, and designers	NSA
WFON	West-Friesland Oud en Nieuw	KB
WI	Warship International	MMR/NSA
WMQ	William & Mary Quarterly: a magazine of early American history and culture	KB
WSR	World Ship Review: the journal of the World Ship Trust	MMR
ZE	Zeventiende Eeuw: cultuur in de Nederlanden in interdisciplinair perspectief	KB/NSA
Zeemagazijn	Zeemagazijn	MMR/NSA
ZT	Zeeuws Tijdschrift	KB
ZU	Zeitschrift für Unternehmensgeschichte	KB
ZVHG	Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte	KB

NASLAGWERKEN

37087. AICHELBURG, WLADIMIR, Register der k. (u.) k. Kriegsschiffe: von Abbon-Danza bis Zrinyt. Wenen, Neuer Wissenschaftlicher Verlag, 2002, 736 p., ill.

37088. ALPHEN, MARC A. VAN, ANITA M.C. VAN DISSEL (red.), Kroniek der zeemacht: gedenkwaardige gebeurtenissen uit vijf eeuwen marinegeschiedenis. Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 2003, 464 p., ill.

37089. ARANDA Y ANTÓN, GASPAR DE, Los bosques y los montes españoles en los archivos históricos de la marina española. RHN 21, 2003, Núm. 81, 59 p. *(themanummer van RHN)*

37090. BLONDY, ALAIN, Bibliographie du monde mediterraneen: relations et échanges (1453-1835). Parijs, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2003,301 p.

37091. BOUMA, G.N. (samenst.), Nederlandse koopvaardijschepen 1820 t/m 1900. Haren, eigen uitgave, 2001, 2 dl. (1200 p.) *(verbeterde uitgave van 'Lijst van Nederlandse koopvaardijschepen alsmede hun gezagvoerders en thuishavens 1820-1900', Hoorn, Stichting Nederlandse Kaap-Hoornvaarders, 1998)*

37092. BRAY, MAYNARD, BENJAMIN A.G. FULLER, PETER T. VERMILYA, Mystic Seaport watercraft. Mystic (CT), Mystic Seaport Museum, 2001, 396 p. *(derde uitgebreide uitgave)*

37093. DEMERLIAC, ALAIN, Nomenclature des navires français de 1800 à 1815. Nice, Éditions A.N.C.R.E., 2003, 366 p.

37094. –, La Marine du Consulat et du Premier Empire: nomenclature des navires français de 1800 a 1815. Nice, A.N.C.R.E., 2003

37095. FULLER, BENJAMIN A.G., 87 boat designs, a catalog of small boat plans from Mystic Seaport. Mystic (CT), Mystic Seaport, 2002, 104 p.

37096. GILDEMACHER, KAREL FERDINAND (samenst., eindred.), Skipperstaal: lexicon van de Friese schipperij 1850-2000; red. bijdragen Klaas Jansma, Jelmer Kuipers. Leeuwarden, Penn & Partners, 2003, 336 p.

37097. HEUMAN, GAD, JAMES WALVIN (eds.), The slavery reader. Londen/New York, Routledge, 2003, xvi, 800 p., ill.

37098. HORN-VAN NISPEN, MARIE-LOUISE TEN, Biografische schetsen van waterstaatkundigen.

JCBG 57, 2003, 139-152, ill. *(behandelt de mogelijkheden voor het schrijven van biografische schetsen van waterstaatkundigen met als voorbeelden die van Christiaan Brunings (1736-1805), Justus Dirks (1825-1886) en Gerrit Jan van den Broek (1879-1935))*

37099. HOWGEGO, RAYMOND JOHN, Encyclopedia of exploration to 1800: a comprehensive reference guide to the history and literature of exploration, travel and colonization from the earliest times to the year 1800. Potts Point (NSW), Hordern House, 2003, xvi, 1168 p.

37100. JACOBS, IRENE B. (samenst.), Tijdschrift voor zeegeschiedenis: register op jaargang 11 t/m 20 (1992 tot en met 2001). Sliedrecht, Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis, 2003, 57 p.

37101. MARIONÉ, PATRICK, The complete navy list of the Napoleonic Wars 1793-1815. Brussel, SEFF, 2003 (cd-rom) *(biedt een uitgebreid overzicht van de meer dan 11.000 marine-officieren, die dienden in de Royal Navy tussen 1787 en 1817)*

37102. ROBERTS, DAVID H., Vocabulaire de marine: Français-Anglais et Anglais-Français des termes et locations maritimes du 18e siècle. Nice, A.N.C.R.E., 2003, 232 p.

37103. VAN CLEEMPOEL, KOENRAAD, A catalogue raisonné of scientific instruments from the Louvain School, 1530-1600. Turnhout, Brepols, 2002, XII, 284 p., ill.

37104. WEIDEMA, JAN, Wat vaart daar?: typenoverzicht van: het Historisch Bedrijfsvaartuig: historische (ouder dan 50 jaar, in ijzer of staal), bedrijfsvaartuigen (binnenvaart vrachtschepen). Amsterdam, Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB), 2002 (cd-rom)

37105. WITTHÖFT, HANS JÜRGEN (ed.), Köhlers Flottenkalender 2004: internationales Jahrbuch der Seefahrt. Hamburg, Koehlers Verlagsgesellschaft, 2003, 272 p., ill.

37106. –, Köhlers Flottenkalender 2003: internationales Jahrbuch der Seefahrt. Hamburg, Koehlers Verlagsgesellschaft, 2002, 272 p., ill.

37107. (CATALOGUS), Charting Neptune's realm: from classical mythology to satellite imagery; Donald S. Johnson, ed.. Portland (ME), Osher Map Library and Smith Center for Cartographic Education, University of Southern maine, 2003, 56 p., ill.

37108. (N.N.), Dictionnaire d'histoire de la pharmacie. Parijs, Pharmathèmes Editions, 2003, 600 p. *(passim maritiem, onder meer over de geneeskunde aan boord)*

ALGEMENE MARITIEME LITERATUUR

37109. ARMITAGE, DAVID, MICHAEL J. BRADDICK (eds.), The British Atlantic world, 1500-1800. Basingstoke, Palgrave/Macmillan, 2002, xx, 324 p.

37110. ASHTON, N., D. HELLEMA (eds.), Unspoken allies: Anglo-Dutch relations since 1780. Amsterdam, Amsterdam University Press, 2001, 292 p. *(passim maritiem)*

37111. BEDNARIK, ROBERT G., The first mariners. AN 61, 2001, 317-324, ill.

37112. BLUE, LUCY, Maritime ethnograpohy: the reality of analogy. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 334-338, ill.

37113. BROOD, PAUL, KARIJN DELEN (samenst., red.), Het vaderlandse geschiedenis boek. Den Haag, Nationaal Archief; Zwolle, Waanders Uitgevers, 2003, 448 p., ill. *(passim maritiem)*

37114. BRUIJN, JAAP R., L'enseignement de l'histoire maritime à l'etranger: 5. Les Pays Bas. CHM 2003, no. 51, 8-11

37115. CAIN, P.J., A.G. HOPKINS, British imperialism, 1688-2000. Londen/New York, Longman, 2001, xxiv, 739 p. (tweede druk; eerste druk verscheen in 1993)

37116. CANDIANI, GUIDO, L'enseignement de l'histoire maritime a l'etranger (suite): 7. L'Italie; vert. Roberto Barazzutti. CHM 2003, no. 53, 15-20

37117. CRAIG, R.S., R. PROTHEROE JONES, M.V. SYMONS, The industraila dn maritime history of Llanelli and Burry Port 1750 to 2000. Llanelli, Carmarthenshire County Council, 2002, viii, 672 p., ill.

37118. CUYVERS, LUC, Tienduizend jaar varen: een wereldgeschiedenis. Leuven, Davidsfonds; Abcoude, Fontaine Uitgevers, 2003, 159 p., ill.

37119. DECKEL, PER, Strategies in a coastal landscape. (Proceedings) Maritime warfare in Northern Europe (Copenhagen, 2002) 209-215, ill.

37120. DODDS, KLAUS, Pink ice: Britain and the South Atlantic empire. Londen/New York, I.B. Tauris, 2002, xxii, 229 p. *(passim maritiem; behandelt de Engelse aanwezigheid in Antarctica en het zuidelijk gedeelte van de Atlantische Oceaan in de twintigste eeuw)*

37121. DOEL, H.W. VAN DEN, G. VAN BOOM (red.), In het verleden behaalde resultaten: bijdragen tot de Nederlandse beleggingsgeschiedenis. Amsterdam, Bert Bakker, 2002, 231 p., ill. *(passim maritiem)*

37122. EMPERAIRE, JOSE, Les nomades de la mer. Le Serpent de Mer, 2003, 345 p. *(betreft de Alakaluf, een volk dat leeft in het uiterste zuiden van Zuid-Amerika)*

37123. FAUCOUNAU, JEAN, Les peuples de la mer et leur histoire. Parijs, L'Harmattan, 2003, 196 p.

37124. FRANCO CASTAÑÓN, HERMENEGILDO, Sin perder el norte (tres siglos de historia de la Zona Marítima del Cantábrico). Valladolid, Quirón Ediciones, 2003, 192 p., ill.

37125. GANTER, REGINA, China and the beginning of Australian history. GC 25, 2003, no. 1, 3-19

37126. GERDS, PETER, Das Sujet des Matrosenliedes im "Fliegende Holländer" fand Wagner auf einem mecklenburgischen Schiff. Köhlers Flottenkalender 2003, 208-209, ill. *(Richard Wagner (1813-1883) is de componist van de opera 'De vliegende Hollander', die voor het eerst werd opgevoerd in Dresden in 1843)*

37127. GOSCH, FRANK, Festungbau an Nordsee und Ostsee: die Geschichte der deutschen Küstenbefestigungen bis 1918. Hamburg/Berlijn/ Bonn, E.S. Mittler & Sohn, 2003, 200 p.

37128. GREENHILL, BASIL, The letter bag of the Great Western – a light hearted piece of research. NSY 1998 (verschenen 1999), 35-48

37129. GREENLAW, JOANNA, The history of the radio officer in the British merchant navy and on deep-sea trawlers. Carmarthenshire (Wales), Dinefwr Publishers, 2002, 231 p., ill.

37130. GRIFFATON, MARIE-LAURE e.a., Souvenirs de rivages: bibelots et images du tourisme balnéaire. Parijs etc., Somogy Editions etc., 2001, 96 p., ill.

37131. GRIMM, OLIVER, The military context of Norwegian boathouses AD 1-1500. (Proceedings) Maritime warfare in Northern Europe (Copenhagen, 2002) 105-123, ill.

37132. HEIDEN, MARIA, ANDREA PIERSMA, Hotel New York: 10 jaar in Rotterdam. Rotterdam, Hotel New York, 2003, 448 p., ill. *(betreft de geschiedenis van Hotel New York, gevestigd in het voormalige kantoorgebouw van de Holland-Amerika Lijn)*

37133. HEINE, KARL-HEINZ, Nachruf auf Publikationen von Lloyd's Register of Shipping (Supplement mit Neuzugängen und Lloyd's Shipping Index). Nordlicht 11, 2003, Heft 41, 31-35, ill.

37134. HINKKANEN, MERJA-LIISA, Sharing a sea, sharing a culture?: Baltic maritime communities in the nineteenth century. NSY 1998 (verschenen 1999), 49-62

37135. HOEK, SIETSE VAN DER, Vredenhof: rustplaats voor drenkelingen op Schiermonnikoog. Amsterdam/Antwerpen, Contact, 2003, 110 p., ill.

37136. HOOGEVEEN, J. FEMKE e.a. (eds.), World wide waters: the maritime dimension of global prosperity and stability. The Hague, Institute for Maritime History, 2002, 96 p., ill. *(verslag van een symposium, gehouden op 22 februari 2002 te Amsterdam)*

37137. JAEGER, GÉRARD, Les amazones de sept mers. Parijs, Editions de Félin, 2003, 224 p.

37138. JAMIESON, ALAN G., Ebb tide in the British maritime industries: change and adaptation, 1918-1990. Exeter, Exeter University Press, 2003, [14], 239 p., ill.

37139. JESCH, JUDITH, Sea-battles in skaldic poetry. (Proceedings) Maritime warfare in Northern Europe (Copenhagen, 2002) 57-64

37140. KONINCKX, CHRISTIAN, L'histoire maritime en Belgique: enseignements et recherche scientifique. CHM 2003, no. 52, 7-15

37141. KONING, LIZETTE DE, Archieven opgenomen in het Geheugen van de Mensheid. Nationaal Archief Magazine 2003, nr. 3, 22-25, ill. *(over het VOC-archief, dat een plaats is toegekend in het 'Memory of the World Register' van de Unesco)*

37142. KOPPER, CHRISTOPHER, Handel und Verkehr im 20. Jahrhundert. München, Oldenbourg, 2002, 152 p. *(passim maritiem)*

37143. KOWALESKI, MARYANNE (ed.), The Havener's accounts of the earldom & duchy of Cornwall 1287-1356. Exeter, Devon and Cornwall Records Society, 2001, xi, 361 p., ill. *(passim maritiem)*

37144. LIPMAN, ANDREW, The wild New England shore: reinventing nature in Watch Hill, Rhode Island, 1830-1890. LMS 54, 2003, 74-84, ill. *(betreft de kustontwikkeling van Rhode Island; passim maritiem)*

37145. LUDWIG, CURT GÜNTHER, "Der-die-das" und warum Schiffe immer "weiblich" sind!. Köhlers Flottenkalender 2003, 229-231

37146. MALMROS, RIKKE, Leidangr in Old Norse court prose. (Proceedings) Maritime warfare in Northern Europe (Copenhagen, 2002) 277-286

37147. MEHL, HEINRICH (ed.), Historische Schiffe in Schleswig-Holstein: vom Nydamboot zur Gorch Fock. Heide, Verlag Boyens & Co., 2002, 204 p., ill.

37148. MENZEL, HORST, Das Simon-van-Gijn-Museum in Dordrecht. Logbuch 39, 2003, 206-212, ill. *(behandelt een aantal historische scheepsmodellen uit de museumcollectie)*

37149. MILLS, CHRIS, Beyond the harbour lights. Caithness, Whittles Publishing, 2003, viii, 158 p., ill. *(behandelt scheepvaartgebeurtenissen aan de hand van krantenberichten uit de periode 1920-1940*

37150. NIELSEN, KAY S., The amphibious capacity

of the medieval Danish armies. (Proceedings) Maritime warfare in Northern Europe (Copenhagen, 2002) 65-72

37151. PÉRON, FRANÇOISE (dir.), Le patrimoine maritime: construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2003, 538 p., ill.

37152. PIETSCHMANN, HORST (dir.), Atlantic history: history of the Atlantic system 1580-1830: papers presented at an International Conference held 28 August-1 September 1999, in Hamburg. Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 2002, 556 p.

37153. PLAAT, GEES VAN DER, Eendracht als opdracht: Lieuwe van Aitzema's bijdrage aan het publieke debat in de zeventiende-eeuwse Republiek. Hilversum, Verloren, 2003, 264 p., ill. *(proefschrift Universiteit van Amsterdam; passim maritiem, o.a. over de Eerste Engelse Oorlog (1652-1654))*

37154. PLAS, WIL VAN DER, Katwijkse klederdrachten 1800-1985. 's-Gravenhage, De Nieuwe Haagsche, [2003], 140 p., ill.

37155. PRAGER, HANS-GEORG, Waterkant: ein Reisebegleiter von Küste zu Küste. Hamburg, Koehlers Verlagsgesellschaft, 2002, 160 p., ill.

37156. SANDERS, RIK, Ahoy, William Vance. Stripschrift 35, 2003, nr. 351, 8-13, ill. *(betreft de Belg William Vance, pseudoniem van William Josef van Cutsum, geboren 1935, tekenaar van maritiem-historische stripverhalen)*

37157. SAWYER, BIRGIT, PETER SAWYER, Die Welt der Wikinger. Berlijn, Siedler Verlag, 2002, 476 p., ill.

37158. STAGL, JUSTIN, Eine Geschichte der Neugier: die Kunst des Reisens 1550-1800. Wenen/Keulen/Weimar, Böhlau Verlag, 2002, 413 p., ill. *(vertaling van 'A history of curiosity: the theory of travel 1500-1800')*

37159. STAHL, JOACHIM, Flensburg maritim. Nordlicht 11, 2003, Heft 41, 23-31, ill.

37160. TEITLER, G., Technologie en de western way of warfare: een complexe verhouding in vogelvlucht bezien. MB 113, 2003, 339-342, ill. *(passim maritiem)*

37161. TRACY, NICHOLAS (ed.), The age of sail: the international annual of the historic sailing ship, vol. I (2002-2003). Londen, Conway Maritime Press, 2002, 208 p., ill.

37162. VAN CAMPENHOUDT, MARC, L'évolution des dictionnaires de traduction du domaine maritime au XIXe siècle: aux sources de 'De la quille à la pomme de mât'. CHM 2003, no. 52, 83-97

37163. VERBEEK, J.R., 'Zwetende pantsermannen bestaan niet!': de geschiedenis van het Fort aan den Hoek van Holland en haar bewoners. Hoek van Holland, Stichting "Nederlands Kustverdedigingsmuseum Fort aan den Hoek van Holland", 2001, 244 p., ill.

37164. WARD, ROBIN, Research the note: the Flemyng bark. NSY 1998 (verschenen 1999), 117-120

37165. WASSENAAR, J.D.TH., Dominee Adam Westermann en zijn bestseller (Groote) Christelycke Zee-vaert (1611-1743). FSM 2002 (verschenen in 2003), 43-53, ill.

37166. WILLIAMS, GARETH, Ship-levies in the Viking Age: the methodology of studying military institutions in a semi-historical society. (Proceedings) Maritime warfare in Northern Europe (Copenhagen, 2002) 293-308, ill.

MARITIEME ICONOGRAFIE

37167. ACDA, G.M.W., Ter herinnering aan John Siliacus. BW 58, 2003, 406, ill. *(betreft de zeeschilder John Siliacus (1916-2003))*

37168. ALHADEFF, ALBERT, The raft of the Medusa: Géricault, art and race. München, Prestel, 2002, 191 p., ill.

37169. BASCH, LUCIEN, Les galères de la Vue de Venise de Jacopo de Barberi (1500). (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 233-240, ill.

37170. BLAZER, CAREL, Holland zonder haast: foto's van Carel Blazer GKf; inl. Jan Brokken. Amsterdam, Voetnoot, 2002, [8], 75, [6] p., ill. *(fotoboek, passim maritiem)*

37171. BOER, EUGENIE, Een moortje als versiering: de zwarte page in de Nederlandse schilderkunst. SH 58, 2003, 296-301, ill. *(betreft de afbeelding van zwarte pages in de Noord-Nederlandse schilderkunst van de zeventiende eeuw, o.a. op portretten van (echtgenotes van) zeehelden)*

37172. BOOGAART, ERNST VAN DEN, Civil and corrupt Asia: image and text in the Itinerario and the Icones of Jan Huygen van Linschoten. Chicago (IL), Chicago University Press, 2002, 122 p. *(vertaling van 'Het verheven en verdorven Azië: woord en beeld in het Itinerario en de Icones van Jan Huygen van Linschoten' (Amsterdam, Het Spinhuis, 2000); zie nr. 31002)*

37173. BOUDRIOT, JEAN, MICHEL PETARD, Marine Royale XVIIe-XVIIIe siècles: uniformes, equipment, armement. Parijs, Jean Boudriot, 2003, 280 p., ill.

37174. BOUMA, GEPKE, PAUL VAN DE LAAR, RIEN VROEGINDEWEIJ, Eigenzinnig en ongrijpbaar: Dolf Henkes (1903-1989). Schiedam, TDS Uitgevers, 2003, 140 p., ill. *(leven en werk van deze Rotterdamse schilder van onder andere haventaferelen)*

37175. BRUIJN, MAX DE, REMCO RABEN (red.), The sketchbooks of Jan Brandes (1743-1808): traveller to Cape Town, Ceylon and Batavia. Zwolle, Waanders Uitgevers; Amsterdam, Rijksmuseum, 2004, 464 p., ill. *(Brandes beeldde onder meer het leven aan boord van VOC-schepen af)*

37176. CROAD, STEPHEN, Liquid history: the Thames through time. Londen, B.T. Batsford, 2003, 208 p., ill. *(fotoboek)*

37177. DAALDER, REMMELT, Fraaie Gezigten van Neerland's West-Indiën: Suriname en de Antillen in het werk van Gerard Voorduin. In: *(Remmelt Daalder e.a. (red.))* De ontdekking van de wereld (Zutphen/ Amsterdam, 2003) 90-101, ill.

37178. –, Scheepvaartmuseum koopt zeegezicht van Savery de Oude. Zeemagazijn 28, 2002, nr. 3, 4-5, ill. *(behandelt een zeestuk van Hans Savery de Oude (1564/65-ca. 1625)*

37179. –, Annemie Wolff, fotografe van de Amsterdamse haven. Amstelodamum 90, 2003, 5, 28-30, ill.

37180. –, DIEDERICK WILDEMAN, Ontdekkingen in beeld: illustraties in gedrukte verslagen van zeereizen. In: *(Remmelt Daalder e.a. (red.))* De ontdekking van de wereld (Zutphen/Amsterdam, 2003) 60-73, ill.

37181. EERLAND, WILLEM, Schilder der zeilvaart: Maarten Platje. SZ 27, 2003, nr. 10, 36-37, ill.

37182. FLATMAN, JOE, Illuminating ships: integrating the evidence from images and materials in Medieval Europe. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 306-309, ill.

37183. GIESE, OTTO, JAMES E. WISE JR., Shooting the war: the memoirs and photographs of a U-Boat officer in World War II. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2003, 312 p., ill.

37184. HALLEY, PASCAL (fotogr.), France, l'album souvenir. Le Touvet, Éditions MDV, 2003, 70 p., ill. *(foto's van het passagiersschip 'France', dat in 1960 te water werd gelaten)*

37185. HETEREN, MARJAN, Jacob Maris (1837-1899): ik denk in mijn materie. Zwolle, Waanders; Haarlem, Teylers Museum; Oss, Museum Jan Cunen, 2003, 183 p., ill. *(passim maritiem)*

37186. HUGHES, ELEANOR SIAN, Vessels of empire: eighteenth-century British marine paintings. Ann Arbor (MI), UMI Microform, 2001, 358 p., ill.

37187. KUIPERS, JAN J.B., Zeemanskunst: schitterende schepen uit het werk van Jan de Quelery. Zaltbommel, Europese Bibliotheek, 2003, 240 p., ill. *(leven en werk van deze Vlissingse zeeschilder, geboren in 1957)*

37188. LETROSNE, JACQUES, Hardes et uniformes de matelots (de Louis XIV à 1937); 16 platen in aquarel door A. Goichon. Le Touvet, Éditions MDV, 2001, 80 p., ill.

37189. LOHUIZEN, KADIR VAN, Aderen. Amsterdam, Mets & Schilt; Heidelberg, Braus; Arles etc., Actes Sud, 2003, [240] p., ill. *(fotoboek waarin een beeld wordt gegeven van het leven op en langs de rivieren Niger, Jangtse, Ganges, Donau, Amazone, Mississippi en Ob)*

37190. McDONALD, MARK, The print collection of Ferdinand Columbus 1488-1539: a Renaissance collector in Seville. Londen, The British Museum Press, 2004, 2 vols. (342, 560 p.), ill. + cd-rom *(Ferdinand Columbus was de onwettige zoon van Christoffel Columbus en vergezelde zijn vader bij diens laatste reis naar de Nieuwe Wereld in 1502)*

37191. ONNES, JACK, Glaskunst op coasters. BW 58, 2003, 274-275, ill.

37192. PLISSON, PHILIP (fotogr.), De zee; teksten: Éliane Georges. Tielt, Lannoo; Warnsveld, Terra, 2003, [412] p., ill. *(fotoboek; vertaling van 'La mer' (Parijs, Ola Martinière, 2002))*

37193. PRUD'HOMME VAN REINE, R.B., De zeeslag bij Gibraltar bij prins Maurits. Zeemagazijn 29, 2003, nr. 2, 4-5, ill. *(behandelt de geschiedenis van een schilderij van de zeeslag bij Gibraltar door Cornelis Claesz. van Wieringen)*

37194. –, Het verloren portret van Jan Pieterszoon Coen. Zeemagazijn 28, 2002, nr. 3, 2, ill.

37195. –, De zeeslag bij Sluis bij de markgraven van Baden-Durlach. Zeemagazijn 29, 2003, nr. 1, 4-5, ill. *(behandelt de geschiedenis van een schilderij van de zeeslag bij Sluis, toegeschreven aan Hendrick Cornelisz. Vroom)*

37196. –, Dirk Muller: portret van een VOC-kapitein. Zeemagazijn 28, 2002, nr. 4, 4, ill.

37197. –, De zeeslag bij Kijkduin bij de Engelse adel. Zeemagazijn 29, 2003, nr. 3, 4-5, ill. *(behandelt de geschiedenis van een schilderij van de zeeslag bij Kijkduin door Willem van de Velde de Jonge)*

37198. RADTKE, CHRISTIAN, Krieg und Kult: die Eroberung der Insel Rügen 1169 und die Portalreliefs an den Domen von Schleswig und Ribe. (Proceedings) Maritime warfare in Northern Europe (Copenhagen, 2002) 217-236, ill.

37199. REUVEKAMP, RELINDE, 17th century topo-

graphic pantings: navigational aids or works of art?. Londen, eigen uitgave, 2003, 36 bl., ill.

37200. ROMER, HERMAN, Oudehaven en omgeving in Rotterdam. Zaltbommel, Aprilis, 2003, 143 p., ill.

37201. ROSENFELD, STANLEY, Ein Jahrhundert unter Segeln: ausgewählte Fotos von Morris Rosenfeld und Stanley Rosenfeld, legendäre Fotografen der America's Cup-Regatten; vert. Aloys von Hammel. Hamburg, Edition Maritim, 2003, 300 p., ill. *(vertaling van 'A century under sail: selected photographs' (Mystic (CT), Mystic Seaport, 2001; zie nr. 34764)*

37202. ROUSMANIERE, JOHN, Sleek: classic sailboat photography from the Rosenfeld Collection at Mystic Seaport. Mystic Seaport (CT), Mystic Seaport Museum, 2003, 144 p., ill.

37203. SANDERS, G.P., Romein de Hooghe en de penning op het honderdjarig bestaan der Verenigde Oost-Indische Compagnie in 1702. De Beeldenaar 27, 2003, nr. 1, 4-12, ill.

37204. SCHOKKENBROEK, JOOST C.A., Een Duitse graveur in Amsterdam: J.C. Konsé (1700-1758) en zijn plaquette voor de VOC. Amstelodamum 90, 2003, 6, 3-14, ill.

37205. SCHOLL, LARS U., 19 m-R-Yacht Ellinor: ein Hinterglasgemälde des marinemalers Uwe Lütgen. DSI 25, 2003, 2, 18-19, ill.

37206. SCHOLTEN, FRITS, Sumptuous memories: studies in seventeenth-century Dutch tomb sculpture. Zwolle, Waanders, 2003, 272 p., ill. *(behandelt o.a. graftombes van zeehelden)*

37207. SPRINGMANN, MAIK-JENS, Thoughts on the typology of Stone Age boat petroglyphs from the White Sea and Lake Onega, Russia. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 160-168, ill.

