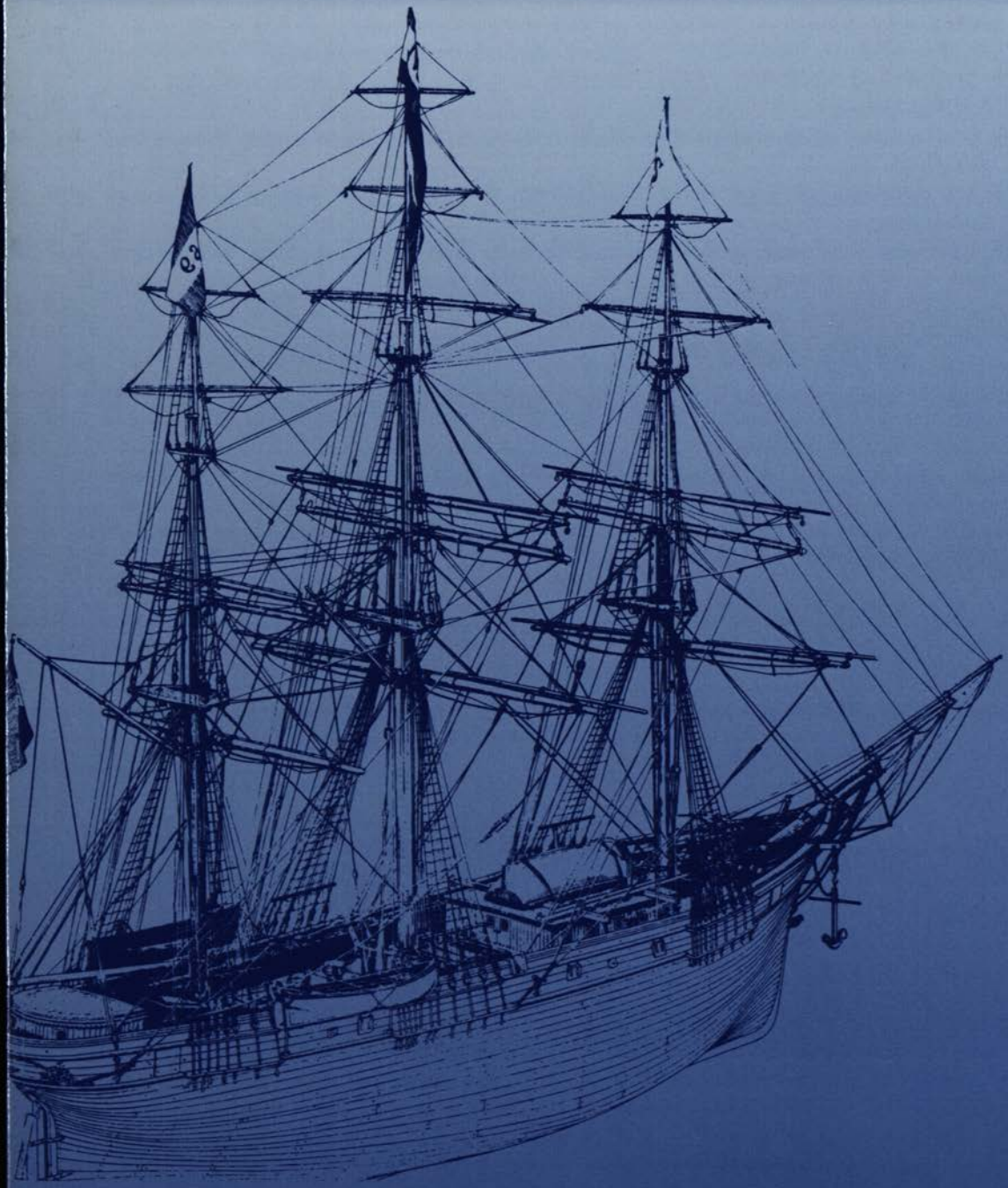
23 (2004) 2

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.

Redactiesecretariaat:
Valkhof 18, 3362 GA Sliedrecht (kopij)
Redactie:
drs. R.J.W.M. Brand, p/a Maritiem Museum Rotterdam (Bibliotheek), Postbus 988, 3000 AZ Rotterdam, tel. 010-4029273.
dr. H. den Heijer, Cornelis Jolstraat 15, 2584 EL Den Haag (boeken ter recensie).
dr. J.E. Korteweg, Valkhof 18, 3362 GA Sliedrecht, tel. 0184-422664 (redactiesecretariaat, voorgaande nummers).
dr. L.H.J. Sicking, p/a Opleiding Geschiedenis, Universiteit Leiden, Postbus 9515, 2300 RA Leiden, tel. 071-5272717.
dr. J.W. Veluwenkamp, p/a Universiteit Groningen, Arctisch Centrum, Postbus 716, 9700 AS Groningen.
dr. A.P. van Vliet, p/a Instituut voor Maritieme Historie, Jan van Nassaustraat 112, 2596 BW Den Haag, tel. 070-3162853.

NEDERLANDSE VERENIGING VOOR ZEEGESCHIEDENIS

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

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

ERE-VOORZITTER
dr. R.E.J. Weber

BESTUUR
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: Schapenrustweg 5, 2351 NK Leiderdorp.

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, Noraschouw 3, 2726 LA Zoetermeer, tel. 079-3313022. 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. 2

SEPTEMBER 2004

Ten geleide

Tijdens de voorjaarsvergadering in Dordrecht stond de voorzitter van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis in zijn jaaroverzicht stil bij het voorliggende tijdschrift. De lezers hebben in een enquête hun mening gegeven en, hoewel een groot deel tevreden is, werden er ook tal van verbeterpunten genoemd. De voorzitter sprak enthousiast over een aan de website aangepaste lay-out, typografische veranderingen, mogelijke kleurenafbeeldingen, een bibliografie op cd-rom, een zekere mate van 'popularisering'.

Voor hen die nu een geheel vernieuwd tijdschrift in hun brievenbus verwachtten, valt dit nummer wellicht wat tegen. De oude vertrouwde vormgeving, een aantal doorwrochte artikelen, een uitgebreide bibliografie en een groot aantal boekbesprekingen. Anderen halen misschien opgelucht adem: "zou die popularisering niet ten koste gaan van de wetenschappelijke kwaliteit?" Niettemin wordt er ook in de redactie serieus nagedacht over mogelijke inhoudelijke verbeteringen. Bijna ongemerkt zijn bijvoorbeeld sinds het vorige nummer de boekaankondigingen en boekbesprekingen samengevoegd, omdat ze in praktijk te weinig van elkaar verschilden.

Voor een deel hebben wij de inhoud van het tijdschrift echter niet in eigen hand. We zijn afhankelijk van aangeleverde kopij en dat kan soms tot een zekere eenzijdigheid leiden. In de enquête wordt bijvoorbeeld nogal eens 'geklaagd' over de grote aandacht voor de zeventiende eeuw. En inderdaad, ook deze keer plaatsen wij twee artikelen over deze eeuw, zij het niet over de VOC. Beide zijn volgens de redactie het lezen zeker waard, hoewel van geheel verschillende aard. Een achttiende-eeuws onderwerp zorgt voor de nodige afwisseling in tijd. Uiteraard nodigen we de lezers uit om artikelen aan te leveren over andere thema's en perioden, waarin zij zelf geïnteresseerd dan wel gespecialiseerd zijn. Met uw hulp willen we de kwaliteit van het tijdschrift bewaken, zonder ons uiteraard af te sluiten voor veranderingen in vormgeving of zelfs voor een zekere mate van popularisering.

Joke Korteweg

BIJDRAGEN

Storm op zee. Morele implicaties van storm en schipbreuk in de zeventiende eeuw
José Mouthaan 131

Zeeuwse zeezaken. Een admiraliteit rond de Eerste Engelse Oorlog, 1651-1655
Arjan Otte 142

Een publiek geheim. Russische wervingsacties in de Republiek, 1715-1716
Johan Zielstra 158

MEDEDELINGEN

Over de auteurs 168

Zevende Warnsinckprijs 169

LITERATUUR

Boekbesprekingen 171

Nieuwe boeken en artikelen
Ron Brand 200

AGENDA 242

Storm op zee

Morele implicaties van storm en schipbreuk in de zeventiende eeuw

JOSÉ MOUTHAAN

"Doch onder alle andere zijn de zee-varende luyden ende besonderlijck de visschers in arbeydt ende moeyte, sorge ende ghevaerlijckheydt gheensins de minste, maer wel van de meeste ende overvloedighste: altijt hobbelende en tobbelende in het midden van de hollende en rollende zeebaren; ghestadigh in perijckel om, ofte buyten boort ghespoelt ende van de golven in-gheswolgen te werden, ofte vande vyanden beset, van het hare berooft, ende gevanckelijcken wech gevoert te werden, ofte door een leck, of aen een sand, of door overstolpinghe van een zee-waters, of andersins schipbreucke te lyden, en het leven te verliesen. Ende, in allen gevalle, eenen ongelooffelijcken arbeyd, vermoeytheyd, nattigheydt, koude en ongemack, anghste ende verschrikkinghe uytstaende, die haer het leven suur maeckt".[1]

Als we bovenstaande woorden van Frans Esausz den Heussen mogen geloven, was het leven op zee in de zeventiende eeuw allerminst een prettige aangelegenheid. Dankzij de literaire inspanningen van deze Vlielandse predikant en zijn gereformeerde collegae waren zeelieden echter niet geheel aan hun droevig lot overgelaten. Gedurende de vroegmoderne periode verscheen er in de Nederlandse Republiek een aantal geschriften in druk waarin werd beweerd dat veel leed op zee kon worden voorkomen, mits zeevarenden een godvruchtig leven leidden. In deze vademecums of morele handboeken konden zeelieden lezen hoe zij door hun gedrag te beteren stormwinden en ander onheil konden voorkomen of tot stilstand brengen.

De vademecums voor zeelieden waren onderdeel van een veel breder moreel offensief van de zijde van voornamelijk gereformeerde predikanten. Alhoewel de Republiek officieel de gereformeerde leer aanhing, waren in de dagelijkse praktijk kerk en staat strikt gescheiden. Dit betekende dat ingezetenen van de Republiek niet verplicht waren om lid te worden van de gereformeerde kerk. In tegenstelling tot andere landen in het zeventiende-eeuwse Europa bestond er in Nederland geen staatskerk waartoe alle inwoners door geboorte behoorden.[2] Dit betekende overigens niet dat de overheid van de Republiek de religieuze normen en waarden niet hoog in het vaandel had staan. Religie vormde een essentieel onderdeel van de vroegmoderne samenleving en had invloed op een breed cultureel spectrum. Om het gebrek aan een centrale machtspositie van de nationale kerk te compenseren en de godsdienstige belevenis van kerkleden te ondersteunen, zochten predikanten naar middelen die ook buiten de muren van de gereformeerde kerk het religieus besef van de inwoners van de Republiek konden beïnvloeden en stimuleren. Eén van die middelen betrof stichtelijke literatuur, al dan niet geschreven met het oog op een specifieke doelgroep.

Onder een brede laag van de bevolking bestond er in dezelfde periode grote belangstelling voor gedrukte versies van scheepsjournalen of logboeken. In een groot deel van deze reisverslagen speelden de sensationele aspecten van storm en schipbreuk een belangrijke rol. Net als in de protestantse vademecums hadden in veel reisverhalen de beschrijvingen van stormwinden en scheepsrampen een religieuze ondertoon. Hoewel deze geschriften over het algemeen niet tot de stichtelijke literatuur worden gerekend, hadden ze een duidelijk morele inslag. De wijze waarop storm werd ge-

relateerd aan religieuze denkbeelden verschilde in beide bronnen echter aanzienlijk.

In het navolgende artikel zullen de percepties en verklaringen van stormwinden zoals beschreven in vademecums en reisverhalen met elkaar worden vergeleken. Hoe verklaarden de verschillende schrijvers het ontstaan van stormwinden? Welke morele implicaties schreven zij toe aan tempeesten en scheepsrampen?