37208. TAYLOR, JAMES, Arthur Briscoe (1873-1943): master marine artist. MLT 2003, no. 19, 64-69, ill.

37209. THIEL, IRENE VAN, PIETER VAN THIEL, Anna Steyns en de schrijvers en tekenaars in haar liedboek. BuR 51, 2003, 36-63, ill. *(liedboek uit 1611, dat enkele maritieme tekeningen bevat van de hand van Cornelis Claesz. van Wieringen)*

37210. TRACY, NICHOLAS, Marine plates from the Microcosm. In: *(Nicholas Tracy (ed.))*, The age of sail (Londen, 2002) 133-146, ill. *(beschrijving van de illustraties uit het boek van William Henry Pyne 'Microcosm: or a picturesque delineation of the arts, agriculture, &c. of Great Britain ...' (Londen, S. Goswell, 1803)*

37211. VISSER, H., De Koninklijke Marine: foto's en feiten, 1922-1964. Zaltbommel, Aprilis, 2003, 96 p., ill.

37212. VITIELLO, GREGORY, The horror of the Medusa. Compass 71, 2003, 1, 2-5, ill.

37213. VOSS, JÜRGEN, Lichter am Horizont: Leuchttürme zwischen Tag und Nacht. Hamburg, Edition Maritim, 2003, 143 p., ill. *(fotoboek)*

37214. WESTPHAL, VOLKER, Der Stein von Karlby: eine Schiffsdarstellung vom Anfang der Segelschiffahrt im Norden. Logbuch 39, 2003, 185-191, ill.

37215. WILSON-BAREAU, JULIET, DAVID DEGENER, Manet and the sea. New Haven (CT), Yale University Press, 2003, 260 p., ill. *(betreft de maritieme schilderijen van Edouard Manet (1832-1883))*

37216. (CATALOGUS), Johan Barthold Jongkind; John Sillevis e.a. Zwolle, Waanders Uitgevers; Den Haag, Gemeentemuseum, 2003, 232 p., ill. *(passim maritiem)*

37217. (CATALOGUS), Hommes de mer: 2e biennale internationale de la photographie maritime; Jean Marcel Humbert, dir. Parijs, Musée national de la marine, 2002, 144 p., ill.

37218. (N.N.), Werbekreuzzug der Reedereien. Kreuzfahrten 2003, 2, 30-33, ill. *(behandelt het schip als centraal motief in affiches van scheepvaartmaatschappijen)*

37219. (N.N.), The gallery. In: *(Nicholas Tracy (ed.))*, The age of sail (Londen, 2002) 199-204, ill. *(een selectie van Nelson memorabilia uit de Warwick Leadlay Gallery in Greenwich, Londen)*

MARINE – ALGEMEEN

37220. BAIL, RENÉ, Commados de marine au combat. Parijs, Editions Grancher, 2003, 356 p., ill.

37221. BARNETT, CORRELLI, The rise of British sea power. JN 56, 2003, 177-183

37222. CONNELL, ROYAL W., WILLIAM P. MACK, Naval ceremonies, customs, and traditions. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2003, 152 p. *(zesde druk, eerste druk 1934)*

37223. GARCÍA-MOLINA RIQUELME, ANTONIO, La Inquisición y la gran biblioteca de Guardias Marinas. RHN 21, 2003, Núm. 82, 91-101, ill.

37224. GLETE, JAN, Naval power and warfare 1815-2000. In: *(Jeremy Black (ed.))*, War in the modern world, 1815-2000 (New York, 2003) 217-236

37225. HATTENDORF, JOHN B., The uses of maritime history in and for the navy. NWCR 56, 2003, 2, 13-38

37226. HEINEMANN, WERNER, Kiautschou: ein Kapitel deutscher Marinegeschichte. Köhlers Flottenkalender 2004, 227-230, ill.

37227. HOFFMAN, FRANCIS G., Thinking ahead intelligently. NWCR 56, 2003, 1, 155-158 *(bespreking van Thomas C. Mahnken, 'Uncovering ways of war: U.S. intelligence and foreign military innovation, 1918-1941; zie nr. 37233)*

37228. HUGHES, LINDSEY, Peter the Great: a biography. New Haven/Londen, Yale University Press, 2002, xv, 285 p.

37229. KUHNKE, ULRICH, Zar Peter der Große beginnt mit dem Aufbau einer russischen Flotte. Köhlers Flottenkalender 2004, 167-176, ill.

37230. LAVERY, BRIAN, Jack Aubrey commands: an historical companion to the naval world of Patrick O'Brian. Londen, Conway Maritime Press, 2003, 182 p., ill. *(de maritieme romans van Patrick O'Brian, eigenlijke naam Richard Patrick Russ (1914-2000), rond de figuur van Jack Aubrey spelen zich af in de Napoleontische tijd)*

37231. LEEBEEK, C.D.M.J., Michiel Adriaenszoon de Ruyter en Bonifacius Cau. Mars et Historia 37, 2003, nr. 3, 21-34, ill.

37232. LINCOLN, MARGARETTE, COLIN WHITE, Kiss me, Horatio. HT 53, 2003, 11, 21-23, ill. *(over 32 brieven van Frances Nelson aan haar man's 'prize agent' Alexander Davison, geschreven begin 1801)*

37233. MAHNKEN, THOMAS C., Uncovering ways of war: U.S. intelligence and foreign military innovation, 1918-1941. Ithaca (NY), Cornell University Press, 2002, 176 p. *(passim maritiem)*

37234. MORTON, JOHN FASS, Mustin: a naval family of the twentieth century. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2003, 296 p., ill.

37235. PADFIELD, PETER, Rule Britannia: the Victorian and Edwardian Navy. Londen, Pimlico, 2002, 246 p. *(heruitgave)*

37236. PHILLIPS, DONALD T., JAMES M. LOY, Characters in action: the U.S. Coast Guard on leadership. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2003, 152 p.

37237. PROME, JEAN-LOUIS, Les nouvelles ambitions françaises dans la domaine de l'amphibie. Raids 2003, no. 207, 12-25 *(behandelt de strategische ontwikkeling van Franse amfibische operaties)*

37238. ROODHUYZEN, THEA, De Admiraliteit van Friesland. Franeker, Van Wijnen, 2003, 56 p., ill.

37239. SCHEEL, EUGENE M., Quantico: expanding a U.S. Marine Corps base. The Portulan 2003, issue 57, 34-37

37240. SCHULTEN, J.W.M., De Nederlandse officier en zijn geschiedenis: honderdvijfentwintig jaar KVEO. Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 2002, 304 p. *(betreft de Koninklijke Vereniging van Eervol ontslagen Officieren van de Nederlandse krijgsmacht, waaronder de marine)*

37241. SONDHAUS, LAWRENCE, Navies of Europe 1815-2002. Londen, Longmans, 2002, 424 p., ill.

37242. TILL, GEOFFREY, The development of British naval thinking: essays in memory of Brian Ranft. Londen, Frank Cass, 2003, 256 p.

37243. TUPET, JACQUES, MAX-PIERRE MOULIN, Tournures et parlures de la marine. Association centrale des officiers de réserve de l'armée de mer/Editions du Gerfaut, 2002, 176 p., ill.

37244. UHLIG, JR., FRANK, Fighting at and from the sea: a second opinion. NWCR 56, 2003, 2, 39-52

37245. VINCENT, EDGAR, Nelson and mission command. HT 53, 2003, 6, 18-19, ill.

37246. VLIET, A.P. VAN, Geen Mercurius zonder Mars: de vloot als beschermer van Nederlandse handelsbelangen in de 17e en 18e eeuw. in: J. Hoffenaar *(red.)*, Nederland en zijn militaire traditie (Den Haag, 2003) 15-16

37247. WAWRO, GEOFFREY, Warfare and society in Europe, 1792-1914. Londen/New York, Routledge, 2003, x, 246 p., ill. *(passim maritiem; eerder verschenen in 2000)*

37248. WIECHMANN, GERHARD, Die preußisch-deutsche Marine in lateinamerika 1866-1914: eine Studie deutscher Kanonenbootpolitik. Bremen, Verlag H.M. Hauschild, 2002, 213 p., ill.

37249. (N.N.), The Royal Navy handbook: the definitive MoD guide. Londen, Conway Maritime Press, 2003, 208 p., ill.

37250. (N.N.), Sheppey and the Royal Navy: a short history of the island's links with the Senior Service. Sheppey Heritage Trust, 2001, 52 p., ill.

MARINE – TOT 1700

37251. ALVES SALGADO, AUGUSTO A., Galeones de Felipe II al servicio de la corona de Portugal. RHN 21, 2003, Núm. 82, 81-89

37252. BACHELOT, BERNARD, Louis XIV en Algerie: Gigeri, 1664. Monaco, Edition du Rocher, 2003, 460 p.

37253. CALDERÓN ORTEGA, JOSÉ MANUEL, El almirantazgo de Granada (1512-1538): una historia conflictiva. RHN 21, 2003, Núm. 82, 7-49

37254. DALY, AOIFE, The dating of naval bases in Southern Scandinavia, 7th to 12th centuries. (Proceedings) Maritime warfare in Northern Europe (Copenhagen, 2002) 153-158, ill.

37255. DE LA FUENTE, PABLO, "Poner el Támesis en llamas": claves interpretativas de la Gran Armada como fuerza anfibia. RHN 21, 2003, Núm. 81, 61-70, ill.

37256. GUILMARTIN, JOHN FRANCIS, Gunpowder & galleys: changing technology & Mediterranean warfare at sea in the 16th century. Londen, Conway Maritime Press, 2003, 352 p., ill.

37257. HAAN, JAAP DE, De schaduw van Cornelis: Cornelis de Witt in de historiografie. TG 116, 2003, 473-493, ill.

37258. HANSEN, ULLA LUND, Logistic considerations in connection with the attacks on Denmark from the sea in the Late Roman period. (Proceedings) Maritime warfare in Northern Europe (Copenhagen, 2002) 29-46, ill.

37259. HEERS, JACQUES, The Barbary corsairs: warfare in the Mediterranean, 1480-1580. Londen, Greenhill Books, 2003, 304 p., ill. *(vertaling van 'Les Barbaresques: la course et la guerre en Mediterranée, XIVe-XVIe siècles' (Parijs, 2001); zie nr. 33832)*

37260. IGARASHI, JANNU, ROMAIN PIGEAUD, La flotte de Kubilaï Khan. Revue Archéologia 2003, No. 405, 52-59 *(behandelt de Chinees-Mongoolse vloot in de dertiende eeuw)*

37261. JØRGENSEN, ANNE NØRGÅRD, Concluding remarks on the Maritime Warfare symposium. (Proceedings) Maritime warfare in Northern Europe (Copenhagen, 2002) 309-335

37262. –, Naval bases in Southern Scandinavia from the 7th to the 12th century. (Proceedings) Maritime warfare in Northern Europe (Copenhagen, 2002) 125-152, ill.

37263. KNIGHTON, C.S., Pepys and the navy. Stroud, Sutton Publishing, 2003, vi, 218 p.

37264. LE FEVRE, PETER, 'It will be a charge to the king to no effect': the faileed attempt to burn the Algerine fleet in 1679. MM 89, 2003, 272-279

37265. LUND, NIELS, "If they neglect military service, they shall emend to the King": the scutage in Danish charters and law. (Proceedings) Maritime warfare in Northern Europe (Copenhagen, 2002) 271-275

37266. LUTUN, BERNARD, La marine de Colbert: etudes d'organisation. Parijs, Economica, 2003, 285 p.

37267. MASON, DAVID J.P., Roman Britain and the Roman Navy. Stroud, Tempus Publishing, 2003, 224 p., ill.

37268. MIRA CABALLOS, MIRA, Hacia la configuración del sistema de flotas: el proyecto de navegación de Bernardino de Mendoza (1548). RHN 21, 2003, Núm. 81, 7-20

37269. NICOLAS, C.B., "Vier rocken voor De Ruyter". Mars et Historia 37, 2003, nr. 3, 35-38, ill.

37270. –, Vier "rocken" voor De Ruyter. MB 113, 2003, 307-309, ill.

37271. OLAUSSON, LENA HOLMQUIST, The fortification of Birka: interaction between land and sea. (Proceedings) Maritime warfare in Northern Europe (Copenhagen, 2002) 159-167, ill.

37272. RANDSBORG, KLAVS, Bastard navies-offensive armies. (Proceedings) Maritime warfare in Northern Europe (Copenhagen, 2002) 199-207, ill.

37273. ROSE, SUSAN, Reportage, representation and reality: the extent to which chronicle accounts can be relied upon when discussing the tactics used in Medieval galley warfare. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 228-232, ill.

37274. TENACE, EDWARD, A strategy of reaction: the Armadas of 1596 and 1597 and the Spanish struggle for European hegemony. EHR 118, 2003, 855-882

37275. TOMALIN, CLAIRE, Samuel Pepys: the equalled self. New York, Knopf, 2002, xxxiii, 470 p., [24] p. pl. *(ook verschenen bij Viking en Penguin Books)*

37276. TOUDOUZE, GEORGES, La bataille de La Hougue, 29 mai 1692; Roger Lepelley, ed. Isoète, 2003, 224 p. *(heruitgave van de oorspronkelijk verschenen editie van 1899)*

37277. UNGER, RICHARD W., The origins of navies in the Late Middle Ages. (Proceedings) Maritime warfare in Northern Europe (Copenhagen, 2002) 287-291

37278. VARENIUS, BJÖRN, Maritime warfare as an organising principle in Scandinavian society 1000-1300 AD. (Proceedings) Maritime warfare in Northern Europe (Copenhagen, 2002) 249-256, ill.

37279. VLIET, A.P. VAN, 'Een seer hardt ende horribel gevecht': Maarten Harpertsz. Tromp en de Slag bij Ter Heijde (10 augustus 1653). Historisch Jaarboek Westland 16, 2003, 52-75

37280. WALLINGA, HERMAN M., Antonius Certicus. In: *Josine Blok e.a. (red.)*, Tesserae Romanae: opstellen aangeboden aan Hans Teitler ter gelegenheid van zijn afscheid als universitair hoofddocent Oude Geschiedenis aan de Universiteit Utrecht op 2 oktober 2002. Hilversum, Verloren, 2002, 23-36 *(verklaard wordt waarom de Romeinse vlootvoogd M. Antonius Certicus ondanks zijn weinig spectaculaire resultaten in de strijd tegen de zeerovers toch de vermelding 'ex virtute' kreeg)*

37281. WAMERS, EGON, The 9th century Danish-Norwegian conflict: maritime warfare and state formation. (Proceedings) Maritime warfare in Northern Europe (Copenhagen, 2002) 237-248, ill.

37282. WESTERDAHL, CHRISTER, The cognitive landscape of naval warfare and defence: toponymic and archaeological aspects. (Proceedings) Maritime warfare in Northern Europe (Copenhagen, 2002) 169-190, ill.

37283. (N.N.), Documento: instrucción que se dio por el presidente y oidores de la Real Audiecia de México, el 1 de septiembre de 1564, a Miguel López de Lagazoi, gobernador y general nombrado por Su Majestad para el descrubrimiento de las islaf de Ponniente. RHN 21, 2003, Núm. 81, 89-101

37284. (PROCEEDINGS), Maritime warfare in Northern Europe: technology, organization, logistics and administration 500 BC-1500 AD: papers from an international seminar in Copenhagen, 3rd-5th May 2000; Anne Nørgård Jørgensen e.a. (eds.). Copenhagen, The National Museum of Denmark, 2002, 337 p., ill.

MARINE – KAAPVAART EN ZEEROVERIJ

37285. BABUSIAUX, R., Forse bloei in de zeeroverij. MMAB 31, 1996-2000 (verschenen 2001) 180-183

37286. BURNETT, JOHN S., Terreur op zee: moderne piraterij en buitengaats terrorisme. Haarlem, Becht, 2003, 368 p., ill. *(vertaling van 'Dangerous waters: modern piracy and terror on the high seas' (New York, 2002); zie nr. 35912)*

37287. CAMPO, J.N.F.M. à, Gauging the historical dimension of globalization: the case of maritime piracy in insular Southeast Asia. IJMH 15, 2003, no. 1, 159-175

37288. ESCORBIAC, MICHEL, Journal d'une corsaire: expédition de M. Duguay-Trouin commandant l'escadre du Roy Louis XIV: campagne de Rio-Janeiro, 3 juin 1711-6 février 1712. Parijs, Editeur Paris Cyber Village, 2002, 282 p., ill.

37289. GRUFFYDD, K. LLOYD, Piracy, privateering and maritime Wales during the later Middle Ages (part 1). MW 24, 2003, 24-40

37290. GUIDEZ, JEAN-LOUIS, Le corsaire qui fumait devant le roi: la passion selon Jean Bart. [Brax], Editeur SIC, 2003, 95 p., ill.

37291. HARRIS, GRAHAM, Treasure and intrigue: the legacy of Captain Kidd. Toronto, Hounslow Books of Dundurn Press, 2002, 348 p., ill.

37292. HUSSON, JEAN PIERRE, La piraterie maritime: les nouveaux pavillions noirs. Raids 2003, no. 207, 26-33

37293. JACQUIN, FRANÇOIS, La fin de la course barbaresque et la libération des "captifs chrétiens" d'Alger en 1830. CHM 2003, no. 51, 12-33

37294. KONSTAM, ANGUS, Privateers and pirates 1730-1830; ill. Angus McBride. Botley, Osprey Military, 2001, 64 p., ill.

37295. LEVASSEUR, OLIVIER, Charles Cornic (1731-1809), un mythe corsaire. Rennes, Editions Apogée, 2003, 223 p., ill.

37296. MAY, ROBERT E., Manifest destiny's underworld: filibustering in antebellum America. Chapel Hill (NC), University of North Carolina Press, 2002, xviii, 426 p.

37297. PRUD'HOMME VAN REINE, RONALD, Admiraal Zilvervloot: biografie van Piet Hein. Amsterdam/Antwerpen, De Arbeiderspers, 2003, 257 p., [16] p. pl.

37298. SMITH, MICHAEL THOMAS, Blackbeard and the meaning of pirate captaincy. AN 61, 2001, 397-409, ill.

37299. (CATALOGUS), Pirates: the skull and cross bones; Ruthi Gertwagen, Avshalom Zemer (eds.). Haifa, Haifa Museums, the National Maritime Museum, 2002, 264 p., ill. *(tekst in het Engels en Hebreeuws)*

MARINE – 18DE en 19DE EEUW

37300. AUERBACH, HORST, Eine gesamtdeutsche oder einer preußische Marine?, Teil 2 (Schluß). Logbuch 39, 2003, 60-71, ill. *(vervolg van nr. 35933)*

37301. BANKS, KENNETH J., Chasing empire across the sea: communications and the state in the French Atlantic, 1713-1763. Montréal [etc.], McGill-Queen's University Press, 2002, xxi, 319 p., ill.

37302. BERTOCCHI MORÁN, ALEJANDRO N., Don Juan Angel de Michelena en el Río de la Plata. RHN 21, 2003, Núm. 81, 71-84, ill.

37303. BOISTEL, GUY, Une loi de la marine discutée: la réforme des écoles de la marine du 10 août 1791 dans la correspondance Gaspard Monge-Pierre Levêque. CHM 2003, no. 53, 50-65

37304. BOULT, EDWINA, The destruction of Admiral Christian's fleet, 1795. In: *(Nicholas Tracy (ed.))*, The age of sail (Londen, 2002) 11-24, ill. *(betreft de ramp met een deel van een konvooi Britse oorlogsschepen voor de kust van Dorset in november 1795)*

37305. BROWNING JR., ROBERT M., Success is all that was expected: the South Atlantic blockading squadron during the Civil War. Dulles (VA), Brassey's, 2002, xii, 95 p., ill.

37306. BUCHERIE, LUC, Des graffiti et des hommes pendant la Guerre de Sept Ans: l'odyssee du Captain Molyneux Schuldham et des marins du H.M.S. Warwick en France (1756-1758). CHM 2003, no. 52, 69-82, ill.

37307. CASTO, WILLIAM R., "We are armed for the defense of the right of man": the French Revolution comes to America. AN 61, 2001, 263-281, ill.

37308. COOKSON, JOHN, What if Napoleon had landed?. HT 53, 2003, 9, 10-17, ill. *(behandelt de hypothestische vraag wat er met Groot-Brittannië zou zijn gebeurd bij een invasie van Napoleon in 1803-1805)*

37309. CRAWFORD, MICHAEL J. (ed.), The naval war of 1812, a documentary history, Vol. III. Washington (DC), Department of the Navy, 2003, 874 p.

37310. CZISNIK, MARIANNE, El consejo de guerra antes del combate de Trafalgar. RHN 21, 2003, Núm. 81, 49-60

37311. DAVIDS, KAREL, WILLEM MÖRZER BRUYNS, Marine, koopvaardij en zeevaartkunde: een antwoord aan J.M. Mohrmann. TvZ 22, 2003, 175-179 *(reactie op het artikel van J.M. Mohrmann; zie nr. 35964)*

37312. ENTHOVEN, V., Het studieklimaat op het KIM anno 1831-1835, de herinneringen van M.H. Jansen. MKIM 38, 2003, nr. 142, 19-34 *(betreft de schout-bij-nacht titulair b.d. M.H. Jansen (1817-1893))*

37313. FLOHR, DIETER, Ein vergessener russischer Seeheld: Admiral Fjodor Fjodorowitsch Uschakow. Köhlers Flottenkalender 2004, 121-126, ill. *(Uschakow (1750-1817) behaalde verschillende overwinningen in zeeslagen, zoals tegen de Turken bij Kaliakra in augustus 1791)*

37314. FRIEND, JACK, West wind, flood tide: the Battle of Mobile Bay. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2003, 336 p., ill. *(betreft een zeeslag uit de Amerikaanse Burgeroorlog)*

37315. FROST, ALAN, The global reach of empire: Britain's maritime expansion in the Indian and Pacific Oceans, 1764-1815. Carlton, Melbourne University Press, 2003, 404 p., ill.

37316. GOTTSCHALL, TERRELL D., "Go for them with a mailed fist": Otto von Diederichs and the seizure of Kiao-chou, 1897. IJMH 15, 2003, no. 1, 1-25

37317. HARDING, RICHARD, The expedition to Lorient, 1746. In: *(Nicholas Tracy (ed.))*, The age of sail (Londen, 2002) 34-54, ill. *(behandelt een expeditie voor de rol in de ontwikkeling van de bekwaamheid van de Britse marine op het gebied van amfibische oorlogvoering)*

37318. HAYWARD, JOEL, For God and glory: Lord Nelson and his way of war. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2003, xix, 250 p., ill.

37319. HERTERICH, WOLFGANG, 1884: mit SMS Möwe nach Westafrika. Köhlers Flottenkalender 2004, 65-72, ill.

37320. JAMES, WILLIAM M., The naval history of Great Britain during the French Revolutionary ans Napoleonic Wars, volumes 5 and 6. Londen, Conway Maritime Press, 2002, 2 dl. *(fotomechanische herdruk van de editie 1837 van het zesdelige werk, waarvan de eerste editie tussen 1822-1824 verscheen; elk deel van de herdruk ingeleid door Andrew Lambert; deel 5: 1808-1811, deel 6: 1811-1827)*

37321. JENKINS, H.J.K., The quasi-war and American fears of a French invasion in 1798. MM 89, 2003, 462-464

37322. KONSTAM, ANGUS, Duel of the ironclads: USS Monitor and CSS Virginia at Hampton Roads 1862. Botley, Osprey Publishing, 2003, 192 p.

37323. LEPELLEY, ROGER, Une mission à l'Ile de France en 1809-1810: les aventures de la Mouche N 23 et de l'enseigne de vaisseau Maximilien Gautier. CHM 2003, no. 53, 33-42, ill.

37324. MARTINÉZ RUIZ, ENRIQUE, La historia vivida: el proyecto de construcción de la "Romana Trina" en el arsenal de La Carraca (1809) (1). RHN 21, 2003, Núm. 82, 103-108

37325. MILTON, DAVID HEPBURN, Lincoln's spymaster: Thomas Haines Dudley, and the Liverpool network. Mechanicsburg (PA), Stackpole Books, 2003, xxvi, 146 p., ill.

37326. MOHRMANN, J.M., Marine, koopvaardij en zeevaartkunde in de negentiende eeuw: een weerwoord aan C.A. Davids en W.F.J. Mörzer Bruyns. TvZ 22, 2003, 180-182 *(reactie op het artikel van Karel Davids en Willem Mörzer Bruyns; zie nr. 37311)*

37327. NELSON, STUART B., Bringing camels to America. Compass 71, 2003, 1, 30-32, ill. *(over het transport van kamelen met schepen van de U.S. Navy in het midden van de negentiende eeuw; deze kamelen werden ingezet tegen de Indianen in Florida)*

37328. NOTRE, PIERRE, John Paul Jones 1747-1792. Navires et Histoire 2003, no. 20, 30-34

37329. OCAMPO, JOSÉ ANTONIO, La historia marítima en el mundo: la batalla de Trafalgar: síntesis bibliográfica (IX en X). RHN 21, 2003, Núm. 81, 103-105, Núm. 82, 113-115 *(vervolg van nr. 35966)*

37330. PADFIELD, PETER, Maritime power and the struggle for freedom: naval campaigns that shaped the modern world 1788-1851. Londen, John Murray, 2003, xii, 451 p., [16] p. pl., ill.

37331. PAINE, RALPH D., The fight for a free sea: a chronicle of the war of 1812. University Press of the Pacific, 2002, 264 p.

37332. PIOUFFRE, GÉRARD, La nuit des brûlots 11-12 avril 1809. Navires et Histoire 2003, no. 19, 44-52, en no. 20, 66-70 *(betreft de zeeslag bij Sables d'Olonnes)*

37333. PLACER CERVERA, GUSTAVO, Los defensores del Morro. La Habana, Ediciones Unión, 2003, 120 p., ill.

37334. POTGIETER, THEAN, Maritime defence of the Cape of Good Hope, 1779-1803. Historia 48, 2003, 283-308

37335. QUINTERO GONZÁLEZ, JOSÉ, La administración y los técnicos de alta cualificación en La Carraca (1717-1776). RHN 21, 2003, Núm. 82, 51-63

37336. ROBICHON, JEAN-PIERRE, Le rôle de la Marine dans l'approvisionnement de Parisèn blé en 1789. CHM 2003, no. 52, 98-110

37337. RODGER, N.A.M., Image and reality in eighteenth-century naval tactics. MM 89, 2003, 280-296, ill.

37338. ROLANDI SÁNCHEZ-SOLÍS, MANUEL, El intento de sublevación republicana del Arsenal naval de Cartagena de noviembre de 1885. RHN 21, 2003, Núm. 81, 21-48, ill.

37339. ROORDA, ERIC PAUL, Goodwill gunboats: a peacetime role for the U.S. Navy. LMS 54, 2003, 85-92, ill.

37340. SKAGGS, DAVID CURTIS, A historian at work: Thomas Macdonough's relief from command. AN 61, 2001, 411-421

37341. STEPHENSON, CHARLES, 'To the imperial mind': the secret war plan of Lord Dundonald: Kronstadt and Sevastopol. In: *(Nicholas Tracy (ed.))*, The age of sail (Londen, 2002) 69-84, ill.

37342. SUÁREZ, AMPARO, La historia vivida: la reina María Luisa y Trafalgar. RHN 21, 2003, Núm. 81, 85-87

37343. TREW, PETER, St Vincent: the rift with Nelson. In: *(Nicholas Tracy (ed.))*, The age of sail (Londen, 2002) 55-58, ill.

37344. VALE, BRIAN, Lord Cochrane in Chile: heroism, plots, and paranoia. In: *(Nicholas Tracy (ed.))*, The age of sail (Londen, 2002) 59-68, ill. *Lord Thomas Cochrane (1775-1860) speelde als commandant van de Chileense marine een belangrijke rol in de bevrijding van Spaans Amerika*

37345. (N.N.), Documento: Trafalgar: informe dobre el estado de la escuadra inglesa. RHN 21, 2003, Núm. 82, 109-112, ill.

MARINE – 20STE EN 21STE EEUW

37346. AUBOINEAU, FRANÇOIS, Les combats de la 3rd Commando Brigade en Irak. Raids 2003, no. 210, 32-43

37347. BAETEN, P.M.A., De historie van de Marineluchtvaartdienst; red. Theo Postma. Mars et Historia 37, 2003, nr. 3, 2-8, ill.

37348. BEHLING, FRANK, Die Deutsche Marine am Horn von Afrika: kein Ort für einen Urlaub. Köhlers Flottenkalender 2004, 149-154, ill.

37349. BELL, CHRISTOPHER M., BRUCE A. ELLEMAN, Naval mutinies of the twentieth century: an international perspective. Londen/Portland (OR), Frank Cass, 2003, 224 p.

37350. BENNETT, GEOFFREY, Freeing the Baltic. Edinburgh, Birlinn, 2002, 263 p., ill. *(betreft de activiteiten van de Royal Navy in de Oostzee in 1919; eerder verschenen in 1964 onder de titel 'Cowan's war')*

37351. CAFFERKY, SHAWN, The Royal Canadian Navy's drive for diversification: post-war planning, 1943-1945. AN 61, 2001, 431-451

37352. DEBAY, YVES, Coopérative Partner 2003: exercice Otan en Ukraine. Raids 2003, no. 208, 12-21 *(betreft een amfibische oefening in juni 2003)*

37353. DUMAS, ROBERT, Les escorteurs côtiers de la marine nationale 1944-1983. Navires et Histoire 2003, no. 18, 34-45

37354. FRANKLIN, GEORGE, Britain's anti-submarine capability, 1919-1939. Londen/Portland (OR), Frank Cass, 2003, xvi, 208 p., [16] p. pl., ill.

37355. GELDHOF, N., Spijkers voor de marinevliegopleidingen: de slechte reputatie van de eerste serie lesvliegtuigen voor de MLD. MB 113, 2003, 162-171, ill.

37356. GUIGLINI, JEAN, Les marques particulières de navires de guerre français (1900-1950). Vincennes, Service Historique de la Marine, 2002, 210 p.

37357. HOUNAM, PETER, Operation Cyanide: why the bombing of the USS Liberty never caused World War III. Londen, Vision, 2002, X, 289 p., [8] p. pl. *(behandelt het bombardement van een Amerikaans marineschip door de Israëli tijdens de Zesdaagse Oorlog in 1967)*

37358. JOHNSON, ROBERT L., Fletcher destroyer bluejackets: voyages of the USS McGowan DD 678, 1951-54. Bloomington (IN), 1stBooks, 2002, 232 p.

37359. KONINGSBRUGGE, A.J.J.M. VAN, De Derde Golfoorlog: over het ontstaan en het verloop van een succesvolle expeditionaire operatie in Irak. MB 113, 2003, 178-183, ill. *(behandelt de Golfoorlogen van 1980, 1991 en 2003)*

37360. MERSKY, PETER B., From the flight deck: an anthology of the best writing on carrier warfare. Dulles (VA), Brassey's, 2003, 341 p.

37361. MOBLEY, RICHARD A., Flash point North Korea: the Pueblo and EC-121 crises. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2003, 256 p., ill. *(over de verovering van de Noordkoreanen van een Amerikaans marinevliegtuig en marineschip in de jaren '60 van de twintigste eeuw)*

37362. PFEIFFER, INGO, Uboot-Intermezzo der VP-See 1953. Köhlers Flottenkalender 2003, 125-130, ill. *(betreft de Volkspolizei-See in de Duitse Democratische Republiek)*

37363. –, Erster Flottenbesuch unter der Flagge der Seestreitkräfte (DDR) im Ausland: Gdynia 1957. Köhlers Flottenkalender 2004, 202-208, ill.

37364. RYSZEWSKI, HANS J., Mit Kriegsschiffen auf der Bundesbahn ins NATO-Manöver. Köhlers Flottenkalender 2004, 85-88, ill.

37365. SCHÄFER, KNUT, Chronik der Volksmarine. Reutlingen, Preußischer Militär-Verlag Jürgen Bialuch, 2002, 267 p., ill.

37366. SNAAK, A., "Hallo, hier Sok San": de Nederlandse pers en de vredesoperatie in Cambodja, 1992-1993. MB 113, 2003, 332-338, ill.

37367. STAHL, FRÉDÉRIC, Histoire de la marine soviétique: les rêves pharaoniques du camarade Joseph Staline 1938-1940. Navires et Histoire 2003, no. 19, 74-87

37368. –, Navires et actualités au jour le jour. Navires et Histoire 2003, no. 21, 7-29 *(bijzonderheden van de maritieme operaties tussen 15 september en 9 november 2003)*

37369. –, e.a., Irak: la bataille navale de la Mésopotamie 18 mars-18 avril 2003. Navires et Histoire 2003, no. 18, 7-33

37370. –, GUY SCHAEFFER, GILLES RIVET, Tous en Seine l'Armada 2003. Navires et Histoire 2003, no. 20, 17-29

37371. STOKER JR., DONALD J., Britain, France, and the naval arms trade in the Baltic, 1919-1939: grand strategy and failure. Londen/Portland (OR), Frank Cass, 2003, xii, 242 p.

37372. VLIET, ADRI P. VAN, WILLEM J.J. GENESTE, 'Operatie Noach': de hulpverlening door de Koninklijke Marine en de Watersnoodramp van 1953. Den Haag, Instituut voor Maritieme Historie, 2003, 120 p., ill.

37373. WEIR, GARY E., Fast attacks and boomers: submarines in the Cold War: the National Museum of American History. TC 44, 2003, 359-363, ill. *(tentoonstellingsbespreking)*

37374. WIRTH, EGON, Der Aufbau und die Schaffung des ersten Minenrämverbandes der Seestreitkräfte der DDR von 1950 bis 1953. Rostock, Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft Ostsee e.V., 2003, 40 p., ill.

MARINE – 20STE EEUW / EERSTE WERELDOOLOG

37375. ANDRIESSEN, J.H.J. e.a. (red.), IJzeren doodskisten: het U-Bootwapen in de Eerste Wereldoorlog. Soesterberg, Aspekt, 2003, 160 p., ill.

37376. BRIDGLAND, TONY, Outrage at sea: naval atrocities in the First World War. Barnsley, Leo Cooper, 2002, xv, 208 p., ill.

37377. CARESSE, PHILIPPE, La bataille du Dogger Bank. Navires et Histoire 2003, no. 21, 30-47

37378. GROOT, S.J. DE, Het 'Baralong'-incident 19 augustus 1915: misdaad en straf volgens het Britse zeerecht. In: *(Hans Andriessen e.a. (red.))*, De Grote Oorlog: kroniek 1914-1918 (1) (Soesterberg, 2002) 84-106, ill.

37379. –, Skagerrak Schlacht/Battle of Jutland 31 mei-1 juni 1916. In: *(Hans Andriessen e.a. (red.))*, De Grote Oorlog: kroniek 1914-1918 (2) (Soesterberg, 2002) 72-136, ill.

37380. HAAS, K. DE, Het stoomschip Noordam liep twee keer op een mijn. In: *(Hans Andriessen e.a. (red.))*, De Grote Oorlog: kroniek 1914-1918 (1) (Soesterberg, 2002) 162-176, ill.

37381. –, Nederland en Jutland: buitenstaanders, toch betrokken. In: *(Hans Andriessen e.a. (red.))*, De Grote Oorlog: kroniek 1914-1918 (2) (Soesterberg, 2003) 137-143, ill.

37382. LAKE, DEBORAH, The Zeebrugge and Ostend raids 1918. Barnsley, Leo Cooper, 2002, xvi, 208 p., [16] p. pl.

37383. NACHTIGAL, REINHARD, Die Murmanbahn: die Verkehrsanbindung eines kriegswichtigen Hafens und das Arbeitspotential der Kriegsgefangenen (1915 bis 1918). Grunbach, Greiner, 2001, 159 p.

37384. PAGE, C.L.W., The Royal Navy and the raids on St Nazaire and Dieppe. Londen, Frank Cass, 2003, 144 p.

37385. PAINE, RALPH D., The fighting fleets: five months of active service with the American destroyers and their allies in the war zone. University Press of the Pacific, 2002, 516 p.

37386. PITT, BARRIE, Zeebrugge: eleven VC's before breakfast. Londen, Cassell, 2003, 256 p., ill. *(betreft een Britse aanval op de Duitse onderzeebootbasis in april 1918)*

37387. –, Coronel and Falkland: two great naval battles of the First World War. Londen, Cassell, 2002, 192 p., ill.

37388. –, The Zeebrugge and Ostend raids 1918. Barnsley, Leo Cooper/Pen & Sword, 2002, 208 p., ill.

37389. RASTELLI, ACHILLE, ALESSANDRO MASSIGNANI (eds.), La guerra navale 1914-1918: un contributo internazionale alle operazioni in Mediterraneo. Novale (Italië), Edizioni Gino Rossato, 2002, 422 p., ill.

37390. SCHATZ, ERWIN, Nazario Sauro: namesgeber einer U-Boot-Klasse. Köhlers Flottenkalender 2004, 127-129, ill.

37391. SCHULTZ, JÜRGEN, "Unser Kapitän steigt an Bord ...": Peter Strasser und die Marine-Luftschiffe im Ersten Weltkrieg. Köhlers Flottenkalender 2004, 177-183, ill.

37392. STEEL, NIGEL, PETER HART, Jutland 1916: death in the grey wastes. Londen, Cassell, 2003, 480 p., ill.

37393. TIMMERMANS, M.M.H., De inbeslagname van de Nederlandse koopvaardijvloot door de Geallieerden in 1918: de schepenrequisitie in het licht van de verhouding tussen overheid en bedrijfsleven. In: *(Hans Andriessen e.a. (red.))*, De Grote Oorlog: kroniek 1914-1918 (1) (Soesterberg, 2002) 177-197

37394. TRAVERS, TIM, Gallipoli, 1915. Stroud, Tempus Publishing, 2002, 288 p.

37395. VERBEKE, PATRICK, De terechtstelling van Charles Fryatt. In: *(Hans Andriessen e.a. (red.))*, De Grote Oorlog: kroniek 1914-1918 (1) (Soesterberg, 2003) 220-251, ill. *(Charles Fryatt (1872-1916) was gezagvoerder van het s.s. 'Brussels')*

MARINE – 20STE EEUW / TWEEDE WERELDOORLOG

37396. AMBROSE, STEPHEN E., D-Day: 6 juni 1944; vert. Jeske Nelissen e.a.. 's-Gravenhage, BZZTôH, 2003, 623 p., ill. *(vertaling van 'D-Day' (New York, Simon & Schuster, 1994)*

37397. BRENNECKE, JOCHEN, The hunters and the hunted: German U-Boats, 1939-1945. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2003, 328 p., ill.

37398. GRITTEN, JOHN, Full circle: log of the Navy's No. 1 conscript. Dunfermline, Cualann Press, 2003, 352 p., ill.

37399. HAAS, KEES DE, Zestig jaar geleden: Deense marine brengt eigen schepen tot zinken. BW 58, 2003, 294-297, ill.

37400. HERZ, NORMAN, Operation Alacrity: the Azores and the war in the Atlantic. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2003, 280 p., ill.

37401. HUGUEN, ROGER, La Bretagne dans la Bataille de l'Atlantique. Speizet (Finistère), 2003, 667 p., ill.

37402. KERESEY, DICK, PT 105. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2003, 312 p., ill. *(behandelt de geschiedenis van de patrouilleboten van de Amerikaanse marine tijdens de Tweede Wereldoorlog)*

37403. LASSAQUE, JEAN, Guerre navale en Norvège, 8 avril-28 juillet 1940. Parijs, Éditions du Gerfaut, 2003, 333 p.

37404. MALLMANN SHOWELL, JAK P., German naval code breakers. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2003, 160 p., ill.

37405. MARX, HANNS, Der Admiral kommt: eine wahre Geschichte. Köhlers Flottenkalender 2003, 95-96, ill. *(betreft admiraal Otto von Schrader, bevelhebber van de Kriegsmarine voor de Noorse westkust tijdens de Tweede Wereldoorlog)*

37406. MOORE, JEFFREY M., Spies for Nimitz: joint military intelligence in the Pacific War. Annapolis (MD), Naval Institue Press, 2003, 280 p., ill.

37407. NAIMS, GÜNTER, LOTHAR FRÄDRICH, Seekrieg im Ärmelkanal: Vorpostenboote an vorderster Front. Hamburg/Berlijn/Bonn, E.S. Mittler & Sohn, 2003, 168 p., ill.

37408. NÖLDEKE, HARTMUT, VOLKER HARTMANN, La vie dans la base de Lorient (1940-1945). CHM 2003, no. 51, 64-78, ill.

37409. PAGE, C.L.W. (ed.), Home waters and the Atlantic to December 1941. International Specialized Book Service, 2003, 250 p.

37410. PEACOCK, ALAN, The enigmatic sailor. Caithness, Whittles Publishing, 2003, 176 p., ill. *(behandelt het breken van geheime codes tijdens de Tweede Wereldoorlog)*

37411. PLOTKIN, STEPHEN, Sixty years later, the storm of PT-109 still captivates. Prologue 35, 2003, no. 2, 22-26, ill. *(betreft de aanvaring van een Japanse torpedobootjager met de Amerikaanse patrouilleboot PT-109 in augustus 1943 tussen de eilanden Kolombangara en Gizo, waardoor de latere president John F. Kennedy een oorlogsheld werd)*

37412. RAHN, WERNER, Warmsignale und Selbstgewißheit: der deutsche Marine-Nachrichtendienst und die vermeintliche Sicherheit des Schlüssels M ("Enigma") 1943/44. MGZ 61, 2002, 141-154

37413. SABBAGH, JEAN, L'affaire du U-156, un dossier rouvert: révélations sur les suites de sa mission en 1942 à Fort-de-France. CHM 2003, no. 52, 54-59, ill.

37414. SALOU, CHARLES, Rapport sur la destruction du sous marin italien Provana par l'aviso la Curieuse. Navires et Histoire 2003, no. 18, 75-80 *(gebeurtenis vond plaats in juni 1940)*

37415. –, Les avisos et chasseurs de la FNFL. Navires et Histoire 2003, no. 21, 56-73 *(betreft de Forces Navales de la France Libre)*

37416. SMITH, STEVEN TRENT, Wolf pack: the American submarine strategy that helped defeat Japan. Hoboken (NJ), John Wiley & Son, 2003, viii, 312 p., ill.

37417. STAFFORD, EDWARD P., Subchaser. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2003, 256 p., ill.

37418. STAHL, FRÉDÉRIC, Histoire de la marine soviétique: 1941 la marine soviétique face à Barbarossa. Navires et Histoire 2003, no. 20, 71-93

37419. –, La flotte de la Mer Noir pendant la siège de Sébastopol décembre 1941-juin 1942. Navires et Histoire 2003, no. 21, 77-90

37420. STEFFEN, DIRK, Silent triumph: the U.S. submarine campaign against Japanese shipping 1941-1945. WSR 2003, nr. 33, 1 en 3-4, ill.

37421. TOLLEY, KEMP, Caviar and commissars: the experiences of a U.S. Naval officer in Stalin's Russia. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2003, 308 p., ill. *(behandelt de belevenissen van een marine-attaché in Moskou tussen 1942 en 1944)*

37422. VAN HILLE, JEAN-MARC, Le vice-amiral Platon 1886-1944, ou les risques d'un mauvais choix. Estadens, PyréGraph, 2003, 304 p., ill. *(betreft admiraal Charles Platon, gouverneur van Duinkerken tijdens de evacuatie van die stad in mei-juni 1940)*

37423. VAT, DAN VAN DER, D-Day: de langste dag, 6 juni 1944; inl. John S.D. Eisenhower; vert. Femke Foppema e.a.. Tielt, Lannoo; Toronto, Madison Press Books, 2003, 176 p., ill.

37424. WARREN, ALAN, Singapore 1942: Britain's greatest defeat. New York/Hambledon/Londen, New York University Press, 2002, ix, 370 p.

37425. (N.N.), Wij oorlogsvrijwilligers van de Koninklijke marine; samengesteld door het bestuur van de Vereniging voor Oorlogsvrijwilligers van de Koninklijke Marine. Den Haag, De Nieuwe Haagsche, [2003], 167 p., ill.

KOOPVAARDIJ – ALGEMEEN

37426. ABREU-FERREIRA, DARLENE, Gender, free trade and the expansion of a maritime economy in early modern Portugal. In: *(David J. Starkey e.a. (ed.))*, Politics and people in the North Atlantic fisheries since 1485 (Hull, 2003) 156-167

37427. BARBOUR, BARTON H., Fort Union and the Upper Missouri fur trade. Norman, University of Oklahoma Press, 2001, xvi, 304 p., ill.

37428. BECKER, URSULA, Kaffee-Konzentration: zur Entwicklung und Organisation des hanseatischen Kaffeehandels. Stuttgart, Steiner, 2002, 371 p., ill.

37429. BLÄSING, JOACHIM F.E., A mass contribution to Dutch-German industrialization: the port of Rotterdam and its timber trade during the nineteenth century. NSY 1997 (verschenen 1998), 99-113

37430. CRAIG, ROBIN, British tramp shipping, 1750-1914. St. John's (NF), International Maritime Economic History Association, 2003, vi, 408 p., ill.

37431. FORBES MUNRO, J., Maritime enterprise and empire: Sir William Mackinnon and his business network, 1823-1893. Woodbridge/Rochester, Boydell & Brewer, 2003, 536 p., ill.

37432. FUSARO, MARIA, Les Anglais et les Grecs: un réseau de coopération commerciale en Méditerranée vénitienne. Annales 58, 2003, 605-625

37433. GELDERBLOM, OSCAR, Continuïteit en verandering in de handelsgeschiedenis van Amsterdam. BMGN 118, 2003, 49-57 *(bespreking van Clé Lesger, 'Handel in Amsterdam ten tijde van de opstand' (Hilversum, Verloren, 2001); zie nr. 34689)*

37434. GRAßMANN, ANTJEKATHRIN (ed.), Ausklang und Nachklang der Hanse im 19. und 20. Jahrhundert. Trier, Porta Alba, 2001, 143 p., ill.

37435. HANCOCK, DAVID J., L'émergence d'une économie de réseau (1640-1815): le vin de Madère. Annales 58, 2003, 649-672, ill.

37436. HOSTE, STÉPHANE, REGINALD LOYEN, Scheepsbehandelingskosten en havenconcurrentie: de casus van de Antwerpse en Rotterdamse haven (1870-2000). TvZ 22, 2003, 157-173, ill.

37437. LAYTON, IAN, The changing origins of Britain's sawn timber imports, 1700-1990: economic rationality or political strategy?. NSY 1998 (verschenen 1999), 63-94

37438. LESGER, CLÉ, Repliek. BMGN 118, 2003, 58-63 *(reactie op de besprekingen van Jan Willem Veluwenkamp en Oscar Gelderblom van Clé Lesger, 'Handel in Amsterdam ten tijde van de opstand' (Hilversum, Verloren, 2001); zie nrs. 37445 en 37433)*

37439. MÜNCHING, L.L. VON, Nederlandse koopvaardijschepen die deelnamen aan de invasie in juni 1944. BW 58, 2003, 354-356, ill.

37440. –, Een herinnering uit de héél oude doos: passagiersvervoer ... per mand!. BW 58, 2003, 310-311, ill.

37441. SMITH, PAMELA H., PAULA FINDLEN (eds.), Merchants and marvels: commerce, science, and art in early modern Europe. New York, Routledge, 2002, ix, 437 p.

37442. STUDNICKI-GIZBERT, DAVIKEN, La "nation" portugaise: réseaux marchands dans l'espace atlantique à l'époque moderne. Annales 58, 2003, 627-648

37443. THOMPSTONE, STUART, On the banks of the Neva: British merchants in St. Petersburg before the Russian Revolution. HT 53, 2003, 12, 29-35, ill.

37444. TRIVELLATO, FRANCESCA, Juifs de Livourne, Italiens de Lisbonne, hindous de Goa: réseaux marchands et échanges interculturels à l'époque moderne. Annales 58, 2003, 581-603

37445. VELUWENKAMP, JAN WILLEM, Afscheid van de stapelmarkt. BMGN 118, 2003, 41-48 *(bespreking van Clé Lesger, 'Handel in Amsterdam ten tijde van de opstand' (Hilversum, Verloren, 2001); zie nr. 34689)*

KOOPVAARDIJ – REDERIJ

37446. DETLEFSEN, GERT UWE, DETLEF SPANGENBERG, Deutsche Reedereien, Band 19. Bad Segeberg, Verlag Gert Uwe Detlefsen, 2003, 200 p., ill.

37447. –, FRIEDRICH-WILHELM KUNZE, Deutsche Reedereien, Band 20. Bad Segeberg, Verlag Gert Uwe Detlefsen, 2003, 200 p., ill.

37448. FLAYHART III, WILLIAM HENRY, The challenges of financing transatlantic commerce and trade in the period 1870-1884: the American Steamship Company. NSY 1999 (verschenen 2001), 114-140

37449. GISCHLER, ARNOUT C., De Holland-Amerika Lijn in zwaar weer. Zutphen, Walburg Pers, 2003, 224 p., ill. *(behandelt de periode van de overgang van lijnvaart naar cruisevaart in de periode, die voorafging aan het vertrek van de HAL uit Nederland in 1978)*

37450. GRAY, EDWARD, ROY FENTON, Ninety years of the Ramsey Steamship Co Ltd. Preston, Ships in Focus Publications, 2003, 48 p., ill.

37451. GROCE, ALAIN, La Societe Generale des Transports Maritimes à vapeur et ses filiales Compagnie de Navigation France-Amerique, Sefton Steamships Company & Lloyd Latino. Le Touvet, Éditions MDV, 2003, 270 p., ill.

37452. MORRIS, PAUL, A captain from Cape Cod: the merchant fleet of Crowell & Thurlow. Orleans (MA), Lower Cape Publishing, 2002, 184 p.

37453. MÜNCHING, L.L. VON, Wat men in de gedenkboeken niet leest: feiten en gebeurtenissen uit de geschiedenis van de SMN. BW 58, 2003, 476-479, ill.

37454. OLUKOJU, AYODEJI, A "truly Nigerian project?": the politics of the establishment of the Nigerian National Shipping Line (NNSL), 1957-1959. IJMH 15, 2003, no. 1, 69-90

37455. ROOIJEN, A. DEN, De "Andrew Weir Group" ofwel Schotse doorzetters. BW 58, 2003, 436-437, ill.

37456. ROOYEN, C.A. DEN, Ellerman's Line, een lijn van stand!. BW 58, 2003, 390-393, ill.

37457. SMITH, CROSBIE, IAN HIGGINSON, PHILLIP WOLSTENHOLME, "Avoiding equally extravagance and parsimony": the moral economy of the ocean steamship. TC 44, 2003, 443-469, ill. *(betreft the Ocean Steam Ship Company of Liverpool, beter bekend als de Blue Funnel Line)*

37458. VROLIJK, CAROLIJN (eindred.), Rederij Vrolijk 1880-2002. IJmuiden, Rederij Vrolijk, 2002, 70 p., ill.

37459. WIETSMA, ANNEGRIET, Liefde voor de Lloyd: maritieme geschiedenis behouden op de Oostelijke Handelskade. OA 55, 2003, 316-321, ill. *(behandelt drie historische panden van de Koninklijke Hollandsche Lloyd in Amsterdam)*

37460. (N.N.), Union Shipping: primed for success. Compass 71, 2003, 1, 12-17, ill. *(geschiedenis van de Zuidafrikaanse rederij, ontstaan in 1966 bij de fusie van African Coasters, C.G. Smith's Coasters en Thesen's Steamship Company)*

37461. (N.N.), N.V. Vereenigde Nederlandsche Scheepvaartmaatschappij 1920-1970. Z.Pl., Stegro, 2003, 149 p., ill. *(vlootlijst)*

KOOPVAARDIJ – TOT 1800

37462. BERGGREN, LARS, NILS HYBEL, ANNETTE LANDEN (eds.), Cogs, cargoes, and commerce: maritime bulk trade in Northern Europe, 1150-1400. Toronto, Pontifical Institute of Mediaeval Studies, 2002, xxii, 286 p., ill.

37463. DAS GUPTA, ASHIN, The worlds of the Indian Ocean merchant, 1500-1800: collected essays. New Delhi, Oxford University Press, 2001, xiii, 511 p., ill.

37464. LANGHELLE, SVEIN IVAR, The impact of the Scots and the Dutch in a rural area of southwestern Norway: the timber export from the Tysvaer area in the seventeenth century. NSY 1997 (verschenen 1998), 21-37

37465. MÜLLER, LEOS, The Stockholm merchant community in the eighteenth century: foreigners and Swedes in competition and co-operation. NSY 1998 (verschenen 1999), 1-14

37466. POPE, PETER, Sack ships in the seventeenth-century Newfoundland trade. NSY 1999 (verschenen 2001), 33-46

37467. RAUH, NICHOLAS K., Merchants, sailors & pirates in the Roman world; ill. Herbert D. Rauh. Stroud, Tempus Publishing, 2003, 224 p., ill.

37468. REED, CHARLES, Maritime traders in the ancient Greek world. Cambridge, Cambridge University Press, 2003, 176 p.

37469. SPUFFORD, PETER, Power and profit: the merchant in medieval Europe. Londen, Thames & Hudson, 2002, 432 p., ill.

37470. WARD, ROBIN MCGREGOR, English charter-parties in the fourteenth and fifteenth centuries. NSY 1999 (verschenen 2001), 1-22

37471. ZEEMAN, SIEP, Noren naar Nederland: zeshonderd jaar geleden: de Nederlandse rol in de geschiedenis van de Noorse zeevaart. SZ 27, 2003, nr. 7, 27-29, ill.

KOOPVAARDIJ – OM DE OOST

37472. ATSUSHI, OTA, 'Traditional' versus 'modern' administrative concepts: Dutch intervention and its results in rural Banten, 1760-1790. Itinerario 27, 2003, 2, 61-85, ill.

37473. BERGSMA, THEODORUS, Het verslag van een reis naar Batavia in 1773; met een inl. door Meindert Seffinga. FSM 2002 (verschenen in 2003), 54-63, ill.

37474. BOSMA, ULBE, REMCO RABEN, De oude Indische wereld 1500-1920. Amsterdam, Bert Bakker, 2003, 414 p., ill. *(passim maritiem)*

37475. BRONGERS, D., Een gebouw van de VOC in Den Haag. Jaarboek Geschiedkundige Vereniging Die Haghe 2002, 32-41, ill. *(betreft het gebouw van de VOC aan het Haagse Blijenburg waarin het 'Haagse Besogne' gevestigd was)*

37476. CHAIKLIN, MARTHA, Cultural commerce and Dutch commercial culture: the influence of European material culture on Japan, 1700-1850. Leiden, Research School CNWS, 2003, 284 p., ill. *(passim maritiem)*

37477. ELTEREN, SERVAAS VAN, RENÉ DAHMEN, Nog eenmaal de VOC: Fort 'Batenstein' in Ghana. De Hollandse cirkel 5, 2003, nr. 2, 45-47

37478. GAASTRA, FEMME S., Heren profiteren: het aandeel van Hoorn en Enkhuizen in de rijkdom van de VOC-dienaren in de achttiende eeuw. Steevast 2003, 5-16

37479. –, Coenraad van Beuningen en de beurscrash van 1688. In: *(H.W. van den Doel e.a. (red.))*, In het verleden behaalde resultaten (Amsterdam, 2002) 76-101, ill.

37480. –, The Dutch East India Company: expansion and decline. Zutphen, Walburg Pers, 2003, 192 p., ill. *(herziene vertaling van de Nederlandse editie uit 1991)*

37481. GREINER, ANDRIES, De Verenigde Oostindische Compagnie. Lelystad, Uitgeverij AO, 2002, 22 p., ill.

37482. JANSEN, ENA, Het voortbestaan van de zeventiende-eeuwse Khoi-vrouw Krotoa in de Zuid-Afrikaanse historiografie en letterkunde. Indische Letteren 18, 2003, 69-82, ill. *(betreft Krotoa (ca. 1642-1674), die vanaf 1652 tien jaar lang nauw betrokken was bij het gezin van Jan van Riebeeck in Zuid-Afrika)*

37483. KIESKAMP, ANDREA, Mannen van het eerste uur: ooggetuigen aan de Kaap (1652-1662). Indische Letteren 18, 2003, 83-98, ill.