Vademecums voor 'zeevarende luyden'

De auteurs van vademecums over morele aspecten van het leven op zee waren vrijwel zonder uitzondering gereformeerde predikanten. Hoewel hun teksten voornamelijk tot zeelieden waren gericht, doelden velen op een breder lezerspubliek. Zo stelde Den Heussen in de inleiding van zijn boek dat "ofwel mijne aenspraken, vermaninghen ende bestraffingen, voornamentlijck en eygentlijck zijn gerichtet tot de visschers, so sullen nochtans andere zee-varende luyden, jae allerley soorten van menschen daer in yet konnen vinden, 't welck haer tot stichtinge ter saligheyt sal mogen strecken".[3] Het belangrijkste doel van de vademecums was het bieden van geestelijk houvast gedurende het verblijf op zee. Hoewel zeevarenden, en met name Oost-Indiëvaarders, veelal niet in staat waren – voor zover zij daarvoor belangstelling hadden – aan hun wekelijkse 'kerkplichten' te voldoen, waren zij dankzij deze stichtelijke literatuur niet geheel onthouden van morele instructies.

De handboeken bestonden over het algemeen uit een aantal voorbeelden uit de bijbel waarin een belangrijke rol was weggelegd voor zeelieden, zoals Jona (1:4-7), de schipbreuk van de apostel Paulus (Handelingen 27:13-44) en het leven van Christus als visser (Mattheüs 8:23-27, Marcus 4:36-41 en Lucas 8:22-25). Deze voorbeelden werden gevolgd door een exegese waarin direct verband werd gelegd tussen de bijbelverhalen en het zeemansbestaan. Verder bevatten de vademecums een groot aantal gebeden en psalmen die betrekking hadden op het leven op zee en die in tijden van storm, ziekte of aanvallen van piraten en andere vijanden konden worden opgezegd. Behalve deze morele handboeken kon men met name aan boord van VOC-schepen ook bijbels, psalmboeken, en stichtelijke liedboeken vinden.[4]

De vademecums dienden op zondagen en in tijden van gevaar voorgelezen te worden door predikanten en ziekentroosters of – indien dezen ontbraken – door kapitein of schipper. We moeten hierbij een onderscheid maken tussen particuliere schepen, zoals vissersboten, en schepen die bijvoorbeeld eigendom waren van de VOC. Op kleinere schepen was meestal geen plaats voor een bemanningslid die zich uitsluitend met geestelijke zaken bezighield. De VOC echter hechtte groot belang aan het geestelijke welzijn van haar personeel. Hoewel het benoemen van predikanten en/of ziekentroosters een standaardprocedure vormde bij het werven van personeel aan boord van hun schepen, had de VOC in praktijk de grootste moeite met het vinden van hoogopgeleide, beëdigde predikanten. De oncomfortabele levensomstandigheden tijdens de lange reis aan boord van de VOC-schepen en de slechte reputatie van de bemanning droegen niet bepaald bij aan de populariteit van het predikambt op zee. Op veel schepen werd de zorg voor het geestelijke welzijn van de bemanningsleden daarom toevertrouwd aan *lekenlezers* of *ziekentroosters*.[5] Dezen werden over het algemeen gerekruteerd uit de lagere klassen van de bevolking en hadden vaak slechts een marginale kennis van religieuze kwesties. De belangrijkste vereiste voor de functie van lekenlezer was dan ook niet een theologische opleiding maar een voldoende mate van alfabetisme. De morele handboeken, geschreven met het oog op het leven op zee, vormden daarom een onmisbare ondersteuning voor de uitvoering van hun pastorale taken.

Gods bevel over stormwinden en baren: morele aspecten van storm in vademecums

De gereformeerde auteurs van morele handboeken lieten er geen twijfel over bestaan dat zeelieden een bevolkingsgroep vormden die in grote mate belang had bij enige stichtelijke vermaningen. De Workumse predikant Adam Westerman, bijvoorbeeld, constateerde in zijn *Groote Christelyke Zeevaart* dat zeelieden hun reis gewoonlijk aanvangen met "dronken drinken, foyen, adieu zeggen, domineren en braveren". Bovendien verkwistten zij tijdens hun verblijf op zee "den kostelyken tyd" met "dobbelen, spelen, toebakdrinken, fabulen en kluchtboeken te lesen, en onkuyse historien te vertellen". Bij terugkeer aan land werd dit gedrag er volgens Westerman niet beter op aangezien veel zeelieden na aankomst "ledig spanceren, wandelen en kuyeren, vele na hoerhuysen, in dronkenschap en andere lichtveerdigheden, en dus wordt 't gebed nagelaten, de dankzegginge vergeten".[6]

Als gevolg van deze "lichtveerdigheden" werd volgens de gereformeerde schrijvers Gods geduld danig op de proef gesteld. Het werkterrein van zeevarenden bevatte echter uitstekende elementen om de zondige zeeman tot de orde te roepen, namelijk stormwinden en woelige baren. Hoewel er in de zeventiende eeuw een natuurlijke verklaring voor het ontstaan van wind voorhanden was, werd in de morele handboeken wind – in al zijn verschijningsvormen – aan God toegeschreven. De vroegmoderne natuurfilosofische verklaring voor wind was grotendeels gebaseerd op Aristoteles' *Meteorologica*. Hierin werd wind niet als een afzonderlijk onderwerp behandeld, maar beschouwd als onderdeel van de watercyclus op aarde. Wind werd aldus gedefinieerd als een "droge uitwaseming" ontstaan door de verdamping van water. Onder invloed van de beweging van hemellichamen verspreidde deze droge uitwaseming zich rond het aardoppervlak, waardoor er luchtstromen ontstonden.[7] In de morele handboeken voor zeelieden werd deze natuurlijke verklaring voor het ontstaan van wind voorzien van een religieus tintje. Adam Westerman, bijvoorbeeld, hanteerde de volgende definitie: "Om in eenvoudigheyd wat te spreken van de wind, zo zeggen wy dat dezelve is een zekere uytblasinge, van zulker nature als de lucht, dewelke van God verwekt word uyt eenige droge en koude dampen der aarde, en dat in 't midden van de lucht, en in een koude wolke, dewelke daar na overdwars in 't onderste deel van de lucht neder gezet zynde, blaasd uyt de plaatse daar sy begind, recht na de plaatse die daar tegen over is, en is van God geordineerd".[8]

De Amersfoortse predikant Petrus Wassenburg benadrukte dat alle winden door God veroorzaakt werden "niet alleen de goede ende gemeyne, maer oock de tempeesten ende stormwinden". Hoewel hij moest toegeven dat deze winden "gemeynlijck door eenighe natuyrlijcke oorsaken werden ghewrocht" was het uiteindelijk God die het laatste woord had aangezien zij "eygentlijck van Godt sijn verordert".[9] Godfridus Cornelisz. Udemans, predikant te Zierikzee, waarschuwde echter tegen "Natueralisten ende andere wereltsche menschen" die wind uitsluitend in natuurlijke termen probeerden te verklaren zonder daarbij God te "eeren ende te vreesen". Zeelieden en vissers die in navolging van deze 'naturalisten' de weersomstandigheden aan de hand van bijvoorbeeld wolkenformaties, de stand van de sterren, of het gedrag van vogels probeerden te voorspellen, werden volgens hem zo verblind door de natuurlijke aspecten dat zij de schepper geheel uit het oog verloren.[10]

Volgens de gereformeerde schrijvers was de wind een instrument in Gods hand, toegepast met vier verschillende bedoelingen, namelijk: "1. Om de lucht te zuyveren, 2. Om de levendige creaturen te koesteren en te verkwikken, 3. Om de zee zeylbaar te maken, 4. Om syn oordeelen tegen de mensche uyt te voeren".[11] Met name de twee laatste punten waren voor zeelieden van groot belang. Enerzijds vormde wind een onmisbare energiebron om de zeeën te

kunnen bevaren. Anderzijds, afhankelijk van Gods gemoedsgesteldheid, kon deze energiebron van het ene op het andere moment in een destructieve stormwind veranderen. Overeenkomstig protestantse noties betreffende straf en zonde werden tempeesten geïnterpreteerd als tekens van Gods toorn. In relatie tot het eerdergenoemde slechte imago van zeelieden vormde het thema 'storm op zee' een onuitputtelijke inspiratiebron voor protestantse predikanten om het verband tussen zonde en goddelijke toorn uiteen te zetten. Zich baserend op bijbelverhalen waarin verhaald werd hoe God ongehoorzame zeelieden door storm bezocht, probeerden zij de lezer van dit verband te overtuigen.

In de praktijk waren het echter niet alleen de zondige zeelieden die regelmatig een onstuimige zee moesten zien te bedwingen, maar ook de gelovigen. Dit probleem werd in de vademecums opgelost door middel van de opvatting dat God niet alleen stormwinden veroorzaakte ter "castydinghe ende straffe", maar ook ter "beproevinghe ende verbeteringhe".[12] In het laatste geval diende storm als een middel om het vertrouwen van de gelovige in God te testen: durfde hij in tijden van extreme nood werkelijk zijn lot in Gods handen te leggen en te vertrouwen op een goede afloop? Omdat God stormwinden niet zomaar teweegbracht, maar deze als middel gebruikte om de mensen op aarde zijn onvrede over hun gedrag duidelijk te maken of hun geloof in hem te beproeven, was het van uiterst belang de goddelijke oorzaak van tempeesten als zodanig te erkennen.

'Quade winden'

God had echter een belangrijke concurrent in de strijd om deze erkenning, namelijk de duivel die door middel van stormwinden de zeeman probeerde te verleiden zich van God af te keren. In de vademecums wordt de door de duivel veroorzaakte storm veelal als "contrarien" of "quaden" wind aangeduid, omdat de duivel "niet dan enckel quaet is, dat hy den mensche ingeeft, aenraet, voorstelt, ende tot een quaet eynde streckt 't ghene daer toe hy den mensche door sijn aenraden, ophitsen ende aendringhen soeckt te beweghen, te weten haer tydelijcke ende eeuwige verderf beyde aen ziel ende lichaem".[13] De gereformeerde auteurs haastten zich echter te vermelden dat de duivelse stormwinden inferieur waren aan de goddelijke tempeesten, omdat de duivel – in tegenstelling tot God – de mogelijkheden van de natuurlijke wereld niet te boven kon gaan. Hoewel de duivel, dankzij de kennis die hij tijdens zijn bijna zesduizendjarig bestaan had vergaard, op slinkse wijze de natuurlijke krachten kon manipuleren en hergroeperen om zo de mensheid te misleiden, was zijn macht door God danig ingeperkt. Tegelijkertijd bestond er de opvatting dat God de duivel zo nu en dan juist extra speelruimte toeliet om zeelieden in de standvastigheid van hun geloof te beproeven. In dit geval had God echter de volledige controle over de demonische stormwinden. Westerman waarschuwde in dit verband tegen het geloof in 'weermakers', 'windverkopers' en 'tovenaars'. Met name in Noord-Europa en de Scandinavische landen zouden er "mannen en vrouwen zyn welke de kooplieden en zeevarende personen voor een somme gelds of waren den wind verkopen".[14] Volgens Westerman was hier enkel sprake van oplichterij omdat de door deze figuren aangeboden diensten op een pact met de duivel berustten: "Kan de duyvel, met welken dese ongelovige en godlose menschen contract en verbond gemaakt hebben, die hem ook in en by 't onweder voegt, zulks niet doen buyten den wille Gods, wat souden dan syne dienaren, die minder syn, verrigten konnen? 't Is enkelde bedriegerye die den duyvel aan haar doet, haar wys makende dat en dat te doen, 't welk haar door de toelatinge Gods vergund is".[15]

Hoewel het geloof in weermakers en windverkopers in geen van de andere vademecums vermeld wordt, stond Westerman's bezorgdheid niet op zichzelf. De historicus Otto Knottnerus heeft in zijn studie naar angst voor de zee bijvoorbeeld aangetoond dat in de kustgebieden van de Waddenzee ten minste tot in de tweede helft van de zeventiende eeuw stormwinden aan de tussenkomst van heksen en tovenaars werden toegeschreven. Met name onder zeelieden gingen er verhalen rond dat er in het noorden van het land geheime bijeenkomsten plaatsvonden met het doel 'zwaar weer' te brouwen.[16]