37484. MOESHART, HERMAN JAN, Een miskend geneesheer: Dr. J.K. van den Broek en de overdracht van kennis van westerse technologie in Japan 1853-1857. Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 2003, 256 p., ill. *(passim maritiem)*

37485. MURPHY, KEVIN C., The American merchant experience in 19th century Japan. Londen/New York, RoutledgeCurzon, 2003, xii, 260 p., ill.

37486. PAASMAN, BERT, De Nederlandstalige literatuur van en over Zuid-Afrika in de Compagniestijd: ter inleiding. Indische Letteren 18, 2003, 59-68, ill.

37487. RIETBERGEN, PETER, Japan verwoord: Nihon door Nederlandse ogen, 1600-1799; Ingrid Smeets, red.. Amsterdam, Hotei Publishing, 2003, 367 p., ill.

37488. SHIMADA, RYUTO, Dancing around the bride: the inter-Asian competition for Japanese copper, 1700-1760. Itinerario 27, 2003, 2, 37-60, ill.

37489. STRYDOM, MARNÉ, Pride and prejudice: the role of policy and perception creation in the Chinese revolt of 1652 on Dutch Formosa. Itinerario 27, 2003, 2, 17-36

37490. ZUIDERWEG, ADRIENNE, 'Wat heeft eene Oost-Indische reys niet in?': Kaapse en Bataviase impressies van Pieter van Overstraten. Indische Letteren 18, 2003, 99-111, ill. *(betreft de reis van de latere gouverneur-generaal Pieter Gerardus van Overstraten (1755-1801) in 1780-1781 met het schip 'Het Slot ter Hoge')*

KOOPVAARDIJ – OM DE WEST

37491. COHEN, JEREMY DAVID, Cultural and commercial intermediaries in an extra-legal system of exchange: the Prácticos of the Venezuelan littoral in the eighteenth century. Itinerario 27, 2003, 2, 105-124, ill.

37492. EMMER, P.C., Het zwarte gat: investeringen in Suriname: de West-Indische plantageleningen, 1751-1774. In: *(H.W. van den Doel e.a. (red.))*, In het verleden behaalde resultaten (Amsterdam, 2002) 102-12, ill.

37493. GLOVER, WILLIAM, Early trading voyages in Hudson Bay, 1700-1750. In: *(Nicholas Tracy (ed.))*, The age of sail (Londen, 2002) 91-100, ill.

37494. KNIVET, ANTHONY, Un aventurier anglais au Brésil: les tribulations d'Anthony Knivet (1591); inl. vert. Ilda Mendes dos Santos. Parijs, Chandeigne, 2003, 317 p.

37495. MURPHREE, DANIEL S., Transnational racialisation on the perifery: Europeans, Indians, and the construction of identity in the colonial Floridas, 1513-1565. Itinerario 27, 2003, 2, 87-104

37496. MUSTAFA, SAM A., Merchants and migrations: Germans and Americans in Connecticut, 1776-1835. Ashgate, Aldershot, 2001, 284 p., ill.

37497. VENEMA, JANNY, Beverwijck: a Dutch village on the American Frontier, 1652-1664. Hilversum, Verloren; Albany (NY), State of New York University Press, 2003, 528 p., ill. *(proefschrift Vrije Universiteit Amsterdam; passim maritiem)*

KOOPVAARDIJ – SLAVENVAART

37498. ALLEN, RICHARD B., The Mascarene slave-trade and labour migration in the Indian Ocean during the eighteenth and nineteenth centuries. SA 24, 2003, nr. 2, 33-50

37499. ALPERS, EDWARD A., Flight to freedom: escape from slavery among bonded Africans in the Indian Ocean world, c. 1750-1962. SA 24, 2003, nr. 2, 51-68

37500. BOOMGAARD, PETER, Human capital, slavery and low rates of economic and population growth in Indonesia, 1600-1910. SA 24, 2003, nr. 2, 83-96

37501. DELAYE, KARINE, Slavery and colonial representations in Indochina from the second half of the nineteenth to the early twentieth century. SA 24, 2003, nr. 2, 129-142

37502. GALLAY, ALLAN, The Indian slave trade: the rise of the English empire in the American south, 1670-1717. New Haven (CT), Yale University Press, 2002, xviii, 444 p.

37503. GOULD, ELIGA H., Zones of law, zones of violence: the legal geography of the British Atlantic, circa 1772. WMQ 60, 2003, 471-510

37504. GOULD, PHILIP, Barbaric traffic: commerce and antislavery in the 18th century Atlantic world. Cambridge (MA)/Londen, Harvard University Press, 2003, xii, 258 p., ill.

37505. GROVER, KATHRYN, The fugitive's Gibraltar: escaping slaves and abolitionism in New Bedford, Massachusetts. Amherst, University of Massachusetts Press, 2001, xiii, 350 p.

37506. MACHADO, PEDRO, A forgotten corner of the Indian Ocean: Gujarati merchants, Portuguese India and the Mozambique slave-trade, c. 1730-1830. SA 24, 2003, nr. 2, 17-32

37507. MILLER, JOSEPH C., A theme in variations: historical schema of slaving in the Atlantic and Indian Ocean region. SA 24, 2003, nr. 2, 169-194

37508. NEUS-VAN DER PUTTEN, HILDE, Susanna du Plessis: portret van een slavenmeesteres. Amsterdam, KIT Publishers, 2003, 182 p., ill.

37509. OOSTINDIE, GERT (ed.), Facing up to the past: perspectives on the commemoration of slavery from Africa, the Americas and Europe. Kingston, Ian Randle Publishers, 2001, 150 p. *(vertaling van 'Het verleden onder ogen: herdenking van de slavernij')*

37510. SAUGERA, ERIC, La traite des noirs en 30 questions. La Crèche, Geste Editions, 2003, 63 p.

37511. SCHOTTENHAMMER, ANGELA, Slaves and forms of slavery in late imperial China (seventeenth to early twentieth century). SA 24, 2003, nr. 2, 143-154

37512. SILVER, PETER, The older south?. RAH 31, 2003, 192-203 *(bespreking van Alan Gallay, 'The Indian slave trade: the rise of the English empire in the American south, 1670-1717'; zie nr. 36180)*

37513. TURTON, ANDREW, Violent capture of

people for exchange on Karen-Tai borders in the 1830s. SA 24, 2003, nr. 2, 69-82

37514. VINK, MARCUS, "The world's oldest trade": Dutch slavery and slave trade in the Indian Ocean in the seventeenth century. JWH 14, 2003, 131-177

37515. WARREN, JAMES FRANCIS, The structure of slavery in the Sulu Zone in the late eighteenth and nineteenth centuries. SA 24, 2003, nr. 2, 111-128

KOOPVAARDIJ – ZEILVAART 19DE EN 20STE EEUW

37516. BRIOT, CLAUDE, JACQUELINE BRIOT, Cap-Horniers français, 2: Histoire de l'armement Bordes et de ses navires. Douarnenez, Le Chasse-Marée, 2003 *(vervolg van nr. 35069)*

37517. CADORET, BERNARD e.a., Ar vag, 1: Voiles au travail en Bretagne atlantique. Douarnenez, Le Chasse-Marée, 2003, 472 p., ill. *(heruitgave van de editie uit 1978)*

37518. LUNDY, DEREK, The way of a ship: a square-rigger voyage in the last days of sail. Toronto, Alfred A. Knopf Canada of Random House of Canada, 2002, 449 p., ill.

37519. NEEF, JAN, Het laden en lossen van zand en grint in de zeiltijd.... SZ 27, 2003, nr. 7, 42-43, ill.

37520. STAMMERS, M.K., Turnbull's Register of Shipping, a snapshot of South Welsh shipowning in 1885. MW 24, 2003, 115-132

37521. STEENHUIS, AAFKE, Windjammers in Delfzijl: de route van de chilisalpeter. Groningen, Godert Walter, 2003, 162 p., ill.

37522. THORNE, ALAN ROY, The sail of Cardiff Bay, Volume 1. Cardiff, Morgan Publishing, 2002, ix, 112 p., ill.

37523. VOS, RON DE, Nederlandse clippers. Franeker, Uitgeverij Van Wijnen, 2003, 280 p., ill.

37524. –, Van Oost-Indiëvaarder via clipper tot snel zeilend vrachtschip. SZ 27, 2003, nr. 8, 6-10, ill.

KOOPVAARDIJ – STOOM- EN MOTORVAART

37525. BROUARD, JEAN YVES, GUY MERCIER, Un cargo français remarquable. Navires et Histoire 2003, no. 21, 74-76 *(betreft een Franse vrachtboot, die verschillende personen vervoerde aan het eind van de Tweede Wereldoorlog)*

37526. BROUWER, NORMAN, Steamers of the United States Shipping Board Recruiting Service: America's World War One training program for the merchant marine. StB 60, 2003, no. 3, 193-206, ill.

37527. CHARLIER, JACQUES, Les tendances récentes du marché des croisières maritimes. MMAB 31, 1996-2000 (verschenen 2001) 96-113

37528. DIESTEL, HANS-HERMANN, Der unaufhaltsame Niedergang der ukrainischen Passagierschifffahrt. Köhlers Flottenkalender 2004, 185-190, ill.

37529. FOX, STEPHEN, The ocean railway: Isambard Kingdom Brunel, Samuel Cunard and the revolutionary world of the great Atlantic steamships. Londen, HarperCollins, 2003, xviii, 493 p., [32] p. pl.

37530. KELDER, A.R., Japan en de Haagse/Geneefse Conventies. BW 58, 2003, 454 *(betreft de rol van hospitaalschepen in de Tweede Wereldoorlog)*

37531. MILLER, MICHAEL B., The business trip: maritime networks in the twentieth century. BHR 77, 2003, 1-32, ill. *(zakenreizen waren voor Europese scheepvaartbedrijven tot ver in de twintigste eeuw van groot belang voor het onderhouden van een globaal netwerk)*

37532. MÜNCHING, L.L. VON, De Nederlandse koopvaardij in WO I: 1917: de aankoop van de "Macedonia". BW 58, 2003, 273, ill. *(betreft een schip van de Hollandsche Algemeene Atlantische Stoomvaartmaatschappij, opgeleverd in 1912)*

37533. TSCHURSCH, PETER, Die sowjetische Handelsflotte von 1945 bis 1991: Stückgutfrachtschiffe zwischen 5000 und 10000 tdw Tragfähigkeit, Band 1 en 2. Rostock, Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft Ostsee e.V., 2003, 220 p., ill.

37534. –, Die sowjetische Handelsflotte von 1945 bis 1991: Stückgutfrachtschiffe ab 10000 tdw Tragfähigkeit. Rostock, Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft Ostsee e.V., 2002

37535. WESTPHALEN, ANDREAS, Dampfschiffe in Deutschland: die letzten Zeugen einer Epoche. Bremen, Verlag H.M. Hauschild, 2002, 237 p., ill.

WALVISVAART

37536. BERGIN, TOM, Sunken sagas: whalers of the Coral Sea: the forgotten pioneers of Queensland 1793-1852. Booreen Point, Bergin Publications, 2001, iv, 186 p., ill.

37537. BUSCH, BRITON C., Fiction, film, and fact: John Huston's trying-out of Moby Dick. AN 61, 2001, 379-395, ill. *(behandelt de geschiedenis van de film 'Moby Dick' van regisseur John Huston, gemaakt in 1956 naar de roman van Herman Melville uit 1851)*

37538. EINARSSON, TRAUSTI, Whaling and fishing activity in Icelandic waters in the seventeenth and eighteenth centuries. NSY 1999 (verschenen 2001), 141-148

37539. WERNER, ALEX, Thomas Hood and the London Greenland whale fishery, ca. 1740-1774. NSY 1999 (verschenen 2001), 67-84

ZEE- EN BINNENVISSERIJ

237540. ASHCROFT, NEIL, World War and the trawl fisheries of England and Wales, 1910-1950. In: *(David J. Starkey e.a. (ed.))*, Politics and people in the North Atlantic fisheries since 1485 (Hull, 2003) 41-56

37541. BAGER, MAIBRITT, Denmark's fisheries in the second half of the eighteenth century. In: *(David J. Starkey e.a. (ed.))*, Politics and people in the North Atlantic fisheries since 1485 (Hull, 2003) 25-40

37542. BARKHAM, SELMA HUXLEY, Between Cartier and Cook: the contribution of fishermen to the early toponymy of western Newfoundland. NSY 1999 (verschenen 2001), 23-31

37543. BARNARD, MICHAELA, Trade unionism in Grimsby's trawling industry, 1850-1970. In: *(David J. Starkey e.a. (ed.))*, Politics and people in the North Atlantic fisheries since 1485 (Hull, 2003) 99-119

37544. BURKE, CHARLES A., Life and labour on the Labrador coast: ceramic artifacts from a mid-nineteenth century fishing station. In: *(David J. Starkey e.a. (ed.))*, Politics and people in the North Atlantic fisheries since 1485 (Hull, 2003) 57-80

37545. CANDOW, JAMES E., Life and labour in the inshore fishery at Broom Point, Newfoundland, 1941-1975. In: *(David J. Starkey e.a. (ed.))*, Politics and people in the North Atlantic fisheries since 1485 (Hull, 2003) 81-98

37546. COENEN, ADRIAEN, Het Walvisboek: walvissen en andere zeewezens beschreven door Adriaen Coenen; red. en inl. Florike Egmond, Peter Mason; commentaar Kees Lankester. Zutphen, Walburg Pers, 2003, xvi, 208 p., ill. *(ook verschenen in Engelse vertaling)*

37547. DELGADO, ANDER, Fisheries and fishing "communities" in the Basque country: Bermeo and Lequeitio, Vizcaya, c. 1877-1920. IJMH 15, 2003, no. 1, 129-158, ill.

37548. DRAPER, MALCOLM, Going native?: trout and settling identity in a rainbow nation. Historia 48, 2003, 55-94, ill.

37549. EVANS, ROBIN, Canrif a haner o hanes y diwydiant ymwelwyr ym Moelfre. MW 24, 2003, 53-71, ill. *(betreft de geschiedenis van het vissersplaatsje Moelfre in Wales als scheepvaartgemeenschap; tekst in Welsh met Engelse samenvatting)*

37550. EVANS, STAN, Fins, scales and sails: the story of fishing at Port Fairy 1845-1945. Victoria, Jim Crow Press, 2003, 446 p.

37551. FOX, HAROLD, From seasonal to permanent settlement: fishing sites along the south Devon coast from the fourteenth century to the sixteenth. NSY 1997 (verschenen 1998), 7-19

37552. GUNNARSSON, GÍSLI, Fishermen and sea temperature: co-variation studies of the situation in Iceland's south and south/central west during the little ice age. NSY 1999 (verschenen 2001), 47-66

37553. HEIDBRINK, INGO, Vom Fang zum Verbraucher: zum Jubiläum des Bundesverbandes der deutschen Fischindustrie und des Fischgroßhandels e.V.. DSI 25, 2003, 2, 9-11, ill.

37554. JANZEN, OLAF UWE, The problem of privacy in the Newfoundland fishery in the aftermath of the War of the Spanish Succession. NSY 1997 (verschenen 1998), 57-75

37555. MENZIES, CHARLES R., Fishing, families, and the survival of artisanal boat-ownership in the Bigouden region of France. MAST 2, 2003, no. 1, 71-88, ill.

37556. MUMBY-CROFT, ROGER, High catches and casualization in the British deep-sea trawler fleet, 1880-1980. NSY 1998 (verschenen 1999), 95-116

37557. PARMENTIER, JAN, To the Dogger Bank, the Faroes and Iceland: a joint stock fishing company in Nieuport, 1727-1737. NSY 1997 (verschenen 1998), 39-56

37558. PITTMAN, SUSAN, Salmon netting on the Tamar. MLT 2003, no. 19, 40-51, ill.

37559. REID, CHRIS, 'A common delicacy': UK fish consumption in the twentieth century. In: *(David J. Starkey e.a. (ed.))*, Politics and people in the North Atlantic fisheries since 1485 (Hull, 2003) 168-188

37560. –, CATHERINE ROBINSON, Fish processing in the UK, 1907-1990: evidence from the census of production. In: *(David J. Starkey e.a. (ed.))*, Politics and people in the North Atlantic fisheries since 1485 (Hull, 2003) 120-155

37561. ROBIN, DOMINIQUE, L'histoire des pêcheurs basques au XVIIIe siècle. Bayonne, Editions Elkar, 2002, 415 p.

37562. SANDAHL, JENS, The Bohuslän herring fishery, c1752-1808. In: *(David J. Starkey e.a. (ed.))*, Politics and people in the North Atlantic fisheries since 1485 (Hull, 2003) 189-202

37563. SICKING, LOUIS, The fishing lobby of Flanders, 1485-1559. In: *(David J. Starkey e.a. (ed.))*, Politics and people in the North Atlantic fisheries since 1485 (Hull, 2003) 9-24

37564. SINCLAIR, PETER R., 'A very delicate world': fishers and plant workers remake their lives on Newfoundland's Bonavista Peninsula after the cod moratorium. MAST 2, 2003, no. 1, 89-109, ill.

37565. STARKEY, DAVID J. e.a. (ed.), Politics and people in the North Atlantic fisheries since 1485. Hull, North Atlantic Fisheries History Society, 2003, 202 p., ill.

37566. TIJSEN, C., Vissers van Wieringen. Wieringen, Historische Vereniging Wieringen, 2003, 239 p., ill.

37567. TIMMERS, WIM, FRITS DAVID ZEILER, Nooit uitgevist: Harderwijk en zijn vissers. Harderwijk, Stadsmuseum Harderwijk, [2003], 155 p., ill.

37568. VLIET, A.P. VAN, Vissers in oorlogstijd: de Zeeuwse zeevisserij in de jaren 1568-1648. Middelburg, Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen, 2003, 224 p., ill.

37569. WRIGHT, RON, Beyond the piers. Seaham, The People's History, 2002, 138 p., ill. *(betreft de visserij van de North Shields tussen 1895 en 1967)*

KUST- EN BINNENVAART

37570. BETZ, HELMUT, Zehn Jahre Rhein-Main-Donau-Schifffahrt. Köhlers Flottenkalender 2004, 209-217, ill.

37571. BOES, ALBERT J., Nostalgische partyschepen: van kustvaarder tot klassiek gelijnd partyschip. BW 58, 2003, 334-337, ill.

37572. BOUMA, LIUWE, Schipperswas aan de lijn in Leeuwarden. Bokkepoot 2003, 159, 11

37573. BURGELER, GERRIT VAN, Tunnel zet punt achter belangrijk stuk Zeeuwse geschiedenis: Westerschelde-autoveerboten maakten hun laatste vaart, Deel III. BW 58, 2003, 249-252, ill. *(vervolg van nr. 36274)*

37574. CLARKE, DAVID JOHN, A meshing of interest: coastal shipping and the Maryport and Carlisle railway: 1840-1880. NSY 1999 (verschenen 2001), 99-113

37575. HACHMER, HENDRIK, Scheepsjagers dankzij internet uit de vergetelheid gehaald. Bokkepoot 2003, 160, 34-35, ill.

37576. KRAMER, REINHARD, HORST-DIETER FOERSTER, Brückenschlag über die Ostsee: die Fährverbindung Rostock-Gedser. Rostock, Scandlines AG, Verlag Redieck & Schade, 2003, 224 p., ill.

37577. LANGE, HEINZ, Rostocker Fahrgastschiffahrt von 1834 bis 2003. Rostock, Ingo Koch Verlag, 2003, 388 p., ill.

37578. MCINTYRE-BROWN, ARABELLA, GUY WOODLAND, Cross the Mersey: 850 years of the world famouse ferries. Garlic Press, 2003, 110 p.

37579. MÖLLER-WIERING, SUSANNE, Segeltuch und Emballage: Textilien im mittelalterlichen Warentransport auf Nord- und Ostsee. Rahden, Verlag Marie Leidorf, 2002, 248 p., ill.

37580. POST, FREEK, RUUD SLAGTER, Varende Slagters: een kroniek van Groninger binnen- en buitenvaarders. Bedum, Profiel Uitgevers, 2003, 239 p., ill. *(persoonlijke verhalen van 34 varende Slagters, actief in de binnen- en kustvaart van Groningen; met schepenlijst)*

37581. RINALDI, THOMAS, The Hudson's lost steam fleet. StB 60, 2003, no. 3, 173-192, ill.

37582. TEIGELAKE, ULRIKE, Tracing ship traffic without ships: alternative methods of finding evidence for pre- and early historical inland water transport. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 154-159, ill.

37583. WILLIAMS, DAVID L., British ferries. Hersham, Ian Allan Publishing, 2003, 96 p., ill.

37584. ZONDAG, THEO (samenst.), Binnenvaart in Overijssel; red. Jos Hubens e.a.. Rotterdam, Vereniging 'De Binnenvaart', 2003, 36 p., ill.

ONTDEKKINGS- EN WETENSCHAPPELIJKE REIZEN

37585. AUGHTON, PETER, Endeavour: the story of Captain Cook's first great epic voyage. Londen, Phoenix, 2003, 232 p., [16] p. pl. *(eerder verschenen in 1999)*

37586. BAWLF, SAMUEL, The secret voyage of Sir Francis Drake. Londen, Allen Lane, 2003, XII, 400 p., ill.

37587. BERGEEN, LAURENCE, Over the edge of the world: Magellan's terryfying circumnavigation of the globe. New York, William Morrow, 2002, xx, 458 p., ill.

37588. BOCKSTOCE, JOHN R., High latitude, North Atlantic: 30,000 miles through cold seas and history. Mystic Seaport (CT), Mystic Seaport Museum, 2003, 240 p., ill.

37589. BREET, MICHAEL, MARIJKE BAREND-VAN HAEFTEN, De Oost-Indische voyagie van Wouter Schouten. Zutphen, Walburg Pers, 2003, 544 p., ill. *(verslag van de zeereizen van Wouter Schouten (1638-1704), Haarlemse chirurgijn in VOC-dienst in de periode 1658-1665; het boek verscheen voor het eerst in Amsterdam in 1676)*

37590. CASSELS, SIMON, Where did Drake careen the Golden Hind in June/July 1579?: a mariner's assessment. MM 89, 2003, 260-271, ill.

37591. CHERRY-GARRARD, APSLEY, The worst journey in the world; inl. Sara Wheeler. Random House *(Apsley Cherry-Garrard nam deel aan Robert Scott's expeditie naar Antarctica in 1910-1913 met de 'Terra Nova')*

37592. DAALDER, REMMELT e.a. (red.), De ontdekking van de wereld: Nederlanders in onbekend vaarwater (1600-2000). Zutphen, Walburg Pers; Amsterdam, Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam, 2003, 144 p., ill.

37593. DAY, THOMAS FLEMING, The voyage of Detroit. Gardiner (ME), Tilbury House, 2003, 125 p., ill. *(behandelt de reis in 1912 van de 35-voet motorsloep 'Detroit', die was uitgerust met een 2-cilinder benzinemotor, van Detroit, Michigan, naar St. Petersburg, Rusland)*

37594. D'ENTRECASTEAUX, ANTOINE JOSEPH DE BRUNI, Voyage to Australia and the Pacific 1791-1793; vert. Edward Duyker, Maryse Duyker. Melbourne, Miegunyah Press of Melbourne University Press, 2001, xliii, 392 p., ill. *(eerste Engelstalige uitgave van het reisjournaal van d'Entrecasteaux (1737-1793), die de leider was van de zoektocht naar de verdwenen ontdekkingsreiziger Jean François Galaup de La Pérouse)*

37595. DOES, WILLEM VAN DER, Storm, ice and whales: the Antarctic adventures of a Dutch artist on a Norwegian whaler; vert. Ruth van Baak Griffioen, inl. Joost C.A. Schokkenbroek. Grand Rapids (MI), Willem B. Eerdmans Publishing Company, 2003, xxiv, 391 p., ill. *(vertaling van 'Storm, is en walvisschen: een moderne Vikingtocht, met Noorsche walvischvaarders naar de Zuidelijke IJszee' (Batavia, Vereniging van Gezagvoerders en Stuurlieden in Nederlandsch Indië, 1934)*

37596. FREELS, DIETER, Die zweite deutsche Südpolarexpedition in den Jahren 1911 bis 1912 von Wilhelm Filchner. Logbuch 39, 2003, 198-202, ill.

37597. FROST, ORCUTT, Bering: the Russian discovery of America. New Haven (CT), Yale University Press, 2004, 384 p., ill. *(betreft Vitus Jonassen Bering (1681-1741))*

37598. GANNIER, ODILE, CÉCILE PICQUOIN, 1791, le voyage du capitaine Marchand, les Marquises et les îles de la Révolution. Editions Au vent des îles, 2003, 279 p.

37599. HAMEL, HENDRIK, Het journaal van Hendrick Hamel: de verbazingwekkende lotgevallen van Hendrick Hamel en andere schipbreukelingen van het VOC-schip de Sperwer in Korea (1653-1666); vert., inl., toelichting door Henny Savenije. Rotterdam, Ad. Donker, 2003, 168 p., ill.

37600. HEIDEBRINK, IRIS, 'Hamel had destijds een Hiddink kunnen zijn'. Nationaal Archief Magazine 2003, 2, 22-25, ill.

37601. HORWITZ, TONY, De ongetemde wereld: op reis met kapitein Cook; vert. Corrie van den Berg en Carola Kloos. Amsterdam, De Bezige Bij, 2003, 470 p. *(vertaling van 'Blue latitudes: boldly going where Captain Cook has gone' (New York, Henry Holt & Co., 2002)*

37602. JOHNSON, DONALD, Full of mysts flying and fading: exploration of the coast of Maine by Henry Hudson. In: *(Nicholas Tracy (ed.))*, The age of sail (Londen, 2002) 85-90, ill.

37603. JONES, MAX, The last great quest: captain Scott's Antarctic sacrifice. Oxford, Oxford University Press, 2003, 352 p., ill.

37604. JULIEN, CHARLES-ANDRÉ, Les voyages de découverte et les premiers établissements (XVe-XVIe siècles). Parijs, Presses Universitaires de France, 2003, 533 p.

37605. LISZKOWSKI, HENRI DANIEL, Mayotte et les Comores: escales sur la route des Indes au XVe et XVIIIe siècles. Editions de Baobab, 2003, 415 p.

37606. MAGNO, ALESSANDRO, Alessandro Magno, gentilhomme vénitien, Voyages (1557-1565); trad. Et notes Wilfred Naar. Parijs, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2002, 822 p.

37607. McDERMOTT, JAMES (ed.), The third voyage of Martin Frobisher to Baffin Island 1578. Londen, Hakluyt Society, 2001, xi, 268 p., ill.

37608. MEER, SJOERD DE, Drie Gouwenaren per schip naar het Heilig Land in 1511-1512. Tidinge van Die Goude 21, 2003, 88-99, ill.

37609. MØLLER, PETER ULF, NATASHA OKHOTINA LIND (eds.), Under Vitus Bering's command: new perpectives on the Russian Kamchatka expeditions. Århus, Aarhus University Press, 2003, 304 p., ill. *(betreft twee expedities onder leiding van Vitus Bering (1680-1741) om de Noordoostelijke Doorvaart te vinden, die plaatsvonden tussen 1725 en 1741; bevat 12 artikelen, zeven in het Engels, vijf in het Russisch)*

37610. MORNIN, EDWARD, Through alien eyes: the visit of the Russian ship Rurik to San Francisco in 1816 and the men behind the visit. Bern [etc.], Pe-

ter Lang, 2002, 125 p., ill. *(betreft het bezoek van de Russische marine-officier Otto von Kotzebue (1786-1846) met de brik 'Rurik' aan San Francisco tijdens zijn wereldreis van 1815-1818)*

37611. MÖRZER BRUYNS, W.F.J., Een souvenir van het Behouden Huis: het tragische leven van Laurens Koolemans Beijnen (1852-1879). In: *(Remmelt Daalder e.a. (red.))*, De ontdekking van de wereld (Zutphen/Amsterdam, 2003) 122-133, ill.