'Oeffeningen der Godtsaligheyt'

De tot de zeevarenden gerichte vademecums bevatten meer dan alleen een theoretische bewijsvoering omtrent de goddelijke oorzaak van stormwinden. De gereformeerde auteurs voorzagen hun lezers ook van praktische informatie over hoe men zich aan boord van een schip op moreel verantwoorde wijze diende te gedragen om zo stormwinden en ander onheil te voorkomen. Het belangrijkste wapen in de strijd tegen Gods toorn was het gebed. Vrijwel alle vademecums bevatten aan het einde van de tekst een aantal gebeden die gedurende verschillende situaties op zee konden worden geraadpleegd. Zeelieden werden aangemoedigd om deze 'kant-en-klare' teksten een persoonlijke inhoud te geven. Udemans bijvoorbeeld stelde expliciet dat "Wy en willen oock den vromen zeeman juyst aen dese woorden niet binden, maer alleen op-wecken ende te hulpe komen, tot dat hy inden geest des gebedts soo krachtigh worde, dat hy kan bidden uyt syn eygen herte".[17] Naast het meer algemene ochtend- en avondgebed dat dagelijks diende te worden opgezegd, konden zeelieden voorbeelden aantreffen van gebeden die betrekking hadden op specifieke situaties zoals "Een gebedt voor de zee-lieden, als sy in grooten noot zijn door storm ende onweder", "Een gebedt voor een zee-man, die kranck is op het water" en "Een gebedt ende belijdenisse der sonden voor de visschers, als sy eenige dagen of weken langh te vergeefs gearbeyt, of gansch verloren reyse gedaen hebben".[18]

Behalve gebeden bevatten de vademecums een aantal algemene gedragsregels. Zo konden zeelieden Gods straf ontlopen door ongelovige maten te mijden en alleen het gezelschap van godsvruchtige "mede-gesellen" op te zoeken. Op deze wijze konden "sulcke Godsalighe maets malkanderen beter onderwijsen, vermanen, straffen, troosten, als broeders, ja sy konnen als eene kleyne gemeynte binnen haer schip oprichten, met lesen, bidden, singhen, heylighe tsamen-sprekinghen, ende andere oeffeningen der Godtsaligheyt".[19] Verder diende de zeeman zijn vrije tijd te besteden aan het lezen van de "heylige Schrifture, ende andere stichtelicke boecken", vreedzaam met zijn metgezellen om te gaan, en ook op zee de "sabbath" te vieren.[20] Bovendien was het ten strengste verboden om op een zondag of tijdens storm uit te varen. Dergelijke stoutmoedigheid zou zeelieden duur komen te staan aangezien zij hiermee "God versoecken ende gruwelijk sondighen".[21] Als er ondanks deze 'voorzorgsmaatregelen' toch onverhoopt een storm uitbrak, konden zij Gods toorn tot bedaren proberen te brengen door middel van vasten en bidden.

In de morele handboeken gericht tot zeevarenden zagen de auteurs dus een direct verband tussen het zondig gedrag van de zeelieden en het ontstaan van stormwinden. Hoe dacht deze doelgroep daar eigenlijk zelf over? Staken zeelui tijdens een storm inderdaad de hand in eigen boezem of sloegen zij de wijze raad van de gereformeerde predikanten in de wind? Aan de hand van een aantal voorbeelden uit scheepsjournalen zal op deze vraag een antwoord worden gegeven.

Scheepsjournalen en reisverhalen

Vanaf het begin van de zeventiende eeuw vonden gedrukte versies van scheepsjournalen hun weg naar het grote publiek. Hoewel publicatie van logboeken – met het oog op geheimhouding voor de concurrentie van technische informatie betreffende de zeilroutes door de

VOC – verboden was, speelden in veel van de gedrukte versies van scheepsjournalen Oost-Indiëvaarders de hoofdrol. Deze drukwerken varieerden van kleine, goedkope boekjes van zes tot veertig pagina's, tot uitgebreidere producties. Deze laatste boeken betroffen veelal verzamelbanden met verschillende reisverhalen. Tussen 1630 en 1665 maakte de productie van reisverhalen gebaseerd op scheepsjournalen een belangrijke groei door. Verscheen er rond 1630 ongeveer eens in de anderhalf jaar een reisverhaal in druk, rond 1650 was dit aantal gestegen tot een gemiddelde van drie publicaties per jaar.[22] In de jaren 1646 en 1648 bereikte de productie zelfs een belangrijk hoogtepunt, met name doordat er veel oude avonturen aan de vergetelheid werden onttrokken en ofwel voor de eerste keer gepubliceerd, ofwel herdrukt werden.

De sociale achtergrond van de auteurs van deze op scheepsjournalen gebaseerde reisverhalen kon variëren van zeelieden en soldaten tot officieren en kooplieden. Een belangrijk uitgangspunt was dat de tekst een ooggetuigenverslag vormde. Het beoogde lezerspubliek, daarentegen, was niet noodzakelijkerwijs afkomstig uit de maritieme beroepsbevolking. Met name de meest dramatische verhalen over rampzalige zeereizen vonden gretig aftrek onder een brede laag van de Nederlandse bevolking.

De gedrukte versies verschilden aanzienlijk van de originele logboeken die aan het einde van elke reis ter inspectie werden overgedragen aan VOC-beambten. In de beginfase van de handelsactiviteiten van de VOC bestonden de handgeschreven logboeken uit persoonlijke aantekeningen van de kapitein met betrekking tot de gekozen route, de vaarsnelheid en positie van het schip, de dagelijks afgelegde afstand, meteorologische omstandigheden, windrichtingen, zeestromingen, en beschrijvingen van kusten, oriëntatiepunten en noemenswaardige gebeurtenissen.[23] Deze aantekeningen dienden niet alleen ter controle van het dagelijkse verloop van de reis, maar verschaften ook bruikbare informatie voor toekomstige handelsreizen. Rond 1650 introduceerde de VOC gestandaardiseerde logboeken met voorbedrukte kolommen waarin bovengenoemde informatie over twee bladzijden werd verdeeld. De linkerpagina van deze journalen was gereserveerd voor zeevaartkundige informatie betreffende datum, koers, afgelegde zeilafstand, geschatte positie (breedte en lengte), variatie van het kompas, meteorologische omstandigheden en richting en kracht van de wind. De rechterpagina bood ruimte voor bijzondere observaties.[24]

De hierop gebaseerde reisverhalen bevatten daarentegen zeer weinig zeevaartkundige informatie. Hoewel ze in dagboekvorm waren geschreven, werden er vaak dagen, en soms hele weken overgeslagen. De teksten werden dan ook gepubliceerd met het oog op een breed lezerspubliek dat niet zozeer geïnteresseerd was in allerlei technische data betreffende het verloop van de reis, maar in de meer sensationele aspecten van het zeemansbestaan. Het grootste deel had daarom betrekking op de talloze avonturen, gevaren en ontberingen die zeelieden tijdens hun reis ondervonden. Misschien kunnen we stellen dat in deze reisverhalen de linkerpagina van het officiële logboek vrijwel geheel werd weggelaten, en alleen de inhoud van de rechterpagina was weergegeven.

Aangezien officiële logboeken of scheepsjournalen en gedrukte versies van journalen aanzienlijk van elkaar verschilden, kan een algemeen gebruik van de term *scheepsjournaal* verwarring opleveren. Alhoewel zeventiende-eeuwse schrijvers de laatstgenoemde werken zelf vaak met "journael" aanduidden is het beter de term *reisverhaal* te hanteren.

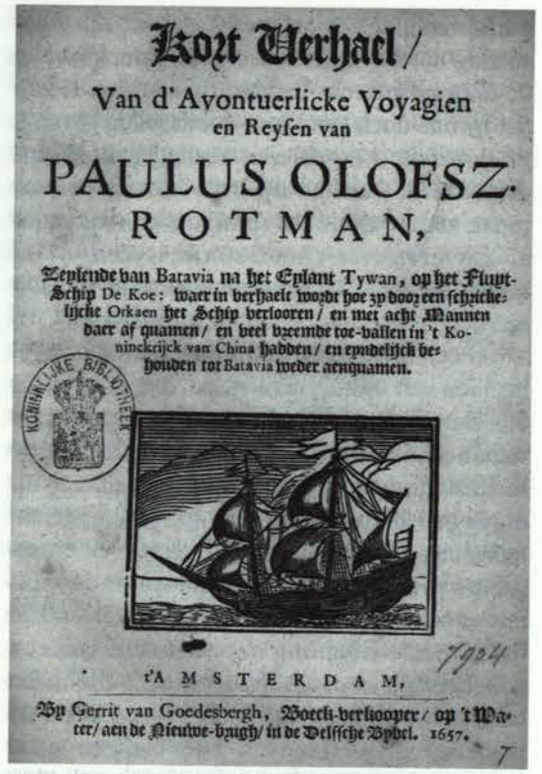
Scheepsrampen in reisverhalen

Vrijwel elke zeeman kreeg gedurende zijn verblijf op zee wel eens met storm te maken. In sommige reisverhalen werd storm slechts terloops vermeld als een meteorologische omstandigheid, terwijl in andere teksten de destructieve kracht van de wind de kern van het verhaal vormde. Met name in verhalen waarin tempeesten en scheepsrampen het centrale thema vormden, verwezen schrijvers veelal naar goddelijke voorzienigheid. Eén van de meest interessante kenmerken van deze reisverslagen – in de context van de morele aspecten van de zeventiende-eeuwse zeilvaart – was de vaak sterk religieuze ondertoon. De uitgever Jan Jansz. Deutel bijvoorbeeld voorzag het door hem gepubliceerde journaal van Dirck Albertsz. Raven van de volgende instructies voor de lezer: "Leest het selfs eens met opmercken door en oordeelt dan of het niet nevens veel andere reysen het lesen waerdigh is, want gelijck den eenen sijn gheluck en voorspoet des menschen verwonderinghe uytlockt, soo doet eens anders ongeluck het selfde; in beyde sietmen de albestierende hant Gods, als met groote letteren geschreven, en geeft ons in den loop onses levens dappere sporen en vermaningen, om ons noyt in voorspoet te verheffen, of ons eenighsins in te beelden dat wy wat zijn, terwijl wy doch gants nietigh zijn, soo Godt onse aenslagen en voornemen niet en volmaeckt: noch ons oock in tegenspoet, ellende en armoede soo niet te verstaen, dat wy van Godts hulpe en bywesen souden wanhopen. Hier toe kan dit Journael ons een levendigh voorbeelt verstrecken. Neerstige leser, ghebruyckt dese nutte tijdtkortinghe tot u eygen selfs leer en stichtinge: Met een woort *Leest en leert yet*".[25]

Het door Deutel gepresenteerde reisverhaal diende niet alleen 'ter vermaak' maar ook 'ter lering'. In de tekst werd verhaald hoe in 1639 ter hoogte van Spitsbergen Ravens schip tijdens een zware storm met een ijsschots in aanraking kwam en omsloeg. Een groot aantal bemanningsleden viel direct na dit incident overboord. Anderen, waaronder Raven, klampten zich in de snijdende kou wanhopig vast aan het schip, in de wetenschap dat redding vrijwel onmogelijk zou zijn. Gedurende de lange uitputtingsslag die volgde, werden steeds meer mannen door de ijskoude golven van het wrak gespoeld hetgeen de overlevenden bijna met afgunst vervulde. Zo schreef Raven in zijn reisverslag dat "wy achten die gene geluckigh die de doot gesmaeckt hadden, baden den Heere dat hy ons doch een korte doodt wilde geven". Er restte de overgebleven zeelieden niets anders dan te wachten op het verlossende moment, zodat "als de zee somtijdts ons wat meer als ghemeen over 't hooft storte, seyden wy: nu komt de Heer, 't sal haast ghedaen zijn, hy sal 't een eynde maecken, en meer sulcke reden".[26]

Geheel in overeenstemming met de voorbeelden van moreel verantwoord gedrag in tijden van nood, zoals beschreven in protestantse vademecums, wendden Raven en het steeds kleiner wordende groepje "maets" zich veelvuldig in gebed tot God. Hun godsvrucht werd beloond: 44 uur na het ongeluk verscheen er een schip aan de horizon. Per toeval stuitte de kapitein van dit schip op het wrak van Raven en zijn mannen. Deze redding werd echter niet als een willekeurige samenloop van omstandigheden beschouwd, maar werd toegeschreven aan de 'voorzienigheid Gods'. "Hier scheen onse hope wederom te leven, om eenmael gheberght te worden, daer toe (soo het scheen) dat Godt oock de saecke bestierde, want had hy [het 'reddingsschip'] daer door het ys konnen komen, soo souden sy by ons niet gekomen hebben, maer sagh daer geen kans", aldus Raven.[27] Bij het gewaarworden van het schip "storten" de overlevenden zich in "gebedt tot God, met sulcken blijtschap en ernst, dat het mijn herte noch doorsnijt als ick daer aen gedencke; danckten en loofden hem voor sijn groote genade, 't was of wy met Daniel uyt de cuyl der leeuwen, en met de drie iongelingen uyt den vyerigen oven verlost waren".[28] Uiteindelijk konden twintig van de 86 opvarenden worden gered.

De stichtelijke inleiding, de verwijzing naar goddelijk ingrijpen en de voorbeelden van godvruchtig gedrag in tijden van nood doen vermoeden dat de tekst van Ravens reisverhaal opzettelijk aan de normen van het protestants moralisme is aangepast. De publicatie heeft een duidelijke voorbeeldfunctie. Enerzijds illu-



Kort Verhael /
Van d'Avontuerlicke Voyagien
en Reysen van
PAULUS OLOFSZ.
ROTMAN,
Zeylende van Batavia na het Eylant Tywan, op het Fluyt-Schip De Koe: waer in verhaelt wordt hoe zy door een schrickelijcke Orkaen het Schip verlooren / en met acht Mannen daer af quamen / en veel vreemde toe-vallen in 't Koninckrijck van China hadden / en eyndelijck behouden tot Batavia weder aenquamen.
t'AMSTERDAM,
By Gerrit van Goedesbergh, Boeck-verkooper / op 't Water / aen de Nieuwe-brugh / in de Delfsche Bybel. 1657.

Afb.1 Den Haag, Koninklijke Bibliotheek, Pamflet 7904: (Paulus Olofsz. Rotman, Kort Verhael, van d' Avontuerlicke Voyagien en reysen van Paulus Olofsz. Rotman, zeylende van Batavia na het Eylant Tywan, op het Fluytschip de Koe, Amsterdam: Gerrit van Goedesbergh, 1657).

streert het de 'nietigheid' van de mens ten opzichte van God en de krachten der natuur. Anderzijds leert het de lezer om in tijden van nood altijd op de goddelijke voorzienigheid te vertrouwen. Het verslag van Ravens noodlottige reis staat niet op zichzelf. De overgave aan God in tijden van noodweer vormt een zo vaak terugkerend thema dat het lijkt te beantwoorden aan voorgeschreven literaire conventies.

In schipbreukverhalen werd de dramatische roep om goddelijke hulp keer op keer breed uitgemeten. Hetzelfde thema vinden we bijvoorbeeld terug in het reisverslag van Paulus Olofsz. Rotman, waarin verhaald werd hoe hij op 20 juni 1652 tijdens een "schrickelijcke orkaen" zijn schip verloor en de ramp met slechts acht opvarenden overleefde.[29] Op 16 juni van datzelfde jaar, enkele dagen na het vertrek uit Batavia, werd Rotmans fluitschip *De Koe* overvallen door een zware storm. In eerste instantie probeerden de bemanningsleden het schip onder controle te houden door alle zeilen in te nemen en het als gevolg van de hoge golven binnenstromende water weg te pompen. Toen *De Koe* op de 19e juni bijna slagzij maakte, waren zij echter gedwongen tot het overgaan op een uiterste maatregel: het omhakken van de grote mast ten einde schipbreuk te voorkomen. Tijdens hoge golfslag maakte deze mast het schip namelijk topzwaar. De grote mast was echter van essentieel belang voor de voortstuwing van het schip. Verlies van deze mast betekende dat na het luwen van de storm de reis ernstige vertraging zou oplopen. De kapitein stond dus voor een moeilijk dilemma, waarbij hij een keuze moest maken tussen veiligheid op korte en continuïteit op lange termijn. Hij was dan ook wettelijk verplicht om voor het omhakken van de grote mast eerst de expliciete goedkeuring van de kooplieden, de stuurman en de meerderheid van de bemanningsleden te hebben. Zij moesten daarbij een officiële verklaring afleggen dat het schip in uiterste nood verkeerde. Ontbrak deze verklaring, dan moest de kapitein een schadevergoeding betalen aan de eigenaar van het schip.[30]

Toen op 20 juni de waterpomp het begaf, werd duidelijk dat alle verwoede pogingen om *De Koe* drijvende te houden verloren moeite waren. Ervan overtuigd dat het einde nabij was, lieten de zeelieden alle praktische maatregelen voor wat ze waren en keerden zich in gebed tot God: "Siende nu dat wy aldus in het uytterste gevaer waren geraeckt, ende dat 'er geen kans altoos was van eenige behoudenisse, soo hebben wy ons al te samen voor den throon van Godts genade nedergestort, ende den Vader aller Barmhartigheydt met gevouwen handen, geboghen knien, ende met sondt-rouwighe harten aengeroepen, dat hy ons in Christo Jesu onsen Heylandt met de oogen zijner ontfermhertigheyt aenschouwen, ende om zijns lieven Soons wille alle onse sonden genadelijck quijtschelden, in een gewisse hoope ende met een vast vertrouwen dat wy hem, nae zijn bevel, in de tijdt des noots aenroepende, hy oock, volgens zijn belofte, ons zal verhooren; want wy noch hoope noch troost ieuwers op hadden dan alleen op den Almachtighen Godt, want wy sagen de praen soo verre van achter ons, en oock voor ons de boot vol water, ende rontom ons geen landt noch sandt".[31]

Het mocht allemaal niet baten: het schip verdween langzaam maar zeker in de golven, gevolgd door 78 opvarenden. Ondanks dit dramatische einde werd de scheepsramp niet als een goddelijke straf geïnterpreteerd. Het feit dat acht personen de schipbreuk konden navertellen, werd eerder gezien als een duidelijk teken van Gods barmhartigheid. Toen het kleine groepje overlevenden enkele dagen na de ramp een eiland voor de Chinese kust bereikte, gaven zij met de volgende woorden uiting aan hun dankbaarheid jegens God: "Hier op hebben wy ons, hoe-wel in een vreemde herbergh, onder een vreemde natie, tot ruste begeven, ziel en lichaem de bescherminge van dien Almachtigen Godt bevelende, wiens onuytspreeckelicke goetheydt ende wonderbaerlicke verlossinghen ons verseeckert hebben van zijne goedertierende bewaringe, oock in dese nacht, dien wy, sonder eenigh gevaer, met slapen deurbrachten. s'Morgens ons gebedt tot Godt, met een danckbare erkentenisse zijner onverdiende weldaden t'onswaerts, voleyndight hebbende".[32]

Bovenstaande voorbeelden vormen slechts een greep uit het brede aanbod aan passages in reisverhalen waarin redding in tijden van nood op zee aan een hogere macht werd toegeschreven. In het algemeen kunnen zeventiende-eeuwse reisverhalen zeker niet tot de stichtelijke literatuur worden gerekend, aangezien de godsdienstige beleving veelal beperkt bleef tot de meest hachelijke momenten van de reis. De passages betreffende storm op zee en schipbreuk moeten worden geplaatst tegen de achtergrond van een vroegmoderne cultuur, waarin religie het meest belangrijke verklaringsmodel vormde voor tegenspoed en gevaar. De schipbreukpassages in reisverhalen vertonen een opvallend verschil met de morele handboeken geschreven door gereformeerde predikanten. Hoewel in zowel de vademecums als de reisverslagen het thema storm en schipbreuk met een morele saus werd overgoten, verschilde de wijze waarop de verschillende auteurs de lezer in de christelijke leer probeerden te stichten aanzienlijk. Waar predikanten storm en schipbreuk als straf op de zonde beschouwden, gaven schrijvers van reisverhalen blijk van een veel mildere interpretatie van de gebeurtenissen. Deze laatsten legden de nadruk vooral op de 'wonderbaarlijke' verlossing door God. Speculaties omtrent de oorzaak van tempeesten ontbraken. Storm werd gepresenteerd als een vaststaand gegeven, waarvoor men een oplossing moest zien te vinden. Wanneer de stormwinden desastreus bleken te zijn, kon verlossing uit de benarde situatie alleen door God worden teweeggebracht.

Conclusie

In het voorafgaande heeft u kunnen lezen hoe in zeventiende-eeuwse geschriften het thema van storm en schipbreuk op twee manieren in een religieuze context werd geplaatst. Aan de ene kant werd dit thema toegepast om de christelijke notie van 'straf-op-zonde' te propageren, terwijl aan de andere kant ditzelfde thema werd gebruikt om Gods barmhartigheid te illustreren. De verschillende interpretaties van Gods rol in tijden van storm en schipbreuk kunnen in belangrijke mate worden verklaard aan de hand van het perspectief van de schrijver en het beoogde lezerspubliek. Reisverhalen waarin storm en schipbreuk het centrale thema vormden, waren geschreven vanuit het perspectief van de ooggetuige die zelf op het randje van de dood had gebalanceerd. Aangezien in de vroegmoderne context religie een belangrijk element van de samenleving vormde, is het niet onwaarschijnlijk dat overlevenden van scheepsrampen hun confrontatie met de destructieve krachten

van de natuur op godsdienstige wijze beleefden. Het is daarom zeker niet ondenkbaar dat de hoofdpersonen van bovengenoemde reisverhalen ook oprecht geloofden dat zij hun redding te danken hadden aan God. In een groot aantal teksten is de religieuze beleving van storm en schipbreuk echter aangedikt en vormen verwijzingen naar God zo'n dominant thema dat ze doen vermoeden dat de verhalen aangepast zijn aan de conventionele normen van het protestants moralisme.

Het vermoeden dat de verhalen over scheepsrampen door de auteurs aan religieuze en literaire conventies zijn aangepast, wordt versterkt doordat de teksten vaak pas enige tijd na de rampzalige gebeurtenissen in druk verschenen. Omdat overlevenden in geval van schipbreuk vrijwel al hun bezittingen tijdens de storm waren kwijtgeraakt, werden deze verslagen achteraf gereconstrueerd. Ziekentrooster Johannes van Kerckhoven, één van de overlevenden van het schip *Aernhem* dat in 1662 in een hevige storm verging, schreef bijvoorbeeld in de inleiding van zijn verslag dat "dewijle mijn schrift niet van dach tot dach heeft konnen gestelt worden, gelijck men in Journalen gewoon is te doen, alsoo ick tusschen de 3. a 4. maenden ontbloot ben geweest van schrijftuych, namentlijck pen, inct, en pampier, ende hebbe soo alles per memorie moeten by malkanderen brenghen".[33] Dit betekent dat dagboekverslagen van scheepsrampen pas werden geschreven wanneer de uitkomst van de reeks gebeurtenissen al aan de schrijver bekend was. Overlevenden presenteerden hun redding ongetwijfeld liever als een goddelijke verlossing dan dat zij de oorzaak van de ramp aan hun eigen zondig gedrag toeschreven. Bovendien werd in de reisverhalen met geen woord gerept over eventuele morele implicaties omtrent zeelieden die tijdens de ramp het leven lieten; waren deze "maets" door God voor hun zonden gestraft?