37612. ROEPER, VIBEKE, Alle kennis van de wereld: het Manuscript Voorbereiding Eerste Schipvaart, 1595. In: *(Remmelt Daalder e.a. (red.))*, De ontdekking van de wereld (Zutphen/Amsterdam, 2003) 8-15, ill.

37613. –, BOUDEWIJN WALRAVEN (red.), De wereld van Hendrik Hamel: Nederland en Korea in de zeventiende eeuw; met medew. van Jean-Paul Buys. Nijmegen, SUN, 2003, 192 p., ill.

37614. ROMBURGH, CEES VAN, De reiscamera van Gustaaf Tydeman: de Siboga-expeditie en de Indische marine, 1899-1900. In: *(Remmelt Daalder e.a. (red.))*, De ontdekking van de wereld (Zutphen/Amsterdam, 2003) 30-37, ill.

37615. SAVOURS, ANN, The North West passage in the nineteenth century: perils and pastimes of a Winter in the ice. Londen, Hakluyt Society, 2003, 32 p., ill. *(tekst van een lezing, gehouden op 2 juli 2002)*

37616. SCHOKKENBROEK, JOOST, De eerste Nederlander in de Ross Zee: Willem van der Does: zeeman, schrijver en kunstenaar. In: *(Remmelt Daalder e.a. (red.))*, De ontdekking van de wereld (Zutphen/ Amsterdam, 2003) 82-89, ill.

37617. STURT, CHARLES, The central Australian expedition 1844-1846: the journals of Charles Sturt; Richard C. David, ed. Londen, Hakluyt Society, 2002, lxxii, 366 p., ill.

37618. THOMAS, NICHOLAS, Discoveries: the voyages of Captain Cook. Londen etc., Allen Lane, 2003, xxxviii, 468 p., ill.

37619. VIEROW, WOLFGANG, Kapitän Wilhelm Bade: Pionier der Polartouristiek! (20.02.1843-27.07.1903). Nordlicht 11, 2003, Heft 40, 16-25, ill.

37620. WATKINS, RONALD, Unknown seas: how Vasco da Gama opened the east. Londen, John Murray, 2003, xiv, 336 p., ill.

37621. WEVER, DARJA DE, ANDREA KIESKAMP (red.), Het is geen kolonie, het is een wereld: vrouwen bereizen en beschrijven Indië 1852-1912: Ida Pfeiffer, Augusta de Wit, Anna Weber-van Bosse, Marie van Zeggelen, Carry van Bruggen, Aletta Jacobs, Dé-lilah. Amsterdam, Terra Incognita, 2003, 182 p., ill. *(passim maritiem)*

37622. WILDEMAN, DIEDERICK, Ontdekker op de brandstapel: Hendrick Brouwer en zijn reizen, 1606-1643. In: *(Remmelt Daalder e.a. (red.))*, De ontdekking van de wereld (Zutphen/Amsterdam, 2003) 74-81, ill.

LOODS-, BERGINGS- EN REDDINGSWEZEN

37623. BAKKER, ALEXANDER, LARS WALDER, The salvage of the Kursk. Rotterdam, Smit Rotterdam, 2003, 108 p., ill.

37624. BEUKEMA, HANS, Brekers en branding: reddingstations langs de Nederlandse kust, 1: IJmuiden. Delfzijl, Maritext, 2003, 138 p., ill.

37625. BOES, ALBERT J., Brand op de "Friesland": duurste brandschade in Nederlandse scheepvaart sinds tientallen jaren. BW 58, 2003, 304-307, ill. *(betreft de vriestrawler 'Friesland', die in maart 2002 in brand raakte bij Vlaardingen-Oost Scheepsreparatie)*

37626. BONNER, KIT, CAROLYN BONNER, Great ship disasters. St. Paul (MI), MBI Publishing Company, 2003, 143 p., ill.

37627. BUCHET, CHRISTIAN, Voyous de la mer: naufrages, pollution et sécurié: le bilan de santé de la mer. Parijs, Editions Ramsay, 2003, 200 p.

37628. COLLINS, BRUCE E., The wreck of the Penguin. Wellington, Steele Roberts, 2000, 128 p., ill. *(betreft de 'Penguin' van de Union Steam Ship Company, gebouwd in 1864 en gezonken bij Wellington in 1909)*

37629. DUNMORE, SPENCER, Lost subs: from the Hunley to the Kursk: the greatest submarines ever lost – and found. Cambridge (MA), Da Capo, 2002, 176 p. *(zie ook nr. 35855)*

37630. EVANS, CLAYTON, Rescue at sea: an international history of lifesaving, coastal rescue craft and organisations. Londen, Conway Maritime Press, 2003, 320 p., ill.

37631. FLECHSENHAR, KURT, Die letzte Reise der Salisbury. Köhlers Flottenkalender 2003, 76-82, ill. *(betreft de muiterij aan boord en de ondergang in 1888 van de 'Salisbury', eigendom van de rederij van Johann Dietrich Bischoff in Bremen-Vegesack)*

37632. GALLAGHER, THOMAS, Fire at sea: the mysterious tragedy of the Morro Castle. Guilford (CT), The Lyons Press, 2003, 280 p.

37633. GAZENGEL, THÉODORE, JEAN-LUC DÉAN, Le renflouement du Ville de Rouen. Navires et Histoire 2003, no. 20, 59-65

37634. HAAS, KEES DE, "Koningin Emma": het enige SMN-verlies in de Eerste Wereldoorlog. BW 58, 2003, 388-389, ill.

37635. HAHN-PEDERSEN, MORTEN (ed.), North Sea lights. Esbjerg, Fiskeri- og Søfartsmuseet, Association of North Sea Cities, Maritime Museums Network, 2003, 103 p., ill.

37636. HAYTER, ALETHEA, The wreck of the Abergavenny: one of Britain's greatest maritime disasters and its link to literary genius. Basingstoke, Macmillan, 2002, xvi, 223 p., [8] p. pl. *(betreft de scheepsramp van de 'Earl of Abergavenny' in 1805 waarbij 260 opvarenden omkwamen, waaronder gezagvoerder John Wordsworth, broer van de dichter William Wordsworth)*

37637. HEIDBRINK, INGO, HILDA PETERS, WERNER BECKMANN, Gestrandet unter Island: Schiffsverluste und Seeunfälle der deutschen Hochseefischerei an der isländischen Küste. Bremerhaven, Arbeitskreis der deutschen Hochseefischerei am Deutschen Schiffahrtsmuseum, 2002, 64 p., ill. *(tekst in het Duits en IJslands)*

37638. HENZE, WOLFGANG, Die Prestige-Katastrophe: der Kampf gegen das Öl. Köhlers Flottenkalender 2004, 140-143, ill.

37639. HOOD, JEAN, Marked for misfortune: an epic tale of shipwreck, human endeavour and survival in the age of sail. Londen, Conway Maritime Press, 2003, 320 p., ill. *(betreft de scheepsramp van het schip 'Whiterton' van de East India Company in augustus 1792 voor de kust van Madagaskar)*

37640. IBBOTSON, JOHN, Lighthouses of Australia: a visitors guide. Surrey Hills, Australian Lighthouse Traders, 2003, 258 p., ill.

37641. KAUKIAINEN, YRJÖ, Wreck-plundering by east Finnish coastal people – criminal tradition or popular culture?. NSY 1999 (verschenen 2001), 85-98

37642. LAURENT, PRINS, Petroleum en de Noordzee: onverenigbaar?. MMAB 31, 1996-2000 (verschenen 2001) 140-153

37643. LEACH, NICHOLAS, Oakley lifeboats: an illustrated history of the RNLI's Oakley and Rother lifeboats. Stroud, Tempus Publishing, 2003, 192 p., ill.

37644. LUDWIG, CURT GÜNTHER, Etwas über die Lotsen, besonders die Stralsunder. Köhlers Flottenkalender 2004, 52-57, ill.

37645. MALAM, JOHN, Titanic: scheepswrakken en gezonken schatten. Antwerpen, Standaard Uitgeverij; Amsterdam, Memphis Belle, 2003, 96 p., ill. *(betreft diverse scheepsrampen)*

37646. MATTSSON, ALGOT, Out of the fog: the sinking of the Andrea Doria; vert. Richard E. Fisher. Centreville (MD), Cornell Maritime Press, 2003, xiii, 168 p., ill. *(eerder verschenen in Zweden in 1986 onder de titel 'Den lango natten: Andrea Doria's undergoing')*

37647. MOORE, ROBERT, De Koersk: de dodelijke reis van een kernonderzeeër. Amsterdam, Balans; Leuven, Van Halewyck, 2002, 303 p., ill. *(vert. van 'A time to die: the Kursk disaster', 2002; zie ook nr. 36432)*

37648. MORDHORST, JAN, Hebung der Kursk: ein Meilenstein in der Geschichte der Schiffsbergung. Köhlers Flottenkalender 2003, 191-196, ill.

37649. MULANIX, HAROLD ANTHONY, Raising the Hunley. Compass 71, 2003, 1, 18-23, ill. *(behandelt de berging van de in 1864 tijdens de Amerikaanse Burgeroorlog gezonken onderzeeboot 'H.L. Hunley')*

37650. O'DONNELL, EDWARD T., Ship ablaze: the tragedy of the steamboat General Slocum. Westminster (MD), Broadway Books, 2003, 256 p. *(betreft de scheepsramp van het s.s. 'General Slocum' in juni 1904 op de East River bij New York, waarbij 1200 slachtoffers vielen)*

37651. OFFRINGA, HANS, De berging van de Koersk. [Utrecht], Bruna, 2003, 184 p., ill. + cd-rom

37652. OUWEHAND, N.J., Tak uitgelicht: de geschiedenis van W.A. van den Tak's Bergingsbedrijf. Maassluis, Nationaal Sleepvaart Museum, 2003, 20 p., ill.

37653. PEEKE, MITCH, KEVIN WALSH-JOHNSON, STEVEN JONES, The Lusitania story. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2002, 175 p.

37654. RHEIN, MICHAEL J., Die Welt der Leuchttürme; vert. Christiane Hauert. Hamburg, Edition Maritim, 2002, 212 p., ill. *(vertaling van 'Anatomy of lighthouses' (Saraband, 2001))*

37655. ROLT, PETER, Today's Bristol Channel pilots. MLT 2003, no. 19, 2-13, ill. *(behandelt ook de geschiedenis van het loodswezen)*

37656. ROMANOV, D.A., Fire at sea: the tragedy of the Soviet submarine Komsomolets. Dulles (VA), Brassey's, 2004, 272 p. *(betreft de Russische onderzeeboot 'Komsomolets', die in april 1989 zonk voor de Noorse kust)*

37657. SCHULZ, JÜRGEN, Ein "Dickschiff" verschwindet: spurlos?. Köhlers Flottenkalender 2003, 99-105, ill. *(betreft het Duitse linieschip 'Braunschweig', gebouwd in 1901)*

37658. SHAW, DAVID W., The loss of the Arctic. MLT 2003, no. 19, 28-39, ill. *(betreft het s.s. 'Arctic' van de Collins Line, dat in september 1854 bij Newfoundland in aanvaring kwam met het s.s. 'Vesta' en zonk)*

37659. WISE JR., JAMES E., SCOTT BARON, Sol-

diers lost at sea: a chronicle of troopship disasters. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2003, 272 p., ill.

37660. WITTHÖFT, HANS JÜRGEN, Das tragische Ende des Dampfers Idarwald 1940. Köhlers Flottenkalender 2004, 191-199, ill.

37661. YOUNG, RON, The comprehensive guide to shipwrecks of the east coast. Vol. 1 (1766-1917). Stroud, Tempus Publishing, 2003

37662. ZIEGLER, JOACHIM, Ich dachte, die würden uns über Bord werfen. Köhlers Flottenkalender 2004, 75-77, ill. *(behandelt de ondergang van de tanker 'Skagerrak' van rederij John T. Essberger in april 1940)*

37663. (CATALOGUS), Voyages and shipwrecks on the Korean coast: a history. Jeju (Korea), Jeju National Museum, 2003, 359 p., ill. *(tekst in het Koreaans)*

SLEEPVAART

37664. BAIRD, DONALD M., Under tow: a Canadian history of tugs and towing. St. Catherines (ON), Vanwell Publishing, 2003, 240 p.

37665. BEUKEMA, HANS, "Woelwater" en "Golfbreker", legendarische sleepboten. BW 58, 2003, 394-398, ill. *(behandelt de geschiedenis van twee sleepboten van Wagenborg)*

37666. BIJL, JAAP, W.H.J. Alexander Ltd. Lekko 28, 2003, nr. 285, 151-155, ill. *(met vlootlijst)*

37667. –, Port of London Authority. Lekko 28, 2003, nr. 285, 158-166, ill. *(met vlootlijst)*

37668. –, Elliott Steam Tug Company Ltd. Lekko 28, 2003, nr. 286, 195-199, ill. *(met vlootlijst)*

37669. –, De sleepboten van de Brigand-klasse. Lekko 28, 2003, nr. 286, 208, ill. *(betreft vijf stoomsleepboten van de Royal Navy, gebouwd bij Fleming & Ferguson Ltd. in Paisley in de periode 1937-1941)*

37670. –, De Tanac-sleepboten. Lekko 28, 2003, nr. 286, 209, ill. *(betreft 230 stalen en 35 houten motorsleepboten, gebouwd tussen 1943 en 1945 in opdracht van het Britse Ministry of War Transport/Ministry of Defence)*

37671. BOER TZN., C.L. DEN, De sleepboten van Sleepdienst "Broedertrouw", Zwijndrecht 1903-2002. Wormerveer, Stichting B.A.S.M., 2003, 96 p., ill.

37672. BOOM, FRANK, Stoom anno 2003. Lekko 28, 2003, nr. 287, 264-267, ill. *(overzicht van de in Nederland aanwezige en varende stoomsleepboten)*

37673. HECK, WIM VAN, AD VAN ZANTEN, Franz Haniel. Lekko 28, 2003, nr. 287, 246-247, ill. *(met vlootlijst)*

37674. MÜNCHING, L.L. VON, Beatrix en Margriet (een herinnering aan Tempo Doeloe). Lekko 28, 2003, nr. 287, 274-275, ill. *(betreft een sleepreis van twee marinesleepboten in 1946-1947)*

37675. NIEUWENHUYZEN, JACCO VAN, Blauwe Wimpel. Lekko 28, 2003, nr. 286, 221-222, ill. *(betreft Nederlandse sleepboten met de meest afgelegde gesleepte zeemijlen)*

37676. ZESEWITZ, SIGBERT, HELMUT DÜNTZSCH, THEODOR GRÖTSCHEL, Ewald Bellingrath: ein Leben für die Schifffahrt. Lauenburg, Verein zur Förderung des Lauenburger Elbschiffahrtsmuseum, 2003, 128 p., ill. *(betreft Ewald Bellingrath (1838-1903), initiatiefnemer van de kettingsleepvaart op de Elbe)*

37677. ZUUR, HENK, Internationale Sleepdienst v.h. F. Bijma. BW 58, 2003, 291-293, ill. *(behandelt de geschiedenis van het in 1938 opgerichte sleepvaartbedrijf)*

37678. –, Wagenborg-directie als runners. BW 58, 2003, 487, ill. *(betreft een sleepreis van de sleepboten 'Woelwater' en 'Golfbreker' van Wagenborg in 1958)*

PLEZIERVAART – WATERSPORT

37679. CORSANO, STEPHEN, A case of Greenfly: ocean voyage. CB 2003, nr. 179, 14-18, ill. *(betreft een reis met de 'Greenfly', een Nicholson 36, gebouwd in 1963)*

37680. DALTON, ANTHONY, Tall tales of a wayward sailor: Tristan Jones. CB 2003, nr. 179, 62-65, ill. *(betreft Tristan Jones (1929-1995), zeiler en schrijver van watersportboeken)*

37681. DRUMMOND, MALWIN, How the riddle came to be. CB 2003, nr. 184, 52-56, ill. *(betreft Erskine Childers (1870-1922), auteur van het beroemde spionageboek 'The riddle of the sands')*

37682. FOKKENS, PETER, Vóór en dóór de schipperij: de geschiedenis van Bureau Zeilwezen en Register Holland. SZ 27, 2003, nr. 9, 22-25, ill.

37683. HONIG, CLAES, WELMOED HONIG, Laatste vrijheid: in vier jaar in een zeiljacht rond de wereld, 1970-1974. Haarlem, Hollandia, 2001, 210 p., [8] p. foto's *(derde druk; eerder verschenen Baarn, Hollandia, 1975)*

37684. HOUSTON, DAN, A Fife less ordinary. CB 2003, nr. 183, 24-31, ill. *(betreft een aantal door Fife ontworpen zeiljachten)*

37685. LIVINGSTON, KIMBALL, St Francis yacht Club from 1927 to 2002. San Francisco, St Francis Yacht Club, 2002, 256 p., ill.

37686. MOLLICA JR., ANTHONY S., Dodge boats. St. Paul (MI), Motorbooks International, 2003, 128 p., ill.

37687. MORGAN, ADRIAN, Big class rebirth: Big class history repeating. CB 2003, nr. 182, 46-49, ill. *(betreft zeilschepen van de J-klasse)*

37688. ROBERTS, OWAIN T.P., RNAV cutter racing in Victorian regattas. MW 24, 2003, 50-52, ill.

37689. ROUSMANIERE, JOHN, Fastnet windkracht 10; vert. door H.I.M. Schurink-Vooren; bew. door D.J. Huele. Haarlem, Hollandia, 2001, 285 p., ill. *(vertaling van 'Fastnet Force 10' (New York, Norton, 2000); oorspronkelijke uitgave Lymington, Nautical Publishing, 1980; eerder verschenen Baarn, Hollandia, 1980)*

37690. SPITS, ELISABETH, Op eigen kiel: zeezeilers ontdekken hun wereld. In: *(Remmelt Daalder e.a. (red.))*, De ontdekking van de wereld (Zutphen/Amsterdam, 2003) 112-121, ill.

37691. (N.N.), Old gaffers at 40. CB 2003, nr. 183, 32-39, ill. *(betreft de geschiedenis van de 40-jarige Old Gaffers Association)*

DE MENS OP ZEE EN IN DE HAVEN

37692. ALATI, ALEXANDRE, A bord du transport de chaland de débarquement L 9011. Navires et Histoire 2003, no. 20, 44-58

37693. ALEXANDER, CAROLINE, Bounty: the true story of the mutiny on the Bounty. New York, Viking, 2003

37694. ALEXANDER, ERIC, Adam Jellicoe: a flawed investment. MM 89, 2003, 340-342

37695. BAGCHI, KAUSHIK, An Orientalist in the Orient: Richard Garbe's Indian journey, 1885-1886. JWH 14, 2003, 281-325 *(passim maritiem; betreft de reis van hoogleraar Richard Garbe (1857-1927) naar India in 1885)*

37696. BASEDOW, THEODORA, WERNER HINSCH, Die Familie Basedow in der Elbschiffahrt. Lauenburg, Verein zur Förderung des Lauenburger Elbschiffahrtsmuseum, 2003, 92 p., ill.

37697. BELL, CHRISTOPHER M. e.a., Roundtable: reviews of Christopher McKee, Sober men and true: sailor lives in the Royal Navy, 1900-1945; with a response by Christopher McKee. IJMH 15, 2003, no. 1, 177-228 *(betreft nr. 35297)*

37698. BERGHUIS, CORRIE K., Zachte winters, natte lentes: scheepsjournalen uit 1750-1850 geven meer inzicht in ons klimaat. Nationaal Archief Magazine 2003, 2, 4-9, ill.

37699. BERSEE, LEO, Het virus van het varen.... BW 58, 2003, 266-267, ill. *(over het varende leven van maritiem auteur Willem Moojen, geboren 1948)*

37700. BERTE, ADOLF, Auf dem Minensuchboot M 25 im Kriegsjahr 1944. Köhlers Flottenkalender 2003, 61-68, ill.

37701. BEUKEMA, HANS, "Dikke Bries ...". Delfzijl, Maritext, 2003, 127 p., ill. *(het levensverhaal van reddingbootschipper Jannes Toxopéus (1980-1995); eerder verschenen in 1996)*

37702. BRETON, HENDRIK, De memoires van Hendrik Breton, ofwel de duistere zijde van de VOC; Anne Doedens en Liek Mulder (red.). Amsterdam/Antwerpen, De Prom, 2003, 175 p., ill. *(over een Nederlandse lichtmatroos van Franse afkomst die in 1734 naar Nederlands-Indië reist en carrière maakt bij de VOC)*

37703. BUSHKOVITCH, PAUL, Peter the Great: the struggle for power, 1671-1725. Cambridge, Cambridge University Press, 2001, xii, 484 p. *(passim maritiem)*

37704. CALLO, JOSEPH F., Nelson in the Caribbean: the hero emerges, 1784-1787. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2003, xvi, 230 p., ill.

37705. CHAPALAIN-NOUGARAT, CHRISTINE, Les capitains de commerce de l'Ile de Batz au temps de la marine à voile, 1815-1880. CHM 2003, no. 52, 33-48

37706. CROSS, ROBERT F., Sailor in the White House: the seafaring life of FDR. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2003, 240 p., ill. *(betreft het zeevarende leven van Franklin D. Roosevelt)*

37707. DEVOS, GRETA, STEPHAN VAN, Full speed ahead!: a century Antwerp Shipping Federation. Antwerpen, Pandora, 2001, 143 p., ill.

37708. DIERMEN, ARIAN VAN, Van Diermen in Amersfoort en Spakenburg: kroniek van een vissersgeslacht. Wageningen, eigen uitgave, 2002, 350 p., ill.

37709. DOOREN, B. VAN, De vissers- en schippersfamilie Gooij te Brunnepe. GN 58, 2003, 317-330 *(Brunnepe was een vissersdorp, pal ten noorden van Kampen)*

37710. EDWARDS, BERNARD, The quiet heroes: British merchant seamen at war. Barnsley, Leo Cooper, 2003, 183 p., ill.

37711. EYSINK SMEETS, H.G.D., S. MEIJER, J.R. BEUKHOF, Leven en overleven aan boord in de tijd van de VOC: en over de ingrijpende verbeteringen die werden ingevoerd door dr. James Lind. MB 113, 2003, 356-357, 360-365, ill.

37712. FAWCETT, HAROLD W., GEOFFREY W.W.

HOOPER, The fighting at Jutland: the personal experiences of sixty officers and men of the British Fleet. Londen, Chatham Publishing, 2001, 448 p.

37713. FIENNES, RANULPH, Captain Scott. Londen, Hodder & Stoughton, 2003, xiv, 508 p.

37714. FRANK, PETER, Yorkshire fisherfolk: a social history of the Yorkshire inshore fishing community. Chichester (West-Sussex), Phillimore & Co., 2002, 258 p.

37715. FURY, CHERYL A., Tides in the affairs of men: the social history of Elizabethan seamen, 1580-1603. Westport (CT), Greenwood, 2002, xii, 293 p.

37716. GARNERAY, LOUIS, The floating prison: the extraordinary account of nine years captivity on the British prison hulks during the Napoleonic wars; vert. Richard Rose. Londen, Conway Maritime Press, 2003, 256 p., ill.

37717. GELDER, ROELOF VAN, Naporra's omweg: het leven van een VOC-matroos (1731-1793). Amsterdam/Antwerpen, Atlas, 2003, 525 p., ill.

37718. –, Een Oost-Pruis op drift: Georg Naporra en de biografische traditie. Biografie Bulletin, 13, 2003, nr. 1, 33-41, ill.

37719. GENT, T. VAN, Admiraal Lodewijk van Boisot: bedwinger van Middelburg en redder van Leiden. MB 113, 2003, 124-132, ill.

37720. GIBSON, ANN, 'The most uncomfortable ship': a voyage aboard the Polly Woodside in 1904. In: *(Nicholas Tracy (ed.))*, The age of sail (Londen, 2002) 147-157, ill.

37721. GILLILAND, C. HERBERT, Voyage to thousand cares: master's mate Lawrence with the Adrican squadron, 1844-1846. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2003, 176 p., ill. *(aan de hand van het verslag van John C. Lawrence wordt de scheepsreis beschreven van het USS 'Yorktown', dat slavenschepen aan de Afrikaanse kust opspoorde)*

37722. GRABENHORST, T.N., The maritime czar. Compass 71, 2003, 1, 6-11, ill. *(betreft Tsaar Peter de Grote)*

37723. GUNS, NICO, FRANS LUIDINGA, Kerst op de Sibajak: transportschip voer Nederlandse militairen naar en van Indië in 1946 en 1949. Checkpoint 4, 2003, 9, 14-17, ill.

37724. HAPPEL, GÜNTER, Soldaten, über die niemand sprach: eine Marine-Wetterstation 1942/1943 in Ost-Grönland. Köhlers Flottenkalender 2003, 69-75, ill.

37725. HARVIE, DAVID I., Limeys: the true story of one man's war against ignorance, the establishment and the deadly scurvy. Stroud, Sutton Publishing, 2002, vi, 314 p., ill. *(behandelt de zoektocht naar de oorzaak van scheurbuik door James Lind, die van 1739 tot 1748 als scheepsarts in dienst was van de Royal Navy)*

37726. HAUDRÈRE, PHILIPPE, 250 anniversaire de la mort de La Bourdonnais: la fortune, l'honneur et la gloire. CHM 2003, no. 53, 43-49, ill. *(betreft François Mahé de La Bourdonnais (1699-1753), Frans marineofficier)*

37727. HAWKINS, IAN (ed.), Destroyer: an anthology of first-hand accounts of the war at sea 1939-1945. Londen, Conway Maritime Press, 2003, 416 p., ill.

37728. HOMBRECHER, HORST, Der Kommandanten-Prüfstein. Köhlers Flottenkalender 2004, 78-84, ill. *(persoonlijke herinneringen aan een reis van een Duits marine-eskader in november 1965)*

37729. HORE, PETER (ed.), Patrick Blackett: sailor, scientist and socialist. Londen, Fcrank Cass, 2003, xiii, 330 p., ill. *(P.M.S. Blackett (1897-1974) diende bij de Royal Navy, waarna hij carrière maakte als nucleair wetenschapper)*

37730. JACKSON, CHARLES, BRUCE H. NORTON, I am alive: a United States marine's story of survival in a World War II Japanese POW camp. Novato (CA), Presidio Press, 2003, 320 p.