In vademecums, daarentegen, nam de schrijver niet zijn eigen ervaringen en levenswijze in ogenschouw maar die van anderen. De predikanten richtten zich in hun teksten tot een specifiek lezerspubliek – namelijk zeevarenden – waarvan zij vonden dat het op zedelijk en religieus gebied tekortschoot. De gereformeerde auteurs probeerden hun lezers te imponeren met voorbeelden van hoe God zeelieden door middel van storm en ander onheil voor hun zonden kon straffen. De reisverhalen waarin grote aandacht werd besteed aan scheepsrampen, waren gericht op een gevarieerd lezerspubliek, waarbij het veel moeilijker was om een gemene deler voor zondig gedrag te vinden. Deze teksten waren niet zozeer bedoeld om de lezer in het geloof te stichten aan de hand van voorbeelden hoe God de zondige zeeman bezocht met stormwinden, maar hoe hij de godvruchtige zeeman redde in tijden van nood. Vademecums en reisverhalen gebaseerd op scheepsjournalen vormden als het ware twee zijden van dezelfde medaille. In het eerste geval probeerde men immoreel gedrag te ontmoedigen door het beeld te scheppen van een wraakzuchtige God. In het tweede geval werd vroom gedrag juist aangemoedigd door te laten zien hoe godsvrucht door God werd beloond.

Noten

1 Frans Esausz den Heussen, *Den Christelijcken Visscher, Voor-ghestelt by forme van t'samensprekinge, tusschen een Visscher ende Predicant: tot stichtelijcke onderwijsinghe, aen alle Visschers ende Zee-varende luyden. Door Frans Esausz den Heussen, Bediener des Heylighen Evangelij op 't Oosteynde van Vlielandt* (Amsterdam 1636) i
2 A.T. van Deursen, *Plain Lives in a Golden Age. Popular Culture, Religion and Society in Seventeenth-Century Holland* (Cambridge/New York 1991) 233
3 Den Heussen, *Den Christelijcken Visscher*, ii
4 C.A. Davids, *Wat lijdt den zeeman al verdriet. Het Nederlandse zeemanslied in de zeiltijd (1600-1900)* (Den Haag 1980) 26-27
5 H. Stevens, *De VOC in bedrijf, 1602-1799* (Zutphen 1998) 79
6 Adam Westerman, *Groote Christelyke Zeevaart, in XXVI Predikatien, in maniere van een Zee-postille, Verrykt met verscheyde gebeden, en Christelyke Liedekens, met de Beschryvinge van Stavoren, door Adam Westerman, Bedienaar des H. Evangeliums tot Workum in Vriesland* (Amsterdam1635) 328. Westerman's invloedrijke vademecum verscheen voor het eerst in druk in 1625, waarna het meer dan 17 keer herdrukt werd. Voor zover bekend verscheen de laatste editie in 1743 (zie: S.J. De Groot, 'De "Groote Christelycke Zee-vaert" en "De God-vreezende Zeeman", hun meer dan driehonderdjarige rol als toeverlaat voor de zeevarenden', in: *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis* 34 (1977) 12-13
7 Aristoteles, 'Meteorologica', in: G.P. Goold (ed.), *The Loeb Classical Library*, Vol. VII, met een Engelse vertaling door H.D.P. Lee (Cambridge 1978 (1952), I.13.349 a 12-b 1; II.4.359 b 27-360 a 17-21; II.4.361 a 22-b 8. Volgens het wereldbeeld van Aristoteles vormde de aarde het onbeweeglijke middelpunt van het universum; lucht werd niet in beweging gebracht door de draaibeweging van de aarde, maar van de omringende hemellichamen. Galileo Galilei was de eerste natuurfilosoof die wind toeschreef aan het feit dat de aarde zelf bewoog (zie: H.L. Burnstyn, 'Theories of Winds and Ocean Currents from the Discoveries to the End of the Seventeenth Century', in: *Terrae Incognitae* 3 (1971) 16
8 Westerman, *Groote Christelyke Zeevaart*, 257
9 Petrus Wassenburg, *De Gheestelijcke Scheepvaert na de Haven des eeuwigen levens. Dat is, een korte ende eenvoudige vertooninge uyt de H. Schriftuer, hoe een Christen mensch met het Schip sijns gheloofs, door de onstuymighe Zee deser werelt, de haven des eeuwighen levens becomen sal* (Utrecht 1626) 256
10 Godfridus Cornelisz. Udemans, *Geestelick Compas, dat is, Nut en nootwendigh bericht voor alle Zee-varende ende reysende luyden, om te ontgaen de steen-klippen ende zant-platen der sonde ende des toorns Gods, ende te verkrijgen eenen saligen gewenschten segen over hare neeringe [...]. Den derden druck, verbetert ende seer vermeerdert by den Autheur: insonderheyt niet alleen met marginale Annotatien, maer met een nieu Tractaet van den Coop-handel, ende de Coop-vaert. Item de vaert op Oost ende West-Indien* (Dordrecht 1637) 19, 22
11 Westerman, *Groote Christelyke Zeevaart*, 257; Udemans, *Geestelick Compas*, 22-23
12 Wassenburg, *De Gheestelijcke Scheepvaert*, 258
13 Ibidem 273-274
14 Westerman, *Groote Christelyke Zeevaart*, 257
15 Ibidem 258-259
16 O.S. Knottnerus, 'Angst voor de zee. Veranderende culturele patronen langs de Nederlandse en Duitse Waddenkust (1500-1800)', in: Karel Davids, Marjolein 't Hart, Henk Kleijer en Jan Lucassen (eds.), *De Republiek tussen zee en vasteland. Buitenlandse invloeden op cultuur, economie en politiek in Nederland 1580-1800* (Leuven/Apeldoorn 1995) 61
17 Udemans, *Geestelick Compas*, 340
18 Ibidem 351, 358, 346
19 Ibidem 90
20 Ibidem 117, 131, 137
21 Den Heussen, *Den Christelijcken Visscher*, 87-88
22 V.D. Roeper en G.J.D. Wildeman, *Reizen op papier. Journalen en reisverslagen van Nederlandse ontdekkingsreizigers, kooplieden en avonturiers* (Zutphen 1996) 46-47
23 A.R.T. Jonkers, *North by Northwest. Seafaring, Science, and the Earth's Magnetic Field (1600-1800)* (Göttingen 2000) 212.
24 C.A. Davids, *Zeewezen en wetenschap. De wetenschap en de ontwikkeling van de navigatietechniek in Nederland tussen 1585 en 1815* (Amsterdam/ Dieren 1986) 150
25 Dirck Albertsz. Raven, *Iournael ofte Beschrijvinge vande reyse ghedaen by den Commandeur Dirck Albertsz. Raven, na Spitsbergen, inden Jare 1639, ten dienste vande E.Heeren Bewindt-hebbers van de Groenlandtsche Compagnie tot Hoorn. Waarin verhaelt wordt van sijn droevighe Schip-breucke, sijn ellende op 't wrack, en sijn blijde verlossinghe* (Hoorn 1648) i
26 Ibidem 65
27 Ibidem 67
28 Ibidem
29 Paulus Olofsz. Rotman, *Kort Verhael, van d'Avontuerlicke Voyagien en reysen van Paulus Olofsz. Rotman, zeylende van Batavia na het Eylant Tywan, op het Fluytschip de Koe: waer in verhaelt wordt hoe zy door een schrickelijcke Orkaen het Schip verlooren, en met acht Mannen daer af quamen, en veel vreemde toe-vallen in 't Koninckrijck van China hadden, en eyndelijck behouden tot Batavia weder aenquamen* (Amsterdam1657)
30 *Zeerechten, dat is: Dat hoochste ende oudtste Got-landsche Waterrecht, dat de ghemeene Cooplieden ende Schippers geordineert ende gemaeckt hebben tot Wisbuy. Daer na hem een yegelijck die ter Zeewaert verkeeren reguleren mach. Met grooten neersticheyt gecorrigeert, ende na het oude Originael Copye gebeter* (Amsterdam 1648) 6-7
31 Rotman, *Kort Verhael*, 8
32 Ibidem 14
33 Johannes van Kerckhoven, *Wytloopig breede en waerachtige Beschrijvinge van de ongeluckige Voyagie van 't Schip Aernhem; van Batavia vertrocken den 23 December 1661. In Compagnie van noch ses andere Schepen, onder 't commando van de Heer Aernout de Vlamingh van Outshoorn. Haer komst met de Boot van 't verloore Schip op het Eylandt Mauritius, met de Beschrijvinge van 't selve Eylandt* (Amsterdam 1664) 5-6

Zeeuwse zeezaken

Een admiraliteit rond de Eerste Engelse Oorlog, 1651-1655[1]

ARJAN OTTE

INLEIDING

Gedurende twee eeuwen telde de Republiek vijf zelfstandige marine-organisaties, waarvan er één in Zeeland resideerde. Er is veel geschreven over de geschiedenis van het gewest, in het bijzonder over de Zeeuwse kaapvaart. Ook zijn er biografieën van diverse Zeeuwse zeehelden verschenen.[2] De Zeeuwse admiraliteit speelde een rol in de maritieme oorlogen en conflicten van de zeventiende eeuw, maar is als zelfstandige organisatie weinig bestudeerd. In dit artikel staat het functioneren van de admiraliteit kort na het midden van de zeventiende eeuw centraal. Voor de marine vormden de jaren na 1650 een overgangsperiode. In een enige jaren geleden verschenen synthese van de Nederlandse marine ten tijde van de Republiek werd gesproken van een 'oude marine' (vóór 1650) en een 'nieuwe marine' na 1650.[3] De oude marine, die grofweg ten tijde van de Nederlandse Opstand functioneerde, bestond voornamelijk uit gehuurde vrachtschepen die voor de gelegenheid werden omgebouwd tot oorlogsschip. Pas in 1653 besloten de Staten-Generaal tot de bouw van een serie van dertig oorlogsschepen, later aangevuld met een tweede serie, die ook in vredestijd werd aangehouden. Deze schepen vormden gezamenlijk de staande vloot van de Republiek en luidden het tijdperk van de 'nieuwe marine' in.

De vraag is of een dergelijke overgang ook in Zeeland aanwijsbaar is. Om deze vraag te kunnen beantwoorden is het noodzakelijk in te gaan op de organisatie en de taken van de Zeeuwse admiraliteit. Daarbij zal in het bijzonder aandacht worden besteed aan de bouw van schepen door de admiraliteit en aan de financiering van deze instelling. Door hierop in te gaan, ontstaat een beeld van de wijze waarop de Zeeuwse admiraliteit kort na het midden van de zeventiende eeuw functioneerde.

Om verschillende redenen is gekozen voor een studie naar de Zeeuwse admiraliteit. In Middelburg wordt in de depots van het Zeeuws Archief een schat aan informatie bewaard. In de boeken van de ontvanger-generaal is de 'administratie te water', dat wil zeggen de boekhouding van de admiraliteit, van 1585 tot 1795 terug te vinden. Tevens zijn er de resolutieboeken van de Zeeuwse Staten opgeslagen. Daarnaast berust in het Nationaal Archief te Den Haag een groot deel van de resolutieboeken van de Zeeuwse admiraliteit en is er de correspondentie terug te vinden, al zijn sommige bronnen in verband met brandschade en kwetsbaarheid niet of nauwelijks te raadplegen. Op basis van deze bronnen is het mogelijk het functioneren van de admiraliteit tussen 1651 en 1655 te volgen, soms zelfs op de voet. Juist in die jaren ligt de door J.R. Bruijn gesignaleerde overgang van een oude naar een nieuwe marine.[4] In deze periode vallen ook enkele oorlogs- en vredesjaren, zodat een voorzichtige vergelijking mogelijk is tussen het optreden van de admiraliteit in oorlog en vrede.

DE EERSTE ENGELSE OORLOG

De zeventiende eeuw wordt gekenmerkt door een niet aflatende oorlogssituatie, waarvan de Eerste Engelse Oorlog (1652-1654) een onderdeel was, naast andere grote en kleine conflicten. De Nederlandse Opstand was in 1651 net voorbij en de expansiedrift van de kooplui uit de Republiek leek niet te stoppen. Vooral de Engelse wol- en textielhandel en de verfstoffenhandel met de Amerikaanse bezittingen hadden te lijden onder de Nederlandse concurrentie.[5] De frustratie die dat in Engeland opleverde, leidde onder meer tot de Akte van Navigatie die op 10 december 1651 in werking trad. Deze Akte paste in de oude discussie over de vrije en gesloten zee, waarover Hugo de Groot en John Selden hadden geschreven.[6] De essentie van de Akte was dat goederen en personen met Engeland als bestemming zonder omwegen met Engelse schepen of schepen uit het land van herkomst naar Engeland moesten worden vervoerd, zonder tussenkomst van andere, d.w.z. Nederlandse, schepen. Daarnaast was de kustvaart rondom Engeland geheel voorbehouden aan Engelse schepen. De Akte moest een einde maken aan import via de Nederlandse stapelmarkt.[7]

Deze maatregelen irriteerden de Nederlandse kooplieden, maar de Akte was geen reden voor oorlog. Frankrijk, Spanje en het Baltisch gebied waren veel belangrijker voor de Nederlandse handel en controle op de naleving van de Akte was lastig, doordat er geen register van schepen bestond. Wel moesten in 1651-52 geïnde uitvoerbelastingen aan de eigenaren van goederen worden terugbetaald, omdat deze hun ingescheepte waren niet meer naar Engeland konden vervoeren.[8] Veel gevaarlijker voor de handel was het optreden van de Engelse marine en de vele kapers. Het aantal Nederlandse schepen dat ten gevolge van Engelse acties verloren ging nam snel toe, van 12 in 1648 tot 106 in de eerste helft van 1652.[9]

Engeland en de Republiek waren niet klaar voor een oorlog. De Republiek was met haar uitgebreide handelsnetwerk kwetsbaar en had weinig te winnen bij een zeeoorlog, terwijl Engeland nauwelijks was hersteld van interne politieke conflicten en Cromwells machtsovername. Bij beide ontbrak een coherente strategie en goed beeld van de aard van een zeeoorlog.[10] De Engelse marine was sterker dan de Nederlandse, omdat het parlement zijn vloot behoorlijk had uitgebreid als reactie op het optreden van aanhangers van de verdreven Stuarts.[11] De Nederlandse vloot bestond uit verouderde, slecht onderhouden schepen. Het huren van koopvaardijschepen was de beproefde praktijk. In maart 1652 moesten er op verzoek van de Staten-Generaal honderd schepen door de admiraliteiten en vijftig door de stedelijke directies worden gehuurd, waarvoor de last- en veilgelden beschikbaar werden gesteld.[12] De Directieschepen waren hard nodig ter ondersteuning van de reguliere vloot, wat met hoge premies aantrekkelijk werd gemaakt. Daarnaast verstrekten de Staten-Generaal commissiebrieven, wat in Zeeland tot enthousiaste kaperuitrustingen leidde.[13]

Tussen mei 1652 en augustus 1653 kwam het zeven keer tot een treffen op zee. Het eerste, tussen Blake en Tromp, vond eind mei 1652 plaats, een maand voor de oorlogsverklaring van 8 juli. De laatste slag was bij Ter Heide op 10 augustus 1653. Het enige Nederlandse succesje werd geboekt door commandeur Jan van Galen, die in de Middellandse Zee een Engels eskader versloeg.[14]

De Republiek was medio 1653 aan het eind van haar Latijn. Vredesonderhandelingen waren onvermijdelijk. Die begonnen in juni 1653, aanvankelijk stroef, maar door politieke druk van Engelse zijde werden de economische en militaire verschillen overwonnen.[15] De Akte van Navigatie bleef van kracht en Nederlandse schepen moesten Engelse bij een ontmoeting op zee als eerste groeten door zeil te minderen, eventueel met saluutschoten. Op 15 april 1654 werd de Vrede van Westminster getekend.

Ondertussen was duidelijk geworden dat op vlootgebied het roer om moest. De discussie daarover begon in het voorjaar van 1652, maar pas een jaar later werden besluiten genomen. Er moesten dertig nieuwe schepen komen, waarvan de Amsterdamse admiraliteit er tien moest leveren, de andere elk vijf. Eind 1653 waren de Amsterdamse schepen klaar, die van Zeeland en Rotterdam volgden begin 1654.[16] Daarnaast werd besloten dat oorlogsschepen na een oorlog niet meer mochten worden verkocht. Zij moesten worden aangehouden. Zo

was begin 1654 een nieuwe vloot tot stand gekomen, met een nieuw aanzien. Daarmee verdween de praktijk van het op grote schaal inhuren van koopvaardijschepen voor marinecampagnes. Terecht wordt gesteld dat er een nieuwe marine ontstond.[17] "Mars en Mercurius gingen uiteen."[18]

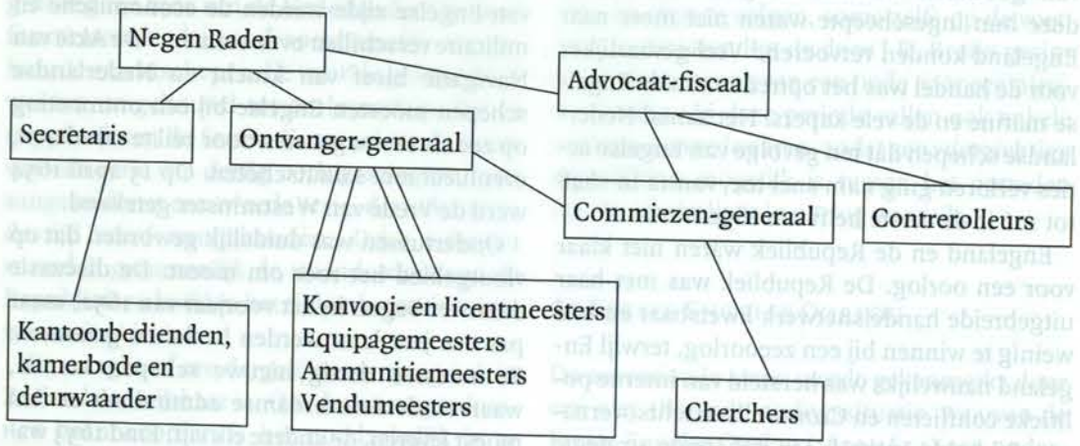
De admiraliteitsorganisatie

In 1596 werd in een provisioneel akkoord besloten tot oprichting van vijf admiraliteitscolleges. Dit besluit bleef uiteindelijk tot 27 februari 1795 gehandhaafd. De admiraliteiten waren colleges van bestuur en rechtspraak, waarover de supervisie bij de Staten-Generaal berustte, die op voordracht de hoogste ambtenaren benoemden. De lagere werden door de colleges aangesteld. Het Zeeuwse college bestond aanvankelijk uit tien en na 1650 uit negen raadsleden. De tiende, de Eerste Edele, verdween bij het aanbreken van het eerste stadhouderloze tijdperk; een vervanger vond men niet nodig.

Zes leden, die ook in de Gecommitteerde Raden (het dagelijks bestuur van het gewest) zaten, vertegenwoordigden de steden Middelburg, Vlissingen, Veere, Zierikzee, Goes en Tholen. Daarnaast waren er drie leden van buiten het gewest, één voor Amsterdam, één voor Utrecht en afwisselend één voor Dordrecht, Delft of Rotterdam.[19] De raden vergaderden in oorlogstijd regelmatig. Vaak zagen ze elkaar dagelijks, soms meerdere keren per dag. In Zeeland beperkte men de bijeenkomsten tot de middaguren. In een crisissituatie kwam men 's ochtends of later in de middag nogmaals bijeen.[20] Tijdens en na de slag bij Nieuwpoort vergaderde men zelfs 's avonds in verband met nieuws over de afloop en om eventueel meer schepen naar de vloot te sturen.[21] Financieel was het een aantrekkelijk ambt. Per jaar verdiende een raad 732 gulden, naast vergoedingen voor reizen, compensaties en dergelijke.[22]

Naast het dagelijks bestuur stond een ambtenarenapparaat dat de besluiten van het college uitvoerde. In het organogram is hun positie weergegeven. Direct onder de raden stond de

Afb.1 Organogram van de admiraliteit van Zeeland 1651-1672



advocaat-fiscaal, die officieel geen deel uitmaakte van het college, maar wel mocht stemmen als hij niet als officier van justitie optrad. De praktijk wijst echter uit dat hij alleen verscheen als zijn juridische taak dat vereiste. Hij hield zich bezig met het afwikkelen van de buitgemaakte prijzen en goederen. Hij bereidde de zaken voor, waarin de prijsrechtbank uitspraak deed. Deze prijsrechtbank was een apart college bestaande uit vier Zeeuwse en drie niet-Zeeuwse admiraliteitsraden.[23] Tevens moest de advocaat-fiscaal er op toezien dat lagere ambtenaren aan hun verplichtingen voldeden en hij ontving de maandelijkse rekeningen van de cherchers (toezichthouders op laden en lossen) die vervolgens door twee raadsleden gecontroleerd werden. Bij onregelmatigheden moest hij de commies van het district waarschuwen en trad hij op als intern officier van justitie en kon als zodanig bestraffing en ontslag van de frauderende functionaris eisen. Onder hem vielen deels de commiezen-generaal, cherchers en contrerolleurs (controleurs van de ontvangers). Als extern officier van justitie voerde hij de instructies uit bij de vervolging van fraudes bij de konvooi- en licentgelden en last- en veilgelden. Een tweede belangrijke figuur was de secretaris. Hij hield de notulen van het college bij en nam deel aan het Haags Besogne, een overlegorgaan van de Staten-Generaal, of andere afvaardigingen. Hij verdiende minder dan de advocaat-fiscaal: 636 gulden per jaar. De derde topambtenaar was de ontvanger-generaal. Via hem liepen alle inkomsten en uitgaven van het college. Onder hem vielen deels de commiezen-generaal, de cherchers en de overige ambtenaren die zich met inkomsten en uitgaven bezighielden. De ontvanger-generaal verstrekte de middelen om grote uitgaven te kunnen doen, zoals het uitbetalen van de bemanningen. Hij werd niet door de admiraliteit betaald, maar door het gewest, omdat hij meer dan alleen de admiraliteitsfinanciën beheerde.

Lagere ambtenaren waren dus verantwoording schuldig aan zowel de advocaat-fiscaal en ontvanger-generaal. De eerste hield toezicht op de juiste juridische gang van zaken, de laatste op de financiële deugdelijkheid van de boeken. In het organogram is dit met lijnen van de cherchers en commiezen-generaal naar zowel de advocaat-fiscaal als de ontvanger-generaal aangegeven.

Onder deze top drie zaten de konvooi- en licentmeesters die de lokale belasting-kantoren beheerden. Zij werden benoemd en betaald door het admiraliteitscollege en mochten geen nevenfuncties hebben. Periodiek moesten zij hun rekeningen naar de admiraliteit sturen en laten controleren. Om een en ander in goede banen te leiden stonden strenge straffen op fraude en verdienden de ontvangers 300 tot 900 gulden per jaar.[24] Ter vergelijking: een volleerd matroos verdiende medio zeventiende eeuw 130 gulden per jaar. Tussen 1651 en 1655 vonden slechts enkele processen tegen ambtenaren plaats, dus mag worden aangenomen dat het systeem goed functioneerde.[25] Pogingen tot fraude door handelaren kwamen regelmatig voor.[26] Verder waren er equipage- en ammunitiemeesters in dienst die de scheepsmaterialen beheerden en hiervan rekeningen en registers bijhielden. Vendumeesters zorgden voor de verkoop van opgebrachte goederen en schepen. In oorlogstijd kon dit veel tijd in beslag nemen, maar na 1650 werden niet veel schepen veroverd. In Zierikzee werd jaren achtereen geen schip opgebracht.[27]

De cherchers hielden toezicht op het laden en lossen van schepen en controleerden of de op het laadceduul aangegeven hoeveelheden overeenstemden met de werkelijke. Contrerolleurs hielden geheel zelfstandig een zelfde administratie bij als de lokale ontvangers. Ook zij moesten maandelijks hun boekhouding naar de admiraliteit opsturen, opdat een vergelijking gemaakt kon worden. Het verschil tussen de ontvanger en de contrerolleur is dat de laatste geen geldelijk beheer voerde en daardoor niet aansprakelijk was voor fouten. In het bovenstaande is de walorganisatie besproken; de zeedienst blijft hier buiten beschouwing.