37731. JARVIS, ADRIAN, Forgotten heroes: the dock construction workers. NSY 1997 (verschenen 1998), 77-98

37732. JENSEN, JOHN O., Sea dogs!: a canine approach to maritime history. LMS 54, 2003, 97-98, ill.

37733. JONES, MARY, 'Handsome Willie May': a reappraisal. MM 89, 2003, 310-324, ill. *(betreft de Britse marine-officier William May (1849-1930))*

37734. KELDER, A.R., De dodenreis van de "Alderamin". BW 58, 2003, 414-417, ill. *(betreft een reis van een schip van Van Nievelt, Goudriaan & Co. in 1948 waarbij drie doden waren te betreuren)*

37735. –, "Brastagi" ontsnapt aan raider "Komet". BW 58, 2003, 314-315, ill. *(herinneringen van H.A. Boekwijt, die in de Tweede Wereldoorlog als vierde stuurman diende op het s.s. 'Brastagi' van de Rotterdamsche Lloyd)*

37736. KLOECK, PIET, De dood van Piet Heyn. BW 58, 2003, 468, ill.

37737. KRIJGER, ETTO, Slauerhoff in zelfbeelden. Amsterdam/Antwerpen, Atlas, 2003, 191 p., ill. *(foto's uit het leven van de dichter-scheepsarts Jan Jacob Slauerhoff (1898-1936))*

37738. LAROS, C.D., Galeislaaf om het geloof: Pierre Sablairolles, hugenoot uit de Languedoc. Bilthoven, eigen uitgave, 2002, 159 p., ill. *(betreft het levensverhaal van Pierre Sablairolles (1700-1745), die tot de galeien werd veroordeeld als straf voor protestantse godsdienstoefeningen)*

37739. LASSCHE, JAN, Hecht en sterk: de memoires van kapitein Jan Lassche; bew. door Piet van Leunen en Jan Berghuis. Amsterdam, Van Soeren, 2003, 240 p., ill. *(betreft de levensgeschiedenis van Jan Lassche (1897-1977))*

37740. LAVO, CARL, Slade Cutter: submarine warrior. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2003, 256 p., ill. *(biografie van een Amerikaanse onderzeeboot-kapitein, die tijdens de Tweede Wereldoorlog 23 schepen tot zinken bracht in de Stille Oceaan)*

37741. LEWIS, ROY, Alfred the forgotten hero. MW 24, 2003, 97-99, ill. *(betreft Alfred Johnson, de eerste man die in 1876 solo de Atlantische Oceaan overstak in de dory 'Centennial')*

37742. LOVELL, WILLIAM STANHOPE, From Trafalgar to the Chesapeake: adventures of an officer in Nelson's navy. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2003, 232 p., ill.

37743. LUIJTSEN, AAGJE, Kikkertje lief: brieven van Aagje Luijtsen geschreven tussen 1776 en 1780 aan Harmanus Kikkert, stuurman in dienst van de VOC; inl. Perry Moree; medew. Ingrid Dillo, Vibeke Roeper, Theo Timmer. [Den Burg], Het Open Boek, 2003, 206 p., ill. *(betreft 19 brieven van een Texelse zeemansvrouw aan haar echtgenoot)*

37744. LUMMIS, TREVOR, Leven en dood in het paradijs: Pitcairn en de muiters van de Bounty; vert. Barbara de Lange. Amsterdam/Antwerpen, Atlas, 2001, 262 p., 8 p. pl., ill. *(vertaling van 'Life and death in Eden: Pitcairn and the Bounty mutineers' (Londen, Gollancz, 1999; oorspronkelijk uitgave 'Pitcairn island: life and death in Eden' (Aldershot, Ashgate, 1997))*

37745. MADSEN, CHRIS, British officers and striking sailors: mutiny in the Royal Indian Navy, February 1946. AN 61, 2001, 299-315

37746. MAGNANI, EDWARD, Captain Charles Post: the life of a Long Island steamboat captain and his adventures in the Civil War. StB 60, 2003, no. 2, 116-124, ill.

37747. McGUANE, JAMES P., Heart of oak: a sailor's life in Nelson's Navy. New York, W.W. Norton & Co., 2002, 192 p., ill. *(behandelt het leven van zeelieden aan boord bij de Royal Navy gedurende de Napoleontische oorlogen)*

37748. MEGEN, NETTY VAN, "Ick leer nu moij lesen en schrijven als ul sien kan": zeventiende-eeuwse brieven van en aan zeevarenden uit het archief van het High Court of Admiralty. TvZ 22, 2003, 147-156, ill.

37749. MEIER, GÜNTHER, Mit der Ruegen 1944 an den Rhein: Kapitän Nagel erinnert sich. Köhlers Flottenkalender 2004, 218-219, ill.

37750. MILLER, RICHARD E., The messman chronicles: African-Americans in the U.S. Navy, 1932-1943. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2003, 272 p., ill.

37751. MOELKER, R., Beroep: marineofficier: studies van Norbert Elias en Ger Teitler over het ontstaan van het beroep van marineofficier. MB 113, 2003, 114-117, 120-123, ill.

37752. MONTEATH, PETER (ed.), Sailing with Flinders: the journal of seaman Samuel Smith. North Adelaide, Corkwood Press, 2002, xv, 85 p, ill. *(betreft het scheepsjournaal door Samuel Smith, die in 1801 meevoer op de 'Investigator' onder het gezag van Matthew Flinders)*

37753. NABER, DIRK, HENK DESSENS (bew.), Een levensbeschrijving van een Drent: herinneringen van Dirk Naber (2, 3 en 4). Bokkepoot 2003, 159, 14-19, 160, 14-18, 161, 14-18, ill. *(vervolg van nr. 36574)*

37754. NÖLDEKE, HARTMUT, VOLKER HARTMANN, Der Sanitätsdienst in der deutschen Flotte im Zweiten Weltkrieg. Hamburg, Mittler & Sohn, 2003, 231 p.

37755. OLINK, HANS, Red Flag Eddy: een schelmenleven. Amsterdam, Bas Lubberhuizen, 2003, 142 p. *(belevenissen van de zeeman Evert Hoedemaker (1896-1988))*

37756. OUDENAARDEN, JAN, De muiterij op de Rotterdam. Rotterdam, Bureau Obelon, 2003, 48 p., ill. *(betreft de 'Rotterdam' (IV) van de Holland-Amerika Lijn, die tussen 1908 en 1940 in de vaart was en waarop in 1927 een muiterij uitbrak)*

37757. PEET, ANSELM J. VAN DER, Van stiefkind tot professionele wasdom: de organisatie van de Geneeskundige Dienst van de Zeemacht door de jaren heen. Mars et Historia 37, 2003, 4, 38-43, ill.

37758. PETIET, CLAUDE, Le bailli de Forbin Lieutenant-Général des galères: un chevalier de Malte dans la marine de Louis XIII. Parijs, Editions F. Lanore, 2003, 388 p., ill.

37759. PETTY, BRUCE M., Voices from the Pacific war: bluejackets remember. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2003, 244 p., ill.

37760. POTTER, E.B., Bull Halsey. Annapolis (MD), Naval Institue Press, 2003, 440 p., ill. *(biografie van de Amerikaanse admiraal William F. Halsey; eerder verschenen in 1985)*

37761. QUÉGUINER, JEAN, Mes années "Royale", marin de 1939 à 1964. Parijs, Nouvelles Editions Latines, 2003

37762. QUINTERO SARAVIA, GONZALO M., Don Blas de Lezo: desfensor de Cartagena de Indias. Bogotá, Editorial Planeta Colombiana, 2002, 310 p., ill. *(betreft Don Blas de Lezo (1689-1741), een Spaanse zeeheld, die deelnam aan 23 campagnes en zeeslagen)*

37763. REVELEY, JAMES, Registering interest waterfront labour relations in New Zealand, 1953 to 2000. St. John's (NF), International Maritime Economic History Association, 2003, viii, 170 p., ill.

37764. ROBERTSON, TERENCE, The golden horseshoe: the wartime career of Otto Kretschmer, U-Boat ace. Londen, Greenhill Books, 2003, 208 p., ill.

37765. ROOIJEN, C.A. DEN, Zomaar een lijndienst. BW 58, 2003, 464-467, ill. *(persoonlijke herinneringen aan de lijnvaart tussen Engeland en Portugal in de tweede helft van de twintigste eeuw)*

37766. SANTOS, MICHAEL WAYNE, From fo'c'sle tales to union strikes: working-class tradition and the struggle for worker control among North Atlantic fishermen in the last days of sail. AN 61, 2001, 325-336

37767. SCHAAP, DICK, Marineman Boelhouwer overleefde twee torpederingen. Checkpoint 4, 2003, 9, 18-20, ill. *(Willem Boelhouwer overleefde de torpederingen van de 'Johan Maurits van Nassau' in mei 1940 en van de 'Colombia' van de KNSM in februari 1943)*

37768. –, Sprong naar de vrijheid: John Tegelaars duik in de Oostzee. Checkpoint 4, 2003, 5, 10-12, ill. *(betreft een scheepsreis van het koopvaardijschip 'Orion' van de Nederlandse Oost Rederij in september 1944)*

37769. SCHATZ, ERWIN, Marine-Forstintendant Josef Ressel. Köhlers Flottenkalender 2003, 197-199, ill. *(marine-officier Josef Ressel (1793-1857) was in 1829 de uitvinder van de scheepsschroef)*

37770. SCHNELLER, ROBERT J., Cushing: civil war seal. Dulles (VA), Brassey's, 2003, 128 p. *(betreft de Amerikaanse marine-officier William Barker Cushing (1842-1874))*

37771. SCHULTZ, CHARLES R., Gold rush voyage of the ship Sweden. IJMH 15, 2003, no. 1, 91-127 *(behandelt de reis van het schip 'Sweden' van de oost- naar de westkust van de Verenigde Staten van Amerika via Kaap Hoorn in 1849 aan de hand van vijf overgebleven dagboeken van passagiers en andere documenten)*

37772. SIMPER, ROBERT, Sunrise coast. Ramsholt, Woodbridge, Creekside Publishing, 2002, 75 p., ill. *(vervolg van nr. 35334)*

37773. SOLLY, RAY, Mariner's launch. Caithness, Whittles Publishing, 2003, 224 p., ill. *(sociaal-historische vertelling over het leven in de Britse koopvaardij in de jaren '50 van de twintigste eeuw)*

37774. STAMMERS, M.K., A Welsh master mariner in the Falkland Islands. MW 24, 2003, 100-102, ill. *(betreft kapitein H. Thomas, die in 1900 scheepvaartinspecteur werd bij de Falkland Islands Company)*

37775. STEWART, DOUGLAS, But no brass funnel. Caithness, Whittles Publishing, 2003, 192 p., ill. *(persoonlijke herinneringen van een Britse zeeman in de marine en koopvaardij)*

37776. VANDEWOUDE, EMIEL, Le prince Charles de Belgique, officier de la Royal Navy. MMAB 31, 1996-2000 (verschenen 2001) 40-50, ill.

37777. VILLIERS, JOHAN DE, Gesaghebber teen wil en dank: Abraham Josias Sluysken, die laaste kommissaris-generaal van die V.O.C. aan die Kaap, 1793-1795. Historia 48, 2003, 373-385, ill.

37778. VLIET, A.P. VAN, Maarten Harpertszoon Tromp (1598-1653): over de zeeheld die 350 jaar geleden is gesneuveld in de Slag bij Ter Heijde. MB 113, 2003, 280-289, ill.

37779. –, Jan van Amstel (1618-1669): kapitein bij de Amsterdamse admiraliteit. in: *J. Brouwers e.a. (red.)*, Brabante Biografieën: van: levensbeschrijvingen van bekende en onbekende Noordbrabanders 6 ('s-Hertogenbosch, 2003) 22-26

37780. WAL, OBE VAN DER, De wereld rond: de lotgevallen van een oud-zeeman, door hem zelven verteld; eindred. Roosannie Kromhout. Hoorn, Stichting Nederlandse Kaap-Hoornvaarders, 2003, 51 p., ill.

37781. WATT, JAMES, Naval surgery in the time of Nelson. In: *(Nicholas Tracy (ed.))*, The age of sail (Londen, 2002) 25-33, ill.

37782. WHITE, COLIN, The new Nelson letters: news of remarkable discoveries made by The Nelson Letters Project. MM 89, 2003, 464-466

37783. WIEL, KEES VAN DER, Gerrit Harmeyer (1718-1784), schipper voor de VOC op China. In: *(Kees van der Wiel)*, Op zoek naar een biografisch portret in het verleden (Hilversum, 2003) 75-91

37784. WILLIAMS, WYN, A voyage remembered. MW 24, 2003, 103-114, ill. *(behandelt het dagboek van een jonge zeeman tijdens een reis aan boord van het s.s. 'Domingo de Larrinaga' in 1949)*

37785. ZAHORKA, HERWIG, Arca Domas: ein deutscher Soldatenfriedhof in Indonesien. Köhlers Flottenkalender 2004, 130-139, ill.

37786. ZEEMAN, SIEP, Kerstherinneringen I: Kerst op zee, II: Zes jaren en twee schepen later. BW 58, 2003, 469, 472, ill.

37787. (CATALOGUS), Tourville, gentilhomme des océans; dir. Gilles Désiré dit Gosset. Saint-Lô, Archives départementales de la Manche, 2002, 109 p., ill.

37788. ADCOCK, AL, US flush deck destroyers in action. Carrollton (TX), Squadron/Signal Publications, 2003, 50 p., ill.

37789. ALATI, ALEXANDRE, Les patrouilleurs rapides de la classe Cyclone (US Navy). Navires et Histoire 2003, no. 19, 21-27

37790. ALERTZ, ULRICH, The Venetian merchant galley and the system of Partisoni: initial steps towards modern ship design. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 212-221, ill.

37791. ALFORD, MICHAEL B., The Core Sounders: workboats for thin water. WB 2003, 170, 42-49, ill. *(betreft werkboten van de Core Sound in North Carolina)*

37792. ARCAK, ERKUT, Kadirga: a technical analysis of the Sultan's galley. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 241-248, ill.

37793. BAIKA, KALLIOPI, Operating on shipsheds and slipways: evidence of underwater configuration of slipways from the Neosoikos of 'Trypiti'. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 103-108, ill.

37794. BALLANTYNE, IAIN, HMS London: warships of the Royal Navy. Barnsley, Leo Cooper/Penn & Sword, 2003, 228 p. *(betreft de geschiedenis van verschillende schepen met de naam 'London' in de Royal Navy)*

37795. BARNICOAT, DAPHNE MORGAN, Love story: centenarian Moonbean of Fife. CB 2003, nr. 179, 38-44, ill. *(betreft verschillende jachten 'Moonbeam', ontworpen door Fife)*

37796. BELLABARBA, SERGIO, The sailing qualities of Venetian great galleys in the 15th century: evidence of their influence on the development of sailing ships in the Atlantic area during the following century. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 201-211, ill.

37797. –, EDOARDO GUERRIERI, Vele italiane della costa occidentale dal medioevo al novecento. Milaan, Verlag Hoepli, 2002, 280 p., ill. *(betreft zeilschepen van de Italiaanse westkust van de Middeleeuwen tot en met de twintigste eeuw)*

37798. BILL, JAN, Castles at sea: the warship of the High Middle Ages. (Proceedings) Maritime warfare in Northern Europe (Copenhagen, 2002) 47-56, ill.

37799. BISCHOFF, VIBEKE, The reconstruction of the Ladby ship: using a working spline model and computer. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 71-80, ill.

37800. BROUARD, JEAN YVES, La saga des Liberty: des Liberty en couleur. Navires et Histoire 2003, no. 21, 48-57

37801. COCKER, M.P., West coast support groep: task group 96.8, Korea 1950-1953. Caithness, Whittles Publishing, 2003, 179 p., ill. *(een overzicht van de marineschepen, die betrokken waren bij de Koreaoorlog)*

37802. COLLEDGE, J.J., Ships of the Royal Navy: the complete record of all fighting ships of the Royal Navy from the fifteenth century to the present; revised and updated by Ben Warlow. Londen, Greenhill Books, 2003, 416 p.

37803. CRUMLIN-PEDERSEN, OLE, Variations on a theme: 11th-century ship types of the north. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 253-260, ill.

37804. –, ATHENA TRAKADAS (eds.), Hjortspring: a pre-Roman iron-age warship in context. Roskilde, The Viking Ship Museum; The National Museum of Denmark, 2003, 293 p., ill.

37805. CULLBERG, CARL, Eka, pram, vlet, jol: en vardagsbåts utbredning, ålder och ursprung = the distribution, age and origin of an everyday workingboat. Uddevalla, Bohusläns museums forlag, 2003, 38, [21], 37 p., ill. *(tekst in het Zweeds en Engels)*

37806. DALLIES-LABOURDETTE, JEAN-PHILIPPE, S-Boote: les vedettes rapides de la Kriegsmarine 1939-1945. Parijs, Editions Histoire et Collection, 176 p., ill.

37807. DEGRYSE, ROGER, Het vissersvaartuig en het haringtiend te Nieuwpoort in de Middeleeuwen (1183-1399). MMAB 31, 1996-2000 (verschenen 2001) 154-165, ill.

37808. DORAN, MICHAEL F., DANIEL A. FISCHER, Inventory of working sail in the Windward Islands. MM 89, 2003, 342-346, ill.

37809. DUGAN, SALLY, Men of iron: Brunel, Stephenson and the inventions that shaped the modern world. Channel 4 Books

37810. DURHAM, KEITH, Viking longship; ill. Steve Noon. Botley, Osprey Publishing, 2002, 48 p., ill.

37811. ELCHLEPP, FRIEDRICH, Die U-Boot-Waffe der DDR: ein Zeitzeugenbericht. MGZ 62, 2003, 1, 175-185, ill.

37812. EVANS, DAVID, Building the steam navy: dockyards, technology, and the creation of the Victorian battle fleet, 1830-1906. Londen, Conway Maritime Press

37813. FEIGE, THOMAS, Das Einmann-U-Boot vom Typ Biber im Deutschen Technikmuseum Berlin. Logbuch 39, 2003, 213-214, ill.

37814. FOLLETT, CHRISTOPHER, Restoring the

rudder of Nelson's flagship. HT 53, 2003, 11, 24, ill. *(betreft het roer van de 'St. George', gezonken voor de Deense kust in 1811, nu in een museum in Jutland)*

37815. FREIVOGEL, ZVONIMIR, Österreichisch-ungarische Hochseetorpedoboote und ihre Schicksale. Wenen, Neuer Wissenschaftlicher Verlag, 2003, 101 p., ill.

37816. GALLANT, TOM, Beyond Bluenose: the yachts of William James Roué of Nova Scotia. WB 2003, 170, 32-41, ill.

37817. GALVIN, ANTHONY H., The Tenby lugger. MW 24, 2003, 77-96, ill. *(met overzicht van de Tenby luggers van 1891 tot 1914)*

37818. GILKERSON, WILLIAM, Replicas, Part I: Ground: history of a phenomenon. WB 2003, 172, 62-73, ill.

378219. –, MATTHEW P. MURPHY, Replicas, Part 2: Ground: into the present. WB 2003, 173, 68-79, ill.

37820. GÖHREN, HARALD, Die Sakoleva: ein griechischen Segelschiff mit arabisch-indischen Einflüssen. Logbuch 39, 2003, 120-125, ill.

37821. GÖRLITZ, DOMINIQUE, Schilfbootexpedition Abora II, Teil 2 (Schluß): Konnten bereits die Seefahrer der Steinzeit gegen den Wind segeln?. Logbuch 39, 2003, 77-84, ill. *(vervolg van nr. 31614)*

37822. GRAYSON, STAN, Cape Cod catboats. Marblehead (MA), Devereux Books, 2002, 208 p., ill.

37823. GUIBAL, FRÉDÉRIC, PATRICE POMEY, Timber supply and ancient naval architecture. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 35-41, ill.

37824. GUILLOU, JEAN-PIERRE, The Færings of Norway. MLT 2003, no. 19, 14-27, ill.

37825. GÜLLAND, TRIXI, Slavonic boat reconstructions in the open air museum Gross Raden. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 357-362, ill.

37826. HEIJDEN, CHRIS VAN DER, Business as usual. Nationaal Archief Magazine 2003, nr. 3, 16-19, ill. *(over economische collaboratie tijdens de Tweede Wereldoorlog, onder andere door scheepswerven, en de afrekening daarna)*

37827. HÖCKMANN, OLAF, An early Roman boatyard at Mainz, Germany. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 109-112, ill.

37828. HOVING, AB, Modelbouw als methode van onderzoek: de schepen van de Nederlandse ontdekkingsreizigers rond 1600. In: *(Remmelt Daalder e.a. (red.))*, De ontdekking van de wereld (Zutphen/Amsterdam, 2003) 50-59, ill.

37829. JENNINGS, JOHN, The canoe: a living tradition. Toronto/Buffalo, Firefly Books, 2002, 271 p., ill.

37830. KARTING, HERBERT, Deutsche Schoner, Band III: der Bau hölzener Schoner nach 1870 an der deutschen Ostseeküste von Nordschleswig bis Mecklenburg. Bremen, Verlag H.M. Hauschild, 2003, 208 p., ill. *(vervolg van nr. 36668)*

37831. KAUL, FLEMMING, The oldest war-ship sails again. (Proceedings) Maritime warfare in Northern Europe (Copenhagen, 2002) 7-19, ill. *(betreft de 'Tilia', een nauwkeurige reconstructie van het Hjortspring schip)*

37832. KONSTAM, ANGUS, British motor torpedo boats 1939-45; ill. Tony Bryan. Botley, Osprey Publishing, 2003, 48 p., ill.

37833. –, Confederate raider 1861-65; ill. Tony Bryan. Botley, Osprey Publishing, 2003, 48 p., ill.

37834. KOOP, GERHARD, KLAUS-PETER SCHMOLKE, Vom Original zum Modell: große Kreuzer Kaiserin Augusta bis Blücher: eine Bild- und Planedition. Bonn, Bernard & Graefe Verlag, 2002, 56 p., ill.

37835. –, –, Die großen Kreuzer Kaiserin Augusta bis Blücher. Bonn, Bernard & Graefe Verlag, 2002, 176 p., ill.

37836. –, –, German destroyers of World War II. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2003, 272 p.

37837. KOZIAN, WALTER A., Klipperschiffe und Schnellsegler. Wenen/Graz, Nuer Wissenschaftlicher Verlag; Hamburg, Koehlers Verlagsgesellschaft, 2002, 254 p., ill.

37838. KRAMER, WOLFGANG, Am Neptun-Kai die Seagreen: auf den Spuren heimischer Schiffe. Nordlicht 11, 2003, Heft 40, 11-15, ill.

37839. KRAUSENER, JEAN-MARIE, Les portes avions lourds de classe Midway. Navires et Histoire 2003, no. 18, 63-74

37840. –, Les portes avions lourds de classe Midway. Navires et Histoire 2003, no. 19, 62-73

37841. KRÜGER-KOPISKE, KARSTEN KUNIBERT, Die Schiffe von Hapag-Lloyd: Zeichnungen und Lebenslaüfe. Hamburg, Koehlers Verlagsgesellschaft, 2002, 254 p., ill.

37842. LARDAS, MARK, American heavy frigates 1794-1826; ill. Tony Bryan. Botley, Osprey Publishing, 2003, 48 p., ill.

37843. LEATHER, JOHN, The chines of a Calais pilot cutter: design Calais pilot cutter. CB 2003, nr. 181, 48-49, ill.

37844. LEHMANN, LOUIS TH., Drachio in context. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 249-252, ill. *(betreft Baldissera Quinto Drachio (1532-1616), die schreef over scheepsbouw van Venetiaanse galeien)*

37845. MACPHERSON, KEN, RON BARRIE, The ships of Canada's naval forces 1910-2002. St. Catherine's (ON), Vanwell Publishing, 2002, 324 p., ill.

37846. MALCOLMSON, ROBERT, The longevity of wooden warships: the Great Lakes example. MM 89, 2003, 425-436

37847. MANNHARDT, JÜRGEN, Farewell für die Schnellboote der Tiger-Klasse. Köhlers Flottenkalender 2004, 155-161, ill.

37848. MARCH, EDWARD C., The useful Hog Island freighters. StB 60, 2003, no. 2, 89-104, ill.

37849. MARQUARDT, KARL HEINZ, Von Koggen & Dschunken, Kähnen & Schonern: ein Kaleidoskop von Schiffsmodellen. Logbuch 39, 2003, 149-154, ill.

37850. –, The global schooner: origins, development, design and construction, 1695-1845. Londen, Conway Maritime Press, 2003, 239 p., ill.

37851. MEIHUIZEN, J.P., Noodzakelijk kwaad: de bestaffing van economische collaboratie in Nederland na de Tweede Wereldoorlog. Amsterdam, Boom, 2003, 848 p., [32] p. pl., ill. *(proefschrift Universiteit van Amsterdam; behandelt onder andere de metaalindustrie, in het bijzonder de scheepsbouw)*

37852. MUSCAT, JOSEPH, The Admira's gondola. MM 89, 2003, 297-309, ill.

37853. OSSOWSKI, WALDEMAR, Expanded logboats between the baltic and the Black Sea. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 177-182, ill.

37854. OSTERSEHLTE, CHRISTIAN, Die Eisbrecher der Howaldtwerft in Dietrichsdorf bei Kiel, Teil 1 en 2 (Schluß). Logbuch 39, 2003, 126-138, 176-184, ill.

37855. PARCHATKA, HORST, Die "Fliegende Brücke" von St. Goar von 1696: Versuch einer Rekonstruktion. Logbuch 39, 2003, 106-113, ill.

37856. PARKIN, DAVID, RUTH BARNES (eds.), Ships and the development of maritime technology on the Indian Ocean. Londen/New York, RoutledgeCurzon, 2002, xvii, 360 p., ill.

37857. PAWLIK, GEORG, Des Kaisers schwimmende Festungen: die Kasemattschiffe Österreich-Ungarns. Wenen, Neuer Wissenschaftlicher Verlag, 2003, 119 p., ill.

37858. PETTY, GEORGE, The A-cats of Bannegat Bay: evolution and survival. WB 2003, 171, 56-65, ill.

37859. PIPPING, OLOF, Whipstaff and helmsman: an account of the steering-gear of the Vasa. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 329-333, ill.

37860. POMEY, PATRICE, Reconstruction of Marseilles 6th century BC Greek ships. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 57-65, ill.

37861. POUMAILLOUX, PASCAL, Petite étude lexicographique: "dhow, dow, daw, dao, daou". CHM 2003, no. 51, 59-63, ill. *(betreft de etymologie van de Engelse term 'dhow')*

37862. PULAK, CEMAL, Mortise-and-tenon joints of Bronze Age seagoing ships. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 28-34, ill.

37863. RABAN, AVNER, Ancient slipways and shipsheds on the Israeli coast of the Mediterranean. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 91-102, ill.

37864. RAFUSE, TED, Lake Ontario's railway ships: annals of the Ontario Car Ferry Company and the Ontario No. 1 and the Ontario No. 2. StB 60, 2003, no. 2, 105-115, ill.

37865. RODRÍGUEZ MARTÍN-GRANIZO, GONZALO, JOSÉ GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, Submarinos republicanos en la guerra civil española. Madrid, Librería Gabriel Molina, 2003, 390 p., ill, 2e herziene editie

37866. RÖSSLER, EBERHARD, U-Boottyp XXIII. Bonn, Bernard & Graefe Verlag, 2002, 204 p., ill.

37867. –, U-Boottyp XXI. Bonn, Bernard & Graefe, 2001, 229 p. *(vijfde uitgebreide uitgave)*

37868. SCHUTTEN, GERRIT, Krommenrijnders ten zuiden van Utrecht. SZ 27, 2003, nr. 6., 23-29, ill. *(behandelt enkele kleine vrachtscheepjes in Utrecht)*

37869. SHIELD, HAROLD, Ditchburn boats: a Muskoka legacy; photogr. Bev McMullen. Erin (ON), The Boston Mills Press, 2003, 156 p., ill.

37870. SPITS, ELISABETH, Attractie of wetenschap?: moderne replica's van historische schepen. In: *(Remmelt Daalder e.a. (red.))*, De ontdekking van de wereld (Zutphen/Amsterdam, 2003) 16-29, ill.

37871. SPURR, DAN, Ladies of the Lake: serendipity brings together L. Francis Herreshoff's Q-boats. WB 2003, 170, 58-65, ill.

37872. STAHL, FRÉDÉRIC, Les transports de chaland de débarquement de la marine nationale. Navires et Histoire 2003, no. 20, 40-43

37873. SWANSON, WILLIAM C., The Elco motoryachts: custom work from a production builder. WB 2003, 171, 34-43, ill.

37874. THOMSON, PETER, Plymouth sailing trawlers. MM 89, 2003, 467-471, ill.

37875. THORNDIKE, VIRGINIA L., Maine lobsterboats: builders and lobstermen speak of their craft. Camden (ME), Down East Books, 2002

37876. TURNBULL, STEPHEN, Fighting ships of the Far East, 1: China and Southeast Asia 202 BC-AD 1419; ill. Wayne Reynolds. Botley, Osprey Publishing, 2002, 48 p., ill.