Werkzaamheden

De admiraliteiten hielden zich met zeer verschillende zaken bezig. Kort samengevat is een vijftal taken te onderscheiden, waarvoor het college zorg droeg.[28] De eerste en omvangrijkste betrof het zorgen voor de veiligheid en verdediging van de zee en binnenwateren in de breedste zin van het woord. Het verzorgen en organiseren van konvooien is daar een voorbeeld van. Per jaar werden er tientallen uitgerust.

Tabel 1 Aantal reizen in konvooi (één of meer schepen) van de Zeeuwse admiraliteit per jaar.[29]

Jaar	Aantal
1651	61
1652	23
1653	30
1654	85
1655	102

Bron: Nationaal Archief (NA) Archief Admiraliteitscolleges (AA) 2469 t/m 2474 *Resolutieboeken* 1651-1655

Men voer volgens een vast patroon op Londen, de Vlaamse steden, Franse en Spaanse havens aan de Atlantische kust en af en toe naar Malaga, Genua of Livorno. De verzoeken tot konvooiering werden niet afzonderlijk gehonoreerd, maar de admiraliteit voegde enkele koopvaarders samen tot een groter konvooi dat langs een bepaalde route voer en liet het door een of twee schepen begeleiden. De veiligheid op zee werd daarnaast verzorgd door de permanente aanwezigheid van enkele oorlogsschepen die in de Noordzee en in het Kanaal kruisten. Onder deze taak vielen ook praktische zaken als uitgaven voor voedselvoorziening, medische zorg, pensioenen enz.

Het totaal aantal konvooireizen van de Zeeuwse admiraliteit tussen 1651 en 1655 is lastig te bepalen, omdat 20% van de resolutieboeken ontbreekt. Daardoor kan het aantal konvooitochten hooguit benaderd worden. Het aantal schepen dat bij verschillende acties werd ingezet is evenmin vast te stellen. Het is (nog) niet eens duidelijk hoeveel schepen de admiraliteit in de genoemde jaren had.[30]

De vier overige taken van de amiraliteit waren kleiner. De tweede betrof de berechting en verdeling van opgebrachte goederen en schepen. Na inventarisatie, opslag, verzegeling en berechting werden de goederen en schepen verkocht door de vendumeester. Tussen 1651 en 1655 zijn de opbrengsten laag en zeer wisselend. Een oorzaak daarvoor is niet eenvoudig aan te wijzen. De betekenis van de kaapvaart was in de eerste jaren na het beëindigen van de Tachtigjarige Oorlog minder groot dan daarvoor. Tussen 1651 en 1655 lagen de bedragen van buiten en prijzen die de admiraliteit binnenkreeg tussen 1.000 en 37.000 gulden. Erg indrukwekkend kunnen de kaapvaartopbrengsten voor de admiraliteit op dat moment niet genoemd worden. De derde taak betrof de berechting van het scheepsvolk. Kleine vergrijpen werden aan boord afgehandeld. Officieren werden door het college berecht. De voorkomende gevallen in 1651-1655 hadden echter betrekking op wangedrag van kapiteins in zeeslagen, waarover de Staten-Generaal oordeelden. De Zeeuwse admiraliteit had daarin inspraak, maar herhaalde verzoeken om een afvaardiging werden nauwelijks gehonoreerd.

Voor de processen tegen de kapiteins Cornelis Loncke en Allart Jansen, die zich volgens de aanklacht in de slag bij Duins op 8 en 9 oktober 1652 niet voldoende van hun taak hadden gekweten, werd na lang aandringen het Amsterdamse raadslid Van Waveren naar Den Haag gezonden.[31] De Staten-Generaal hadden liever drie Zeeuwen gezien. Naar eigen zeggen hadden de Zeeuwse raden echter voldoende vertrouwen in de zittende leden van het rechtscollege. Wellicht hing een en ander samen met de invloed van de Staten-Generaal. Het gewestelijk particularisme was sterk en omdat de Zeeuwse admiraliteitsleden ook Gecommitteerde Raden waren, mag niet worden uitgesloten dat de bemoeienis van de Staten-Generaal als inbreuk op de eigen soevereiniteit werd beschouwd. Daarnaast twijfelden de raadsleden vermoedelijk aan de schuld van de aangeklaagden. Loncke mocht geheel vrij en zelfstandig naar Den Haag reizen, want hij had zoveel geld tegoed van de admiraliteit gekoppeld aan een groot aantal vaste bezittingen dat men hem gerust durfde laten gaan. Een admiraliteitsfunctionaris, commissaris De Moor, stond garant voor hem. Janssen mocht onder borgtocht gaan, op voorwaarde dat die borg daadwerkelijk werd betaald. Dat er iets aan de hand moet zijn geweest blijkt uit het vonnis. Loncke werd uit zijn functie gezet, veroordeeld tot zes maanden gevangenisstraf en het betalen van de proceskosten. Janssen werd zes maanden geschorst.[32]

Het vierde aandachtsveld voor de admiraliteit betrof de heffing en administratie van verscheidene belastingen te water. De opbrengst hiervan was aanzienlijk, zoals we nog zullen zien. Met deze taak hing het verlenen van 'uitvoervergunningen' samen. Die heetten niet werkelijk zo, maar voor bepaalde goederen en bestemmingen moest toestemming gevraagd worden bij de admiraliteit. Dit gold voor de steden Antwerpen, Mechelen, Brussel, Gent en Brugge en de categorieën goederen waren onder meer voedsel, scheepsbenodigdheden, bouwmaterialen en (edel-)metalen. Uitzonderingen waren mogelijk. De koningen van Spanje en Schotland (in ballingschap) en de koningin van Zweden mochten evenals hun ambassadeurs, waarvan Lieven Aitzema voor Brandenburg de bekendste is, hun goederen vrij van heffingen doorvoeren.[33]

Een vijfde en laatste taak betrof het overleg met de vier andere admiraliteiten in het Haags Besogne, waarvoor meestal een of twee raden met de secretaris werden afgevaardigd. De Zeeuwse admiraliteit besteedde rond de Eerste Engelse Oorlog niet veel aandacht aan het Haagse overleg. Pas in 1653 ging men intensiever hieraan deelnemen en de onderwerpen zijn weinig verrassend. Het ging vooral over konvooieering, werving van bemanningen, uitvaarverboden voor andere maritieme bedrijfstakken, aanbouw van nieuwe schepen, uitrusting van de oorlogsvloot, verdeling van subsidies, verdeling van de aangekochte kanons, opgebrachte prijzen, herziening van het veilgeld en de reductie van de te betalen rente op geleend kapitaal.[34]

Behalve het Haags Besogne was er contact met de Staten-Generaal. Met grote regelmaat kwamen er brieven van de Hoog Mogenden, waarin besluiten aan de admiraliteit werden meegedeeld. Soms betrof het zaken in het landsbestuur, soms ging het om problemen met rekeningen. De raad liet zich vaak weinig gelegen liggen aan de Haagse besluiten, wat bleek bij de bouwprogramma's ter modernisering van de vloot.

Financiën

Om de genoemde taken te kunnen uitvoeren was veel geld nodig. Dat geld kwam deels uit het gewest zelf en werd verder door de andere gewesten opgebracht. In de twee belangrijkste visies op de economische geschiedenis van de Republiek wordt de Eerste Engelse oorlog in de grote bloeiperiode geplaatst. Volgens J. de Vries en A. van der Woude ligt de oorlog aan het einde van de bloei, bij J. Israel aan het begin.[35] Binnen de Republiek zijn lokale verschillen te constateren, wat voor de inkomsten van de admiraliteiten gevolgen had. Zeeland valt enigszins buiten de boot als het bovenstaande in ogenschouw genomen wordt. Voor- en nadat Antwerpen in 1585 in Spaanse handen viel, verlieten veel protestantse Vlamingen de stad en vestigden zich in eerste instantie vooral op Walcheren en Zuid-Beveland, zodat ze via de Schelde direct contact hadden met hun oorspronkelijke thuisbasis. Deze Vlaamse immigranten zorgden voor een grote economische bloei in de Scheldedelta in het begin van de 17e eeuw. Na het Twaalfjarig Bestand werd duidelijk dat het economisch zwaartepunt van de Republiek in Amsterdam kwam te liggen. Het Zeeuwse marktaandeel in de economie liep te-

rug, terwijl de Republiek en met name Holland haar grootste bloei nog moest krijgen. Uit economische studies blijkt dat rond 1635 de grootste bloei in Zeeland voorbij was.[36] De Zeeuwse economie floreerde nog in het midden van de Gouden Eeuw, maar haar hoogtepunt had zij reeds beleefd.

De verdeling van de financiën van de admiraliteit bestaat uit de eenvoudige tweedeling in inkomsten en uitgaven. De inkomsten bestonden uit twee onderdelen. De eerste continue geldstroom was grotendeels afkomstig van een serie in- en uitvoerheffingen, waarvan de konvooien en licenten de belangrijkste waren. De tweede geldstroom was anders van aard. In de praktijk bleek het niet haalbaar elke admiraliteit in haar eigen financiële behoefte te laten voorzien. De Staten-Generaal stelden daarom subsidies ter beschikking, die naar draagkracht door de zeven gewesten opgebracht moesten worden of uit fondsen afkomstig waren die de handel en scheepvaart zelf betaalden. Holland kon zichzelf op die manier bedruipen, maar de Friese en Zeeuwse admiraliteiten waren voor een flink deel, 30 en 45 % van hun subsidie-inkomsten, afhankelijk van de landgewesten, die hun prioriteit niet bij de vloot maar bij het leger legden. Het gevolg was dat deze admiraliteiten niet altijd aan hun verplichtingen konden voldoen en betalingen moesten uitstellen. Gesteld kan worden dat de Zeeuwse admiraliteit tussen 1651 en 1655 goed draaide en de tekorten uit oorlogsjaren in vredesjaren konden worden opgevangen. Daarbij werd een bewust beleid gevoerd, want Zeeland nam aan het tweede nieuwbouwprogramma dat Johan de Witt doorvoerde geen deel, omdat het geld daarvoor niet op te brengen was. De admiraliteit mocht dat als generaliteitscollege strikt genomen niet zelf uitmaken, maar de mate van zelfstandigheid was wel zo groot dat er geen maatregelen werden genomen. In Zeeland werd liever afgezien van een structurele bijdrage aan een nieuwe vloot, dan dat er grote schulden werden opgebouwd.

Bij bestudering van de rekeningen van ontvanger-generaal Van der Stringe is de driedeling van de inkomstenrekening goed zichtbaar. De drie grossa (subtotalen) zijn verdeeld in een vast aantal somma (posten). Het voert te ver om alle grossa en somma uitgebreid te behandelen, daarover kan een apart artikel geschreven worden.[38] Hier worden ze slechts kort besproken.

Het eerste grossa heeft betrekking op de konvooien en licenten en bestaat tot 1651 uit zeven, daarna uit acht somma. Van der Stringe verbeterde tussen 1651 en 1653 de adminstratie te water, maakte haar overzichtelijker en meer gespecificeerd. Het tweede grossa bestaat uit drie somma. Het eerste en tweede betroffen de 'taux op schepen' en 'taux op het passagiersgeld', belastingen die na 1648 niet meer werden geheven. De derde post vormde het lastgeld, dat zeer onregelmatig werd geheven en tussen 1651 en 1655 niet hoefde worden betaald. Het derde grossa bestond uit een bonte verzameling posten, negen in totaal, die over vijf jaren

Tabel 2 Inkomsten van de admiraliteit Zeeland 1651-1655 in guldens[37]

Grossa	1651	1652	1653	1654	1655
1e	412.776	360.090	324.882	336.045	348.426
2e	–	–	–	–	–
3e	270.972	307.836	118.692	1.680.720	230.736
Totaal	683.742	667.926	443.574	2.016.774	579.162

Bron: Zeeuws Archief (ZA) Archief Rekenkamer (AR) Rekenkamer C 2e stuk 6840, f. 1-43v, 45-49; 6850 f. 1-66v, 68-81; 6860 f. 1-61v, 63-78; 6870 f. 1-64, 67-93; 6880 f. 1-74, 77-92v.
Toelichting: 1 grossa = konvooien en licenten, 2e grossa = lastgelden, 3e grossa = buiten & prijzen, subsidies, leningen etc.

een divers beeld te zien geven. Bij deze posten hoorden de opbrengsten van verkochte buit en prijzen, subsidies van de Staten-Generaal, leningen enz.