37877. –, Fighting ships of the Far East, 2: Japan and Korea AD 612-1639; ill. Wayne Reynolds. Botley, Osprey Publishing, 2003, 48 p., ill.

37878. VALBJØRN, KNUD VAGN, Reconstruction of the Hjortspring Boat. (Proceedings) Maritime warfare in Northern Europe (Copenhagen, 2002) 21-27, ill.

37879. –, NIELS PETER FENGER, MAX VINNER, Reconstruction of the Hjortspring boat sailing tests. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 347-356, ill.

37880. VOS, ALEXANDER DE, Gewoon een roeibootje. Bokkepoot 2003, 161, 4-8, ill. *(behandelt roeiboten van het Hollands plassengebied rond Nieuwkoop)*

37881. WACKERODE, JARG VON, Das Walfangbegleit- und Schutzschiff Het Welvaaren van Borkum: die Restaurierung eines der größten Votivschiffe in ostfriesischen Küstenkirchen. Logbuch 39, 2003, 103-105, ill.

37882. WEGENER SLEESWYK, ANDRÉ, Building cost and carrying capacity of European merchant ships, 1400-1800. TvZ 22, 2003, 137-146, ill.

37883. WESKI, TIMM, Remarks on the identification of Medieval ship types in northern Europe. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 281-288, ill.

37884. WESTWOOD, DAVID, The Type VII U-Boat. Londen, Conway Maritime Press, 2003, 96 p., ill.

37885. WETZEL, ECKARD, Vor 100 Jahren tauchte die Forelle in der Eckernförder Bucht. Köhlers Flottenkalender 2004, 220-226, ill.

37886. WILLIAMSON, GORDON, German battleships 1939-45; ill. Ian Palmer. Botley, Osprey Publishing, 2003, 48 p., ill.

37887. –, German destroyers, 1939-45; ill. Ian Palmer. Botley, Osprey Publishing, 2003, 48 p., ill.

SCHIP EN SCHEEPSBOUW – SCHEEPSBOUW

37888. BIRD, VANESSA, Ramparts revisited. CB 2003, nr. 183, 58-61, ill. *(betreft de geschiedenis van Rampart Boat Building Works, scheepswerf van motorboten)*

37889. BLOESCH, PAUL, Moulds, rising boards and bevel boards: the wooden memory of the shipyard of Le Locum, Lake Geneva. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 144-151, ill.

37890. BOES, ALBERT J., Moonen, een prinsheerlijke jachtbouwer: vestzak superjachten. BW 58, 2003, 374-378, ill. *(betreft de geschiedenis van een jachtwerf in 's-Hertogenbosch, opgericht in 1981 als opvolger van scheepswerf De Ruiter)*

37891. –, Scheepswerf "De Merwede" 1902-2002: een eeuw bouw van sterk van elkaar verschillende schepen. BW 58, 2003, 256-259, ill.

37892. –, Erik Post en een halve eeuw scheepsbouw: scheepswerf Brouwer en vier eeuwen scheepsbouw in de Zaanstreek. BW 58, 2003, 418-421, ill.

37893. BONDIOLI, MAURO, The art of designing and building Venetian galleys from the 15th to the 16th century. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 222-227, ill.

37894. –, The Arsenal of Venice and the art of building ships. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 10-13

37895. BROWN, DAVID K., GEORGE MOORE, Rebuilding the Royal Navy: British warship design since 1945. Londen, Chatham Publishing, 2003, 208 p., ill.

37896. CICILIOT, FURIO, Nails for shipbuilding (13th-20th centuries). (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 119-123

37897. COATS, ANN, Efficiency in dockyard administration 1660-1800: a reassessment. In: *(Nicholas Tracy (ed.))*, The age of sail (Londen, 2002) 116-132, ill.

37898. DIXON, JOHN, GEOFF PICKARD, J. Crichton & Co Shipbuilding, Saltney and Connah's Quay: a pictorial record. Chester/Ellesmere Port, eigen uitgave, 2002, 128 p., ill.

37900. GERHARD, PETER, Portugiesische Karavellen Anfang des 16. Jahrhunderts, Teil 3 (Schluß): Das Hauptspant einer portugiesischen Karavelle. Logbuch 39, 2003, 72-76, ill. *(vervolg van nrs. 34416 en 36704)*

37900. HAKELBERG, DIETRICH, Wooden shipbuilding on Lake Constance before 1900. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 195-200, ill.

37901. JAEGER, WERNER, WERNER QUURCK, Bestecke für den Bau von Schiffen in Zeeland im 17. Jahrhundert, Teil 2 en 3 (Schluß). Logbuch 39, 2003, 85-91, 143-148, ill. *(vervolg van nr. 36726)*

37902. JONG, DICK DE, Scheepswerf Damen 75 jaar. Gorinchem, Damen Shipyards, 2002, 132 p., ill. *(tevens verschenen in een Engelse editie)*

37903. KAMARINOU, DIMITRA, Towards the determination of Mycenaean shipbuilding techniques, tools and materials. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 24-27

37904. KAMPA, THEO, Jan Harm Schreur: "ik vind het ergens anders ook wel mooi, maar ik ben blij als ik weer in Giethoorn ben". SZ 27, 2003, nr. 6., 20-21, ill. *(betreft een punterbouwer in Giethoorn)*

37905. KLEIN, HERBERT, Die Museumswerft in Korneuburg: neues Leben in die historische Schiffswerft Korneuburg. Nordlicht 11, 2003, Heft 40, 29-31, ill.

37906. LEATHER, JOHN, Power and glory: Tom Thornycroft, Part 2. CB 2003, nr. 179, 56-61, ill.

37907. –, King of the cutters: Dan Hatcher 1817-1880. CB 2003, nr. 185, 44-51, ill.

37908. –, From clipper to catboat: designer Thomas Webber. CB 2003, nr. 181, 28-32, ill. *(betreft Thomas Reynolds Webber (1845-1922), jachtontwerper en -bouwer)*

37909. MACDONALD, MONICA, A survey of boats and boat builders on Scotland's east coast. NSY 1998 (verschenen 1999), 15-34

37910. MAWDSLEY, DEAN L., Steel ship and iron pipe: Western Pipe and Steel Company of California: the company, the yard, the ships. Benicia (CA), The Glencannon Press, 2002, 224 p.

37911. MAYHER, BILL, The Buzzard Bay 25: an evolution, of sorts. WB 2003, 172, 74-81, ill. *(betreft een ontwerp van Nathanael G. Herreshoff)*

37912. MCGRAIL, SEÁN, How were vessels designed before the late-Medieval period?. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 124-131, ill.

37913. McMENEMY, MICHAEL, DEBBY McMENEMY, The Makela Brothers: fishermen and fishboat builders. WB 2003, 171, 66-74, ill.

37914. McWHANNELL, DONALD C., Campbell of Breadalbane and Campbell of Argyll boatbuilding accounts 1600 to 1700. MM 89, 2003, 405-424, ill.

37915. MORIN, JACQUES, Charpentiers de marine au pays de Saint-Malo, chronique des Morin: trois siècles de fortunes de mer. Parijs, Jean Picollec, 2002, 503 p.

37916. OLDENBURG, BEHREND, SSW Fähr- und Spezialschiffbau GmbH: große Schiffbautradition in Bremerhaven. Köhlers Flottenkalender 2003, 223-228, ill.

37917. PENZO, GILBERTO, A comparison between the earliest testimonies of Venetian construction techniques and those of the present day. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 339-346, ill.

37918. PETERSEN, SIMONE, De Meyer Werft in Papenburg: smaakmaker van het Emsland. BW 58, 2003, 384-387, ill.

37919. POLMAR, NORMAN, K.J. MOORE, Cold war submarines: the design and construction of U.S. and Soviet submarines, 1945-2001. Dulles (VA), Brassey's, 2003, 336 p.

37920. PRICE, ANDREW, CAROLE ZAPP, "So many nice boats to build and so short a voyage": the William Garden Collection at Mystic Seaport. LMS 54, 2003, 93-96, ill.

37921. QUINN, PAUL, Wrought iron's suitability for shipbuilding. MM 89, 2003, 437-461, ill.

37922. RABBEL, JÜRGEN, Die Reichs-Fischkutterbau in Warnemünde. Logbuch 39, 2003, 92-102, ill.

37923. RIETH, ERIC, Essay to restore the operating process of a shipyard in the early Medieval period: the example of the Port Berteau II wreck, Charente-Maritime, France. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 113-118, ill.

37924. ROGER, PAUL, La grande corderie de Nantes. CHM 2003, no. 52, 49-53

37925. SKAHILL, THOMAS G., Fellows & Stewart Inc. Boatbuilders: a retrospective. WB 2003, 173, 46-57, ill.

37926. SOROKIN, PETR, Investigation of traditional boatbuilding for the reconstruction of Medieval Russian boats. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 190-194, ill.

37927. STEPHENS II, OLIN J., Lines: a half-century of yacht designs by Sparkman & Stephens: 1930-1980. Boston, David R. Godine, 2002, 200 p., ill.

37928. –, Lines: a half-century of yacht designs by Sparkman & Stephens, 1930-1980. WB 2003, 172, 82-91, ill.

37929. TULLY, DARINA, The Tyrrell's boatyard of Arklow, County Wicklow, Ireland. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 152-153

37930. VAUGHAN, ADRIAN, Isambard Kingdom Brunel: engineering knight-errant. Londen, John Murray, 2003, xiv, 285 p., [16] p. pl., ill. *(voor het eerst verschenen in 1991)*

37931. VOOGD, CEES DE, De opkomst en neergang van Cornelis Verolme. In: *(H.W. van den Doel e.a. (red.))*, In het verleden behaalde resultaten (Amsterdam, 2002) 195-212, ill.

37932. WEGMAN, TON, De barbier en zijn boten, deel 1: Hindrik Bulthuis, deel 2: Vergeten ontwerpen van Bulthuis. SZ 27, 2003, nr. 7, 6-11, nr. 8,

23-27, ill. *(betreft de ontwerper van de 16m2)*

37933. WITTHÖFT, HANS JÜRGEN, 125 Jahre Blohm+Voss, 125 Jahre Tradition und Fortschritt. Köhlers Flottenkalender 2003, 157-175, ill.

37934. –, Die Albert Ballin-Klasse von Blohm+Voss: gelobt als "anti seasick ships". Köhlers Flottenkalender 2003, 83-93, ill.

37935. –, Hundert Jahre Nordseewerke in Emden: bis zur Großwerft war es ein langer Weg. Köhlers Flottenkalender 2004, 89-111, ill.

37936. WOODS, JENNIFER, Herbert Woods: a famous Broadland's pioneer. Captain's Locker, 2002, 320 p. *(betreft het leven van een scheepsontwerper en -bouwer in Norfolk)*

37937. ZEE, AD VAN DER (tekst en samenst.), Tussen ambacht en wetenschap: Willem Vos en de bouw van de Batavia. Lelystad, Bataviawerf, 2003, 59 p., ill.

SCHIP EN SCHEEPSBOUW – SCHIP

37938. AYLMER, GERALD, RMS Mauretania: the ship and her record; additional text Janette McCutcheon. Stroud, Tempus Publishing, 2000, 96 p., ill. *(eerder verschenen in 1934)*

37939. BAKKER, MARTIN, Historisch onderzoek hoe doe je dat?. Bokkepoot 2003, 161, 34-36, ill. *(behandelt de geschiedenis van de tjalk 'Hoop op Vertrouwen' uit 1905 aan de hand van een aantal historische bronnen)*

37940. BARNARD, JOHN D., The USS Constellation's Civil War. AN 61, 2001, 283-298, ill.

37941. BARTON, PETER, Was The Southerner a Confederate corsair, a blockade runner, or an elaborate hoax?. AN 61, 2001, 423-430, ill.

37942. BEUSEKOM-VAN MULLIGEN, ALOWIEKE AN, Het verhaal van de Koophandel 2. Bokkepoot 2003, 160, 40-41, ill. *(betreft de geschiedenis van een Katwijks beurtschip)*

37943. BROUARD, JEAN YVES, En croisière sur le Félix Faure. Navires et Histoire 2003, no. 20, 35-39 *(betreft de geschiedenis van een mailboot aan het einde van de negentiende en begin van de twintigste eeuw)*

37944. –, Le Pasteur 1940-1945 le monstre de mers. Navires et Histoire 2003, no. 18, 81-88 *(betreft de geschiedenis van een van de grootste mailschepen, gebruikt voor troepentransport door de Geallieerden)*

37945. –, Le Pasteur 1940-1945 le paquebot trooper. Navires et Historie 2003, no. 19, 28-37 *(vervolg van nr. 36784)*

37946. BURGELER, GERRIT VAN, De "Pollux" keerde terug naar Amsterdam: Harry Smit redt voormalig schoolschip van dreigende verloedering, Deel 1. BW 58, 2003, 448-451, ill.

37947. –, Voormalige PSD-veerboten onder de Italiaanse zon: nogmaals de Zeeuwse veren. BW 58, 2003, 490-492, ill.

37948. –, De "Duyfken" verkeert in nood: Australische replica van VOC-jacht wegens geldgebrek opgelegd. BW 58, 2003, 298-299, ill. *(behandelt eveneens de geschiedenis van de replica van de 'Halve Maen')*

37949. –, Utrecht heeft zijn statenjacht: achttiende-eeuwse schoonheid opnieuw vormgegeven. BW 58, 2003, 328-329, ill. *(betreft de tussen 1997 en 2003 gebouwde replica van een in 1746 door Pieter van Zwijndrecht ontworpen statenjacht)*

37950. CARESSE, PHILIPPE, Le cuirassé de poche Admiral Scheer. Navires et Histoire 2003, no. 19, 38-43 *(vervolg van nr. 36793)*

37951. COMPTON, NIC, Westward Ho!: Westward replica Eleonora. CB 2003, nr. 182, 40-45, ill. *(betreft een replica van een door Herreshoff in 1910 ontworpen jacht)*

37952. CORDINGLY, DAVID, Billy Ruffian: the Bellerophon and the downfall of Napoleon: the biography of a ship of the line, 1782-1836. Londen, Bloomsbury, 2003, xxii, 355 p., ill. *(biografie van het schip dat Napoleon in 1815 naar zijn verbanningsoord Sint Helena bracht)*

37953. DELACROIX, GÉRARD, La gabare Le Gros Ventre 1766-1779. Nice, A.N.C.R.E., 2003, 132 p., ill.

37954. DEMERLIAC, ALAIN, Les débuts du paquebot France. Navires et Histoire 2003, no. 19, 53-61

37955. DIJK, PIET VAN, "Marne" in Griekse armen. BW 58, 2003, 438, ill. *(betreft de kustvaarder 'Saint George I', in 1949 als Marne' gebouwd, een beeldbepalend schip op het strand van het Griekse eiland Zakynthos)*

37956. DONGEN, WIEKE VAN, Staverse jol Elisabeth Jacoba: de laatste ontwikkelingen. SZ 27, 2003, nr. 7, 58-59, ill.

37957. EVERETT, SIMON, All that Jazz. CB 2003, nr. 181, 50-53, ill. *(behandelt de geschiedenis van de motorboot 'Jazz', gebouwd in 1912)*

37958. FLAPAN, MORI, The Australian seagoing tug Waratah: a century of steam. Sydney, Australian Heritage Fleet, 2003, 32 p.

37959. FOOTNER, GEOFFREY, The impact of redesigning and rebuilding the U.S. frigate Constellation in 1812, 1829, and 1839 on currently held theories concerning her age. AN 61, 2001, 453-466, ill.

37960. FORD, CHARLES, Cornish Queen. CB 2003, nr. 184, 22-27, ill. *(betreft de geschiedenis van het zeiljacht 'Dolphin', gebouwd door Percy Mitchell omstreeks 1920)*

37961. GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, JOSÉ IGNACIO, Historial de buques: el navío Terrible (a) San Pablo Apóstol (1755-1811). RHN 21, 2003, Núm. 82, 65-80, ill.

37962. GOODWIN, PETER, From the archives: stores surveys: the 24 gun frigate Seahorse. In: *(Nicholas Tracy (ed.))*, The age of sail (Londen, 2002) 158-161, ill. *(betreft enkele inspectierapporten uit 1775 en 1776 van het Britse marineschip 'Seahorse', gebouwd in 1748)*

37963. GROUT, DEREK, Empress of Ireland: the story of an Edwardian liner. Stroud, Tempus Publishing, 2001, 320 p., ill.

37964. GUNS, NICO, FRANS LUIDINGA, Sibajak: 'Grand Old Lady' van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd. Amsterdam, Van Soeren & Co., 2003, *(behandelt de geschiedenis van het schip van de bouw vanaf 1925 tot aan de sloop in 1959)*

37965. –, Emigrantenschip "Sibajak". BW 58, 2003, 338-341, ill.

37966. HAAS, KEES DE, Oktober 1913: proefstomen met de "Gelria". BW 58, 2003, 429-431, ill. *(behandelt de proeftocht van het s.s. 'Gelria' van de Koninklijke Hollandsche Lloyd*

37967. HANYI, MIKE, Coquina II: een replica van de door Nat. Herreshoff meest gebruikte boot; vert. Elly Meijn. SZ 27, 2003, nr. 8, 31-35, 37, ill.

37968. HEINEMANN, WERNER, SMS Leipzig auf Überseereise anno 1882. Köhlers Flottenkalender 2003, 217-222, ill.

37969. HOUSTON, DAN, Silver lining: close quarters Robbie Coltrane. CB 2003, nr. 182, 24-27, ill. *(betreft de motorboot 'June Amelia', een ontwerp van John Silver, gebouwd in 1931)*

37970. JOHNSTONE-BRYDEN, RICHARD, Rule Britannia. CB 2003, nr. 179, 68-72, ill. *(behandelt het Britse koninklijke jacht 'Britannia')*

37971. –, The royal yacht Britannia: the official history. Londen, Conway Maritime Press, 2002, x, 310 p., ill.

37972. –, Royal blood: royal yacht Bloodhound. CB 2003, nr. 181, 14-19, ill.

37973. KELDER, A.R., ss "Op ten Noort": Koninklijke Paketvaart Mij. (KPM), Amsterdam. BW 58, 2003, 278-279, ill.

37974. –, Het ss "Op ten Noort": hospitaalschip onder twee vlaggen, Deel 1. BW 58, 2003, 455-458, ill.

37975. KLEINHOUT, G.H. e.a., De Tromp en haar Trompers. Emmen, Lanasta, 2003, 191 p., ill. *(de geschiedenis van het marineschip 'Tromp', gebouwd in 1938 en gesloopt in 1969, en haar opvarenden)*

37976. KLUYVER, ROB, ss "Lyngen". BW 58, 2003, 276-277, ill. *(betreft een schip van de Noorse rederij TFDS, opgeleverd in 1931)*

37977. KOZIAN, WALTER A., Segelschulschiff Almirante Saldanha. Logbuch 39, 2003, 139-142, ill.

37978. KUHNKE, ULRICH, Der Eisbrecher Krassin als Museumsschiff in St. Petersburg. Köhlers Flottenkalender 2003, 50-57, ill.

37979. LANGE, HEINZ, MS Seebad Zingst: zur Geschichte eines Bäderschiffes der 'Weißen Flotte' Stralsund. Nordlicht 11, 2003, Heft 40, 4-10, ill.

37980. LAVERY, BRIAN, The 74-gun ship Bellona. Londen, Conway Maritime Press, 2003, 120 p., ill. *(eerder verschenen in 1985)*

37981. MANSFIELD, KATHY, Easy Pesa. CB 2003, nr. 183, 46-50, ill. *(betreft het zeiljacht 'Pesa', gebouwd in 1911 naar een ontwerp van Max Oertz (1871-1929))*

37982. MCKAY, JOHN, RON COLEMAN, The 24-gun frigate Pandora. Londen, Conway Maritime Press, 2003, 128 p., ill. *(herziene editie van de uitgave uit 1992)*

37983. MORTIBOY, A.T., Edwin Fox – last of the East Indiamen. MM 89, 2003, 339-340, ill.

37984. NOTTELMAN, DIRK, LOTHAR WISCHMEYER, Dampfeisbrecher Stettin. Keulen, Arbeitskreis Historischer Schiffbau, 74 p., ill. *(themanummer van 'Das Logbuch'; met 4 modelbouwtekeningen)*

37985. OMMEN, JAAP VAN, Groote Beer: geschiedenis van de fabelachtige botter. SZ 27, 2003, nr. 6, 7-13, ill.

37986. ÖRJANS, JERKER, HÅKAN SKOGSJÖ, The book of the Pommern. Mariehamm, City of Mariehamm, 2003 *(betreft de geschiedenis van de viermastbark 'Pommern', gebouwd in Glasgow in 1903 als 'Mneme' en tegenwoordig een museumschip)*

37987. OVERDUIN, DICK, Afscheid "Prinses Margriet": welkom "Octans" het nieuwe praktijkschip van het MIWB. BW 58, 2003, 378-381, ill. *(betreft twee praktijkschepen van het Maritiem Instituut Willem Barentsz op Terschelling)*

37988. –, Van zeesleper tot museum schip: "Hudson" voor de tweede maal in dienst gesteld. BW 58, 2003, 268-269, ill.

37989. PARKIN, RAY, H.M. Bark Endeavour: her place in Australian history. Carlton, Melbourne University Press, 2003, 480 p., ill. *(eerder verschenen in 1997)*

37990. PETERS, DIRK J., Vor 82 jahren: Betonschiff

Paul Kossel auf Probefahrt. DSI 25, 2003, 2, 12-13, ill.

37991. –, Die Seute Deern in Emden (1964-1966): ein Kapitel aus der Geschichte des Museumsschiffes. DSI 25, 2003, 2, 14-15, ill.

37992. RICHARDS, NATHAN, SALLY K. MAY, South Australia's 'floating coffin': the diseased, the destitute, and the derelict Fitzjames (1852-c. 1900). GC 25, 2003, no. 1, 20-39, ill. *(geschiedenis van de driemastbark 'Fitzjames', die achtereenvolgens dienst deed als vrachtschip, emigrantenschip, quarantaineschip en tuchtinrichting)*

37993. ROBINSON, ROBB, IAN B. HART, Viola/Dias: the working life and contexts of the steam trawler/whaler and sealer. MM 89, 2003, 325-338, ill.

37994. SCHEIJGROND, BERT, HM bark Endeavour in Scheveningen. SZ 27, 2003, nr. 10, 48-49, 51, ill. *(betreft de oorspronkelijke 'Endeavour' van James Cook en de replica, die hiervan in 1993 werd gebouwd)*

37995. –, Honderd jaar oude logger als schoener verder. SZ 27, 2003, nr. 10, 26-27, ill. *(betreft de logger 'Trix', die in 1903 werd gebouwd bij Vuyk in Capelle aan den IJssel)*

37996. SCHWERDTNER, NILS, Die Queens der Cunard Line. Köhlers Flottenkalender 2004, 162-166, ill. *(behandelt de 'Queen'-schepen van de Cunard Line)*

37997. –, Die Queens des Nordatlantiks. Hamburg, Koehlers Verlagsgesellschaft, 2003, 264 p., ill. *(behandelt de 'Queen'-schepen van de Cunard Line)*

37998. SIFFERLINGER, NIKOLAUS A., Sankt Georg: Österreich-Ungarns letzter Panzerkreuzer: im Dienste der k.u.k. Außenpolitik in Krieg und Frieden. Wenen, Neuer Wissenschaftlicher Verlag, 2003, 232 p., ill.

37999. SMISSAERT, EMILE, De Alberta: het koninklijk jacht van Leopold II. MMAB 31, 1996-2000 (verschenen 2001) 60-95, ill.

38000. SMITH, MARTIN, Itchen's fast ferry. CB 2003, nr. 185, 14-18, ill. *(betreft de kleine werkboot 'Freda', gebouwd in 1890 naar een ontwerp van Dan Hatcher)*

38001. –, A Knight to remember. CB 2003, nr. 182, 52-55, ill. *(betreft de motorboot 'Knight Errant', gebouwd in 1931)*

38002. STAHL, JOACHIM, Ausbildungsschiff Störtebeker, ex Ros 224 Görlitz. Nordlicht 11, 2003, Heft 41, ongenummerd, ill.

38003. SUURENBROEK, OKKE, Staverse jol Martina Geertruid (HZ28) blijkt ex Volhouder: ontbrekende schakel in de geschiedenis ontdekt. SZ 27, 2003, nr. 6, 30-31, ill.

38004. THOMSON, KEITH STEWART, HMS Beagle: the ship that changed the course of history. Londen, Phoenix, 2003, 320 p., ill. *(eerder verschenen in 1995)*

38005. TOGHILL, JEFF, The James Craig story: the history, recovery and restoration of a 19th century barque. Sydney, Australian Heritage Fleet, 2003

38006. TUIKWERD, F. VAN, s.s. Statendam 1929-1940: de geschiedenis van het dubbelschroef turbine stoomschip Statendam en de NV Maildienst der Holland-Amerika Lijn. Zutphen, Walburg Pers, 2003, 352 p., ill.

38007. VALENT, RON, Dorade, een legende. SZ 27, 2003, nr. 10, 15-19, ill. *(betreft een ontwerp van Sparkman & Stephens uit 1930)*

38008. VOGTMANN, RITA, Museumsschiff Oscar Huber in Duisburg-Ruhrort. Köhlers Flottenkalender 2004, 73-74, ill.

38009. WATTON, ROSS, The cruiser HMS Belfast. Londen, Conway Maritime Press, 2003, 96 p., ill.

38010. WHITE, HAZELL, JOHN LEATHER, BRIAN KENNELL, Pioneer: last of the Skillingers. Maldon, Pioneer Sailing Trust, 2002, 86 p., ill. *(betreft de geschiedenis van een Essex smack uit 1864)*

38011. WOUTERS, P.R., Een schip, een man en een scheepsmodel. MB 113, 2003, 198-202, ill. *(betreft Hr. Ms. 'Piet Hein', haar waarnemend commandant tijdens de Korea-oorlog KTZ Henri de Jonge van Ellemeet (1916-1998) en het scheepsmodel van de 'Piet Hein' in de collectie van het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam)*

38012. ZUUR, HENK, Nieuwe "Prinsenborg" gedoopt tijdens DelfSail 2003. BW 58, 2003, 348-350, ill. *(betreft ook de geschiedenis van het in 1963 gebouwde schip 'Prinsenborg' van rederij Wagenborg)*

SCHIP EN SCHEEPSBOUW – SCHEEPSVOORTSTUWING

38013. LEATHER, JOHN, A grand day out: the joys of motor boating. CB 2003, nr. 184, 44-46, ill. *(betreft de voortstuwing van motorboten met Mitcham motoren)*

38014. MARNAU, HEINZ-JÜRGEN, Ein halbes Jahrhundert Schiffsingenieurausbildung in Rostock-Warnemünde. Nordlicht 11, 2003, Heft 41, 4-16, ill.

38015. NEEF, JAN, Een vriendelijk, gezellig, liggend rad. SZ 27, 2003, nr. 9, 14-15, ill. *(betreft het liggende of horizontale stuurrad op ijzeren binnenschepen omstreeks 1900)*

38016. –, Jagen en bomen: als het schip maar voortgang maakt. SZ 27, 2003, nr. 10, 60-61, ill.

38017. OSTERMANN, HERMANN, Am und vor dem Wind: zur Segeltechnik bei lateinerbesegelten Fahrzeugen. Logbuch 39, 2003, 192-197, ill.

38018. PERRYMAN, JOHN, The origins of gaff rig. CB 2003, nr. 185, 62-67, ill. *(betreft de geschiedenis en ontwikkeling van 400 jaar gaffeltuigage)*

38019. POL, E. VAN DEN, De onderzeeboten van Helmuth Walter: noviteiten in voortstuwing, ontwikkeld in de eerste helft van de 20ste eeuw. MB 113, 2003, 146-153, 156-161, ill.

38020. SADOWSKI, SILKE, Kraftstoffe für die Schiffsdieselmotoren: vom Kohlestaub zum Raffinerierückstand. Köhlers Flottenkalender 2004, 113-120, ill.

SCHIP EN SCHEEPSBOUW – BEWAPENING

38021. GRAY, EDWYN, Nineteenth century torpedoes and their inventors. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2003, 232 p., ill.

38022. KELDER, A.R., Zwanger van een VOC-kanon. BW 58, 2003, 260-261, ill. *(betreft een VOC-kanon op de noordwal van Fort Cornwallis in Georgetown op Penang, Maleisië)*

38023. MORTENSEN, MICHAEL H., Early Danish naval artillery c. 1500-1523: the beginning of a new era. (Proceedings) Maritime warfare in Northern Europe (Copenhagen, 2002) 83-104, ill.

SCHIP EN SCHEEPSBOUW – SCHEEPSVERSIERING

38024. (CATALOGUS), Les génies de la mer: chefs-d'œvres de la sculpture navale du Musée national de la Marine à Paris; Marjolaine Mourot, Mario Béland. Quebéc, Musée du Quebéc; Parijs, Musée national de la Marine, 2001, 167 p., ill.

MARITIEME ARCHEOLOGIE

38025. BELTRAME, CARLO, Nautical archaeology in Italy: past, present and future. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 7-9

38026. BOCKIUS, RONALD, A Roman river barge (?) found in the Danube near Prahovo, Serbia. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 169-176, ill.

38027. –, Die römerzeitlichen Schiffsfunde von Oberstimm (Bayern). Bonn, Verlag des Römisch-Germanisches Zentralmuseum Mainz, 2002, 151 p., [53] p. pl., ill.

38028. BOETTO, GIULIA, The late-Roman Fiumicino 1 wreck: reconstructing the hull. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 66-70, ill.

38029. BREEN, COLIN, Integrated marine investigation on the historic shipwreck La Surveillante. University of Ulster, 2001, vi, 141 p. *(betreft het Franse fregat 'La Surveillante', gezonken in Bantry Bay, Ierland, in 1797)*

38030. BURGELER, GERRIT VAN, Sensationele archeologische vondst in Vinexlocatie: bijna 2000 jaar oud Romeinse schip blijkt maritieme tijdmachine. BW 58, 2003, 367-370, ill.

38031. CHIEN, NGUYEN DINH, Tau co Ca Mau = The Ca Mau shipwreck, 1723-1735. Hanoi, Ca Mau Department of Culture and Information/The national Museum of Vietnamese History, 2002, 260 p., ill. *(van het Ca Mau scheepswrak, dat in 1998 voor de Vietnamese kust is ontdekt, wordt wel vermoed dat het het in 1735 vergane VOC-schip 'Alblasserdam' betreft)*

38032. CRUMLIN-PEDERSEN, OLE, Splendour versus duty: 11th-century warships in the light of history and archaeology. (Proceedings) Maritime warfare in Northern Europe (Copenhagen, 2002) 257-270, ill.

38033. –, Ten golden years for maritime archaeology in Denmark, 1993-2003: a brief history of the Centre for Maritime Archaeology in Roskilde. MAN 2003, no. 20, 4-43, ill.

38034. –, OLAF OLSEN (eds.), The Skuldelev ships, I: Topography, archaeology, history, conservation and display. Roskilde, The Viking Ship Museum, 2002, 360 p., ill.

38035. D'AGOSTINO, MARCO, STEFANO MEDAS, Excavation and recording of the medieval hulls at San Marco in Boccalama (Venice); vert. John McManamon. INAQ 30, 2003, 1, 22-28, ill.

38036. DAMGÅRD-SØRENSEN, TINNA, JAN BILL, Maritime archaeology in Roskilde: a glimpse into the future. MAN 2003, no. 20, 48-51, ill.

38037. DAVIDSON, ANDREW (ed.), The coastal archaeology of Wales. Council for British Archaeology, 2002, 160 p., ill.

38038. ENGLERT, ANTON, Large cargo vessels in Danish waters 1000-1250: archaeological evidence for professional merchant seafaring before the Hanseatic period. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 273-280, ill.

38039. FLECKER, MICHAEL, The thirteenth-century Java Sea wreck: a Chinese cargo in an Indonesian ship. MM 89, 2003, 388-404, ill.

38040. GAWRONSKI, JERZY, Schepen en scheeps-

hellingen: de werf van de VOC op Oostenburg in Amsterdam. Westerheem [tijdschrift voor de Nederlandse archeologie] 52, 2003, 148-160, ill. *(verscheen in een enigszins gewijzigde vorm in M.H. Bartels e.a. (red.), 'Hollanders uit en thuis' (Hilversum, 2002) 27-43; zie nr. 36718)*

38041. –, The Hogendijk shipyard in Zaandam and the VOC shipyard Oostenburg in Amsterdam: examples of recent archaeological slipway research in the Netherlands. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 132-143, ill.

38042. GOODBURN, DAMIAN, Rare fragments of a 13th century clinker galley found in London and use of the Irish Wildwoods for shipbuilding. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 289-295, ill.

38043. GREENE, ELIZABETH, Endless Summer: the 2002 excavation season at Pabuç Burnu, Turkey. INAQ 30, 2003, 1, 3-11, ill.

38044. HEEMSTRA, JOS, Waddenzee rijk depot van maritieme archeologie: Hoppa III. Westerheem [tijdschrift voor de Nederlandse archeologie] 52, 2003, 161-163, ill.

38045. HOCKER, FREDERICK M., Maritime archaeology and the ISBDA: where to in the 21st century?. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 1-6

38046. HOLK, ANDRÉ F.L. VAN, Clenched lap-strake boat finds from the Netherlands, between 1200 and 1600. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 296-305, ill.

38047. HUBER, RYK, Etruskerwein für Südgallien: zum Wrackfund eines etruskischen Frachtschiffes. Logbuch 39, 2003, 203-205, ill.

38048. INDRUSZEWSKI, GEORGE, The Szczecin vessel: a 'crossroad' of shipbuilding traditions or a representative artifact of early Medieval boatbuilding by Western Slavs?. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 266-272, ill.

38049. JONES, D. CECIL, Diving through time: perspectives on the development of marine archaeology in north Wales. MW 24, 2003, 7-23, ill.

38050. JONES, MARK (ed.), For future generations: conservation of a Tudor maritime collection. Oxford, Oxbow Books, 2003, 200 p., ill. *(serie 'Archaeology of the Mary Rose', vol. 5)*

38051. KAHANOV, YAACOV, Dor D wreck, Tantura Lagoon, Israel. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 49-56, ill.

38052. L'HOUR, MICHEL, ELISABETH VEYRAT, Ships and private shipyards through the archaeological evidence of the wreck off La Natière (Saint-Malo, Brittany, France). (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 314-319, ill.

38053. –, –, (dir.), Un corsaire sous la mer: les épaves de la Natière, archéologie sous-marine à Saint-Malo, Vol. 3: Campagne de fouille 2001. Parijs, Editions Adramar, 2002, 108 p., ill.

38054. –, –, (dir.), Un corsaire sous la mer: les épaves de la Natière, archéologie sous-marine à Saint-Malo, Vol. 4: Campagne de fouille 2002. Parijs, Editions Adramar, 2003, 132 p., ill.

38055. LITWIN, JERZY, The boat Puck 3 in the light of investigation of other Slavic boats from 9-14th century. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 261-265, ill.

38056. LYNCH, DON, KEN MARSCHALL, Ghosts of the abyss: a journey into the heart of the Titanic. Londen, Hodder & Stoughton; Toronto, Madison Press Books, 2003, 143 p., ill.

38057. MANDERS, MARTIJN R., The mysteries of a Baltic trader. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 320-328, ill.

38058. MARANGOU, CHRISTINA, Neolithic watercraft in Greece: circumstantial evidence and serious guesses. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 14-18, ill.

38059. MARSDEN, PETER, Sealed by time: the loss and recovery of the Mary Rose. Oxford, Oxbow Books, 2003, 180 p., ill. *(serie 'Archaeology of the Mary Rose', vol. 1)*

38060. McELVOGUE, D.M., Cwch Talsarnau: a boat from the Afon Dwyryd. MW 24, 2003, 41-49, ill.

38061. MEDAS, STEFANO, The late-Roman "Parco di Teodorico" wreck, Ravenna, Italy: preliminary remarks on the hull and the shipbuilding. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 42-48, ill.

38062. MEES, ALLARD, BARBARA PFERDEHIRT, Römerzeitliche Schiffsfunde: in der Datenbank NAVIS I. Mainz, Verlag des Römisch-Germanischen Zentralmuseums, 2002, 214 p., ill.

38063. MÖLLER-WIERING, SUSAN, Squares and stripes: remarks about textiles archaeology and sails. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 310-313, ill.

38064. MURRAY, CRISTIAN, DOLORES ELKIN, DAMIÁN VAINSTUB, The sloop-of-war HMS Swift: an archaeological approach. In: *(Nicholas Tracy (ed.))*, The age of sail (Londen, 2002) 101-115, ill. *(betreft een Britse marineschip, dat in 1770 zonk voor de Argentijne kust, en waarnaar sinds 1997 scheepsarcheologisch onderzoek wordt gedaan)*

38065. RIECK, FLEMMING, The Iron Age ships from Nydam: age, equipment and capacity. (Proceedings) Maritime warfare in Northern Europe (Copenhagen, 2002) 73-81, ill.

38066. RUPPÉ, CAROL V., JANET F. BARSTAD (eds.), International handbook of underwater archaeology. Dordrecht [etc.], Kluwer Academic/Plenum Publishers, 2002, xxviii, 881 p., ill.

38067. SHERIDAN, ROBERT E., Iron from the deep: the discovery and recovery of the USS Monitor. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2003, 288 p., ill.

38068. TOWNES, BROOKS, H.L. Hunley: the recovery. MLT 2003, no. 19, 52-63, ill. *(betreft de vondst en berging van een onderzeeboot, die tijdens de Amerikaanse Burgeroorlog verging)*

38069. TRAKADAS, ATHENA, Morocco maritime survey: the 2002 season. INAQ 30, 2003, 1, 12-21, ill.

38070. VAN DE MOORTEL, ALEYDIS, A new look at the Utrecht ship. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 183-189, ill.

38071. WARD, CHERYL A., Sewn planked boats from early dynastic Abydos, Egypt. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 19-23, ill.

38072. ZIMMER, HANS-JOACHIM, Gut erhaltenes römisches Schiff westlich von Utrecht ausgegraben. Logbuch 39, 2003, 155-156, ill.

38073. (PROCEEDINGS), Boats, ships and shipyards: proceedings of the Ninth International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Venice 2000; ed. Carlo Beltrame. Oxford, Oxbow Books, 2003, xiv, 362 p., ill.

STUURMANSKUNST

38074. CHARTER, BILL, MERRI SUE CARTER, Latitude: how American astronomers solved the mystery of variation. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2002

38075. DAVIES, SUREKHA, The navigational iconography of Diogo Ribeiro's 1529 Vatican planisphere. IM 55, 2003, 103-112, ill.

38076. IFLAND, PETER, Finding distance: the Barr & Stroud rangefinders. JN 56, 2003, 315-321, ill.

38077. LOOMEIJER, FRITS, 'Kaatje': het oefenscheepje voor de zeilvaart vertrekt na 215 jaar uit Amsterdam. Amstelodamum 90, 2003, 4, 9-18, ill.

38078. MEIER, GÜNTHER, Seefartschule Grünendeich mußte aufgeben. Köhlers Flottenkalender 2003, 231-232, ill.

38079. MÖRZER BRUYNS, W.F.J., Schip recht door zee: de octant in de Republiek in de achttiende eeuw. Amsterdam, Edita, 2003, XII, 260 p., ill. *(proefschrift Universiteit Leiden)*

38080. VANVAERENBERGH, MICHAEL, PETER IFLAND, Line of position navigation: Sumner and Saint-Hilaire, the two pillars of modern celestial navigation. Bloomington (IL), Unlimited Publishing, 2003, 232 p., ill.

38081. (N.N.), Monsterrol: honderd jaar zeevaartonderwijs in Vlissingen 1903-2003: bestuursleden, medewerkers, studenten. Vlissingen, Stichting Maritieme Boekerij Plaza, 2003, 93 p., ill. *(sluit aan bij nr. 36965)*

KARTOGRAFIE EN OCEANOGRAFIE

38082. BARROW, IAN JEFFREY, Surveying in Ceylon during the nineteenth century. IM 55, 2003, 81-96, ill.

38083. BENNEKOM, A.J. VAN, Verslag van een oceanografische expeditie uit het nabije verleden: CICAR 16 en 17 met Hr. Ms. Luymes van Paramaribo tot Willemstad. MB 113, 2003, 290-291, 294-296, ill. *(betreft een onderzoek in het kader van CICAR (Cooperative Investigations in the Caribbean and Adjacent Regions) in 1970 en 1971*

38084. BINDING, PAUL, Imagined corners: exploring the world's first atlas. Londen, Review, 2003, 314 p., ill. *(betreft Abraham Ortelius' 'Theatrum Orbis Terrarum', uitgegeven in Antwerpen in 1570)*

38085. BOISTEL, GUY, Pierre Levêque (1746-1814): mathématicien nantais, examinateur hydrographe de la marine méconnu. CHM 2003, no. 51, 40-58, ill.

38086. DISSEL, A.M.C. VAN, In dienst van de wetenschap: samenwerking tussen de Koninklijke Marine en het KNAG (1873-1959). MB 113, 2003, 366-372

38087. EDNEY, MATTHEW H, IRWIN D. NOVAK (eds.), Reading the world: interdisciplinary perpectives on Pieter van den Keere's map, Nova Totius Terrarum Orbis Geographica ac Hydrographica Tabula (Amsterdam, 1608/36). Portland (ME), Osher Map Library and Smith Center for Cartographic Education, University of Southern Maine, 2001, 41 p., [20] p.pl.

38088. FERRAND DE ALMEIDA, ANDRÉ, Samuel Fritz and the mapping of the Amazon. IM 55, 2003, 113-119, ill.

38089. LAMY, JÉRÔME, L'astronomie dans les trai-

tes d'hydrographie des Jesuites (XVIIe-XVIIIe s): principes didactiques et soucis pedagogiques. CHM 2003, no. 52, 60-68

38090. LAWRENCE, DAVID M., Upheaval from the abyss: ocean floor mapping and the earth science revolution. New Brunswick (NJ), Rutgers University Press, 2002, xvii, 284 p.

38091. MEULEMEESTER, JEAN LUC, Een minder bekende kaart van het Kanaal Passendale-Nieuwpoort. Biekorf 102, 2003, 290-293, ill.

38092. MÖRZER BRUYNS, W.F.J., Met de held van Joseph Conrad op de Berouw Rivier: zeeroof en hydrografie in een uithoek van de Indische archipel. In: *(Remmelt Daalder e.a. (red.))*, De ontdekking van de wereld (Zutphen/Amsterdam, 2003) 38-49, ill.

38093. NOVAK, DRAGO, The coast of Spain and Western Mediterranean on the portulan charts of Vincentius Demetrius Vocius Raguseus (1563-1607), a portulan maker from Dubrovnik. IMCoS Journal 2003, issue 94, 31-45

38094. NUTI, LUCIA, The world map as an emblem: Abraham Ortelius and the stoic contemplation. IM 55, 2003, 38-55, ill.

38095. RICHARD, HÉLÈNE, Les département des cartes et plans de la Bibliothèque Nationale de France: les ressources d'histoire maritime. CHM 2003, no. 51, 34-39, ill.

38096. RICHARDSON, WILLIAM A.R., South America on maps before Ciolumbus?: Martellus' 'Dragon's Tail' peninsula. IM 55, 2003, 25-37, ill.

38097. ROZWADOWSKI, HELEN, The sea knows no boundaries: a century of marine science under ICES. Seattle/Londen, University of Washington Press, 2002, ix, 410 p., ill. *(behandelt de geschiedenis van de International Council for the Exploration of the Seas)*

38098. SCHILDER, GÜNTER, Monumenta cartographica Neerlandica, VII: Cornelis Claesz (c. 1551-1609): stimulator and driving force of Dutch cartography. Alphen aan den Rijn, Canaletto/Repro-Holland, 2003, 553 p., ill., map met 63 platen

38099. SMITH, MARTIN, Charting success: UK Hydrographic Office. CB 2003, nr. 179, 50-55, ill.

38100. TANG, DIRK J., Suriname met één opslag van een oog: de kaart van Johan Christoph Henneman, 1784. In: *(Remmelt Daalder e.a. (red.))*, De ontdekking van de wereld (Zutphen/Amsterdam, 2003) 102-111, ill.

HAVENS EN VAARWEGEN

38101. BARON, JAN e.a. (red.), VBIJ 1972-2002: Vereniging tot Behoud van het IJsselmeer: dertig jaar pal voor een zee van ruimte. Edam, VBIJ, 2002, 112 p., ill.

38102. BAUCHET-CUBADDA, VALÉRIE, Dunkerque et Bergues: nouveaux éclairages sur leurs relations fluviales vers 1400. RN 85, 2003, 349, 7-42, ill.

38103. BLACKMAN, DAVID, Progress in the study of ancient shipsheds: a review. (Proceedings) Boats, ships and shipyards (Oxford, 2003) 81-90, ill.

38104. BLOMME, JAN e.a., Momentum: Antwerp's port between 1880 and the present day. Antwerpen, Pandora, 2002, 230 p., ill.

38105. BROLSMA, J.U., Van Gemeentelijke Handelsinrichtingen naar Gemeentelijk Havenbedrijf: vijftig jaar havenbeheer. RJ 2003, 162-186, ill.

38106. BURTON, ANTHONY, DEREK PRATT, The anatomy of canals: decline & renewal. Stroud, Tempus Publishing, 2003, 159 p., ill.

38107. CHAVASSE, T., Past speech of the sea: a maritime history of Castlehaven. Galley Head, 2003, 48 p. *(behandelt de geschiedenis van de Ierse havenplaats Castlehaven)*

38108. COLLINS, ROBERT O., The Nile. New Haven, Yale University Press, 2002, xii, 260 p.

38109. CROUZET-PAVAN, ELISABETH, Venice triumphant: the horizons of a myth; vert. Lydia G. Cochrane. Baltimore (MD)/Londen, John Hopkins University Press, 2002, xxi, 386 p., ill.

38110. DAALDER, REMMELT, Het Noordzeekanaal in boeken. Amstelodamum 90, 2003, 6, 15-22, ill.

38111. GAST, C. DE e.a., Herdenkingsbundel Watersnoodramp 1953; eindred. P.E.H.M. van Dun. Wijk en Aalburg, Stichting Historische Reeks Land van Heusden en Altena, 2003, 239 p., ill.

38112. JENAK, ALEXANDER, Wolgast-maritim: ein kurzer Vortrag. Nordlicht 11, 2003, Heft 40, 25-29, ill.

38113. KINGMA, J., Oberwasser in Henrichenburg: herstel van een lokale technotoop. EIT 12, 2003, 47-50, ill. *(betreft de scheepslift in Henrichenburg, die sinds 1992 onderdeel uitmaakt van het Westfälisches Industriemuseum)*

38114. KINGMA, JUR, Het Noordzeekanaal 1863-1883. Holland 35, 2003, 45-50

38115. KOPPEJAN, ADRIE, Middelburgs droogdok na ca. 75 jaar weer droog. BW 58, 2003, 480-483, ill.

38116. LE CAIN, BÉRENGÈRE, The harbour of Harfleur from an historical and archaeological point of view. (Proceedings) Maritime warfare in Northern Europe (Copenhagen, 2002) 191-197, ill.

38117. LEWIS, ROY, Abercastle. MW 24, 2003, 74-76, ill. *(behandelt de haven van deze plaats in Wales)*

38118. NEEF, JAN, De zaete. SZ 27, 2003, nr. 8, 52-53, ill. *(betreft de term 'zaat', een rij forse dwarsgelegde en onderpaalde balken in getijhavens waar een schip bij hoogwater opgevaren kon worden)*

38119. NEVE, ROEL DE, In dienst van 's-Rijks Waterstaat: officieren en geëmployeerden van de Waterstaat, 1798-1848. JCBG 57, 2003, 153-192, ill. *(bevat lijsten van officieren van het Korps van de Waterstaat (benoemden 1800-1830) en geëmployeerden van de Waterstaat (dienstdoenden 1808-1821))*

38120. –, Bouwers van Nederland: de waterstaatsdynastie Caland. JCBG 57, 2003, 113-138, ill. *(betreft onder andere Pieter Caland (1826-1902), bekend van zijn ontwerp voor de aanleg van de Nieuwe Waterweg)*

38121. PALMER, SARAH, Port economics in an historical context: the nineteenth-century port of London. IJMH 15, 2003, no. 1, 27-67, ill.

38122. ROMER, HERMAN, Oudehaven en omgeving in Rotterdam. Zaltbommel, Uitgeverij Aprilis, 2003, 143 p., ill.

38123. SMYTH, ANDREW, Canal du Midi: an introduction. Londen, Calypso Press, 2003, 100 p., ill.

38124. THIJSSEN, WILL C., Door stormvloed overmand: de watersnoodramp van 1953 op het eiland Texel, te Den Helder en aan de Hondsbossche. Purmerend, Vrienden van de Hondsbossche, Kring van Noord-Hollandse Waterstaatsgeschiedenis, 2003, 21 p., ill.

38125. THURMAN, CHRIS, London's river: Westminster to Woolwich. Stroud, Tempus Publishing, 2003, 96 p., ill.

38126. UNWIN, PETER, The narrow sea: barrier, bridge and gateway to the world: the history of the English Channel. Londen, Review, 2003, x, 340 p., ill.

38127. VIGARIÉ, ANDRÉ, Suez 1956-1975: un débat mal connu. MMAB 31, 1996-2000 (verschenen 2001) 166-179, ill.

38128. WAALWIJK, HELEEN, Nederland belangrijkste klant van Brusselse haven. SZ 27, 2003, nr. 7, 55-57, ill. *(behandelt in kort bestek de geschiedenis van de haven van Brussel)*

38129. WINKELMANS, WILLY, De Belgische havenproblematiek in bredere context. MMAB 31, 1996-2000 (verschenen 2001) 125-139

ZEE- EN BINNENVAARTRECHT

38130. BARRÉ, ÉRIC, Les possessions fluvio-maritimes de l'Abbaye de Jumièges au moyen-age, I en II. CHM 2003, no. 52, 16-32, no. 53, 21-32, ill.

38131. BOESTEN, EKE, Archaeological and/or historic valuable shipwrecks in international waters: public international law and what it offers; with a foreword by Eddy Somers. The Hague, T.M.C. Asser Press, 2002, xvi, 256 p.

38132. LIBERT, HUBERT, Boycot van schepen door syndicale acties: een beknopte juridische benadering van het fenomeen aan de hand van de rechtspraak en de huidige stand van het verdragsrecht. MMAB 31, 1996-2000 (verschenen 2001) 114-124

38133. PETRIE, DONALD A., The prize game: lawful looting on the high seas in the days of fighting sail. New York, Berkley Books, 2001, xiii, 217 p. *(behandelt de juridische aspecten van een aantal prijsnemingen van Engelse en Amerikaanse schepen in de periode 1756-1812)*

38134. PUTZEYS, JACQUES, Zeerecht: staatsrecht of handelaarsrecht?. MMAB 31, 1996-2000 (verschenen 2001) 51-58

Agenda

4-6 juni 2004 Congres van mediëvisten met als thema *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*, georganiseerd door de Universiteit van La Rochelle (Frankrijk).

23-27 juni 2004 *Fourth International Congress of Maritime History*, georganiseerd door de International Maritime History Association, Corfu (Griekenland), Ionian University. Informatie: www.ivcongressofmaritimehistory.com

24-27 juni 2004 Internationaal symposium met de titel *Scientific Instrument Collections in the University*, georganiseerd door Dartmouth College te Hannover (New Hampshire, USA). Zie ook www.dartmouth.edu/~mundi/ of voor inlichtingen: Francis.J.Manasek@Dartmouth.edu

24-26 september 2004 Congres met de titel *Spain's Legacy in the Pacific during the Age of Sail*, georganiseerd door het Maritime Museum te San Diego (USA). Zie ook www.sdmaritime.org of vraag inlichtingen via editor@sdmaritime.org

27-30 oktober 2004 *Maritime Heritage Conference* in Norfolk (Virginia, USA). Inlichtingen: jmosier@chrysler.org

4-10 juli 2005 *Quinquennial Congress*, georganiseerd door de International Commission for Maritime History (Sydney, Australië). Inlichtingen: adrian.jarvis@nmgm.org

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.

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**

J.N.M.F. à Campo, **Engines of Empire.** *Steamshipping and State Formation in Colonial Indonesia.* 687 pp, clothbound, illustrated, ISBN 90-6550-738-8, € 77,–
By developing the maritime infrastructure of the archipelago KPM was instrumental in the consolidation of the colonial state, the pacification of the Outer Islands and the integration into the global economy. Decolonisation led to the demise of its business operations and the demasque of its corporate ideology of colonial rule and economic development.

Engines of Empire is a slightly adapted version of *Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Stoomvaart en staatsvorming in de Indonesische archipel* 188-191 (still available, ISBN 90-6550-403-6, €62,–).

Ingelanden als uitbaters. *Sociaal-economische studies naar Oud- en Nieuw-Reijerwaard, een polder op een Zuid-Hollands eiland.* Red. B. Wouda, 206 blz., geb., geïll., ISBN 90-6550-782-5, € 15,–. **Weer leverbaar!**
In deze bundel worden verschillende aspecten van de geschiedenis van de polder Oud- en Nieuw-Reijerwaard behandeld. De artikelen, geschreven door historici, een archeoloog en een bodemkundige, zijn gebaseerd op onderzoek van het rijke polderarchief, het archief van de ambachtsheer en het kerkarchief vanaf de Reformatie.

Jan van den Noort, **De hand in eigen boezem.** *Waterkwaliteit in het Hoogheemraadschap van Delfland 1888-2003.* 200 blz., gebonden, geïllustreerd, ISBN 90-6550-778-7, €25,–
Het Hoogheemraadschap van Delfland is het dichtstbevolkte waterschap van Nederland, met alle problemen van dien. In dit fraai vormgegeven boek wordt de twintigste-eeuwse geschiedenis van dit oude waterschap beschreven. Centraal staan de thema's vervuiling, verzilting en rioolwaterzuivering.

Het schip van Willem Barents. *Een hypothetische reconstructie van een laat-zestiende-eeuws jacht.* Door Ab Hoving en Cor Emke, met medewerking van Peter Sigmond en Gerald de Weerdt, 128 blz.+kaarten+cd-rom, gebonden, geïllustreerd, ISBN 90-6550-772-8, €47,–
Het schip waarmee Willem Barents en Jacob van Heemskerk in 1596 'om de noord' probeerden te varen, ging in het ijs van Nova Zembla verloren. De hier gepresenteerde reconstructie van dit schip is gebaseerd op afbeeldingen, bestekken en wrakvondsten. Met behulp van de constructietekeningen kan iedereen het schip zelf nabouwen.

Marjan Vrolijk, **Recht door gratie.** *Gratie bij doodslagen en andere delicten in Vlaanderen, Holland en Zeeland (1531-1567).* 512 blz., gebonden, geïllustreerd, ISBN 90-6550-750-7, €43,–
Dit boek breekt met het beeld van een ruwe, onbarmhartige en gebrekkige rechtspleging in de zestiende eeuw. Veel doodslagen werden door middel van gratie afgehandeld. Marjan Vrolijk beschrijft hoe de gratieverlening in z'n werk ging. De rekesten geven een aardige inkijk in het dagelijks leven.

Postbus 1741, 1200 BS Hilversum | Torenlaan 25, 1211 JA 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 verzendkosten in rekening gebracht.