De inkomsten zijn redelijk stabiel. Alleen 1653 en 1654 vallen op door respectievelijk hun laagte en hoogte. Voor 1653 ligt de verklaring in het feit dat dit jaar het zwaarste oorlogsjaar was, zodat er weinig inkomsten uit belastingen, buiten en prijzen geboekt konden worden. De uitschieter in 1654 ligt in een subsidiebetaling van de Staten-Generaal van 945.313 gulden. In de Staten-Generaal was het voorgaande jaar besloten dat er dertig nieuwe oorlogsschepen gebouwd moesten worden en dat elk gewest hieraan moest bijdragen. Zeeland kreeg in 1654 ongeveer de helft van de som waarop het recht had. Enkele maanden later volgde nog een som van 42.000 gulden. Om het gat in de begroting te dichten leende de admiraliteit dat jaar 706.296 gulden van de Zeeuwse bevolking. Onder de belangrijkste geldschieters bevonden zich enkele gerenommeerde kooplieden, zoals de gebroeders Lampsins, maar ook advocaat-fiscaal Fannius. Hun inleg lag op ongeveer 24.000 gulden per persoon. De meeste bedragen lagen tussen 600 en 2000 gulden.[39]

Van de uitgaven is een soortgelijk overzicht te maken, al is het minder eenvormig. De uitgaven zijn als de inkomsten in grossa en somma verdeeld, waarbij de laatste vaak gespecifieerd zijn in zogenaamde facits. Bijkomend probleem is de herindeling door Van der Stringe. In 1651 bestonden er nog vier grossa, na die tijd drie. Hier is omwille van overzichtelijkheid een en ander aangepast aan het latere model.

Evenals bij de inkomsten bestond het eerste grossa uit een vast aantal posten. Die hadden betrekking op de salarissen van de raadsleden, hogere ambtenaren, officieren en de huur van verschillende gebouwen. Het tweede grossa had betrekking op de uitgaven voor voedsel, schepen, salarissen van lagere ambtenaren, scheepsvolk, nieuwbouw en huur van schepen. Het derde en laatste grossa had geen vast aantal somma. Een deel van deze posten bleef soms jaren achtereen leeg. De meest regelmatige somma van dit grossa hadden betrekking op de behoeften van de raadsleden, gratificaties en premies, vacatiën, ziektekosten, onkosten op verschillende kantoren, bodelonen, restituties van teveel betaalde belastingen, aflossingen op leningen en lonen voor allerlei bewezen diensten.

Het blijkt dat in 1652 de uitgaven een spectaculaire sprong omhoog maakten en daarna boven het miljoen bleven liggen. De oorzaken zijn niet elk jaar eender. Het grootste deel van de uitgaven is steeds voor mondkosten, gages, arbeidslonen, ammunitie en de huur van schepen. Vooral in 1653 en 1654 zijn die posten enorm, als gevolg van de oorlogsactiviteiten. De uitgaven van 1655 geven echter een ander patroon te zien dan in de jaren daarvoor. De uitgaven onder de post 'veilgeld aan de rekening van den lande goedgedaan', verscheen dat jaar voor het eerst op de rekening en was enorm groot. De precieze bestemming van dit geld moet nog achterhaald worden, maar wellicht

Tabel 3 Uitgaven van de admiraliteit Zeeland 1651-1655 in guldens[40]

Grossa	1651	1652	1653	1654	1655
1e	48.552	46.230	60.090	54.564	57.438
2e	328.728	753.894	1.003.182	990.036	632.952
3e	142.470	150.366	122.724	82.686	335.718
Totaal	519.744	950.490	1.216.902	1.127.286	1.026.108

Bron: ZA AR Rekenkamer C 2e stuk 6840 f. 60-258; 6850 f. 85-370; 6860 f. 79-550; 6870 f. 97-544; 6880 f. 95-452.
Toelichting: 1e grossa = kosten van de admiraliteitsraad, 2e grossa = mondkosten, schepen, gages, 3e grossa = aflossingen, premies en diversen

Tabel 4 Inkomsten en uitgaven van de admiraliteit Zeeland 1651-1655 in guldens[40]

Post	1651	1652	1653	1654	1655
Inkomsten	683.748	667.926	443.514	2.016.780	579.162
Uitgaven	519.744	950.490	1.216.902	1.127.286	1.026.108
Tekort	–	282.564	773.388	–	446.946
Overschot	164.004	–	–	889.488	–
Geboekt slot vorige jaar	426.258	590.262	307.698	465.684	423.804
Nog te goed	590.262	307.698	–	423.804	–
Nog schuldig	–	–	465.684	–	23.142

Bron: ZA AR Rekenkamer C 2e stuk 6840 f. 60-258; 6850 f. 85-370; 6860 f. 79-550; 6870 f. 97-544; 6880 f 95-452.
Toelichting: geboekt slot vorige jaar = restant of tekort van het voorgaande boekjaar, nog te goed = overschot na verrekening, nog schuldig = tekort na verrekening.

werd hiermee in één klap een aantal achterstallige betalingen voldaan. De overige posten waren relatief constant en de algemene verhoging van de uitgaven valt te verklaren uit de oorlogsactiviteiten.

Om een totaalbeeld te krijgen van de financiële situatie van de Zeeuwse admiraliteitzijn in tabel 4 uitgaven, uitgaven, tekorten en restanten weergegeven.

Hiermee is het cijfermatige overzicht van de admiraliteitsfinanciën weergegeven. De conclusie luidt dat de admiraliteit een goed overzicht van haar middelen had, ook al werden de rekeningen pas twee jaar na afloop van het boekjaar definitief afgesloten. De inkomsten waren relatief constant. Het tekort in 1653 is een gevolg van de uitzonderlijke omstandigheden die zich dat jaar voordeden. Dat werd het jaar daarop door de generaliteitssubsidie en een flinke lening gecompenseerd, waarmee de balans weer in evenwicht werd gebracht. Kleine overschotten en tekorten bleven altijd bestaan, maar voor zover dit in tijd beperkte onderzoek het toelaat, lijkt de conclusie gerechtvaardigd dat de admiraliteit financieel gezien aardig draaide. Tekorten waren er in 1653 en 1655, waarbij die in het laatste jaar niet noemenswaardig waren. Zoals gezegd werd de hand op de knip gehouden, wat blijkt uit het reeds genoemde afzien van deelname aan de tweede serie nieuwbouwschepen.

Scheepsbouw: politieke besluitvorming

Het desastreuze verloop van de Eerste Engelse Oorlog toonde aan dat de vloot van de Republiek aan vernieuwing toe was. De verouderde en lichtbewapende schepen, voldeden niet meer. In de totstandkoming van de nieuwe oorlogsvloot zijn twee fasen te onderscheiden, de politieke besluitvorming en de bouwwerkzaamheden.

De politieke besluitvorming verliep traag. In juli 1652 deden de Staten van Holland in de Staten-Generaal het voorstel dertig nieuwe schepen te bouwen, waarop een bijna anderhalf jaar slepend debat volgde.[41] Vooral Johan de Witt speelde daarin een cruciale rol. Hij signaleerde de chronische onkunde van de Staten-Generaal over de toestand van de vloot. Zodra De Witt in 1653 raadpensionaris werd, zette hij een correspondentiesysteem op om dit te verhelpen. Daarnaast probeerde hij politieke geestverwanten in de admiraliteitscolleges te krijgen, die hem op de hoogte konden houden van de ontwikkelingen. Een voorbeeld van zo'n geestverwant is het raadslid uit Dordrecht, Willem van Beveren, tussen 1651 en 1657 lid van het Zeeuwse college. Daarnaast wilde De Witt dat de nieuwe oorlogsschepen, waartoe de Staten-Generaal in oktober 1652 besloten, op particuliere werven gebouwd werden.[42] Verder wilde hij

een structurele verbetering van de admiraliteitsfinanciën en een verbetering van de correspondentie tussen de admiraliteiten en de Staten-Generaal. In eerste instantie had hij weinig succes, later veranderde dat. De Witt kreeg het binnen twee jaar na zijn aantreden voor elkaar om een geheel nieuwe vloot ter beschikking te hebben. Hij vulde het vacuüm op dat na de dood van stadhouder Willem II was ontstaan. Feitelijk was De Witt alleen raadpensionaris van Holland, meer niet.[43] Daarbij dient bedacht te worden dat De Witt in eerste instantie politicus was en bleef. De vloot was voor hem een instrument, geen doel op zich.

Behalve dat lang over het aantal schepen gedebatteerd werd, sprak men ook lang over de afmetingen. Eerst ging men mee in Tromps voorstellen uit 1648 voor grote schepen van 134 voet en middelgrote van 120. Door de oorlog veranderde dit plan en koos men voor een driedeling: zes schepen van 150 voet, twaalf van 140 en twaalf van 134. Elke admiraliteit leverde één schip van het eerste formaat en twee van het tweede en derde formaat. Het Amsterdamse college nam als rijkste een dubbele portie voor haar rekening.[44] Dit plan leek gedoemd te mislukken. Er werd getwijfeld aan de zeileigenschappen van dergelijke grote schepen die in de ondiepe Nederlandse wateren minder bruikbaar zouden zijn. Dit resulteerde in een compromis dat inhield dat er toch twee schepen van 150 voet gebouwd werden door de Rotterdamse en Zeeuwse colleges. Van het tweede formaat leverde Amsterdam er vier en het Noorderkwartier en Friesland elk twee. Van het derde charter leverden Amsterdam, Rotterdam en Zeeland er twee en het Noorderkwartier en Friesland ieder één. Dat betekende achttien schepen, de overige twaalf moesten fregatten worden, waarop vooral Amsterdam aandrong.[45]

Doordat er reeds een begin gemaakt was met de bouw van de schepen kwamen de Amsterdamse en Zeeuwse admiraliteiten bij de Staten-Generaal om de eerste termijn vragen. Holland kon als enige het geld daarvoor opbrengen en had daarmee een krachtig machtsmiddel in handen. Zo kon zij aandringen op nog een wijziging in de bouwbesluiten. De discussie sleepte voort tot januari 1653, toen Zeeland berichtte dat er al vijf schepen op stapel waren gezet, één van 136 voet lengte en vier van 130 voet. Grotere zouden in de Zeeuwse delta niet bruikbaar zijn en het ontbrak aan geld.[46] Men had de subsidies van de Staten-Generaal hard nodig.

In februari 1653 viel het definitieve besluit. Er moest één schip van 150 voet gebouwd worden in Rotterdam, het tweede charter werd vastgesteld op 136 voet, waarvan de admiraliteit van Amsterdam er vier bouwde en de andere admiraliteiten twee. Het derde charter werd bepaald op 130 voet, waarvan Rotterdam er vier bouwde, Amsterdam zes, en de anderen drie, waarmee het totaal op dertig uitkwam. Dat Zeeland vijf schepen van iets andere formaten op stapel had staan, werd voor het gemak vergeten. De afwijkingen waren niet groot, alleen bouwde men in Zeeland slechts één schip van het tweede en vier van het derde charter.

Eenmaal besloten tot de bouw, volgde de aanbesteding. De Witt wilde de schepen om tijd te sparen en de kosten te drukken laten bouwen op particuliere werven, terwijl de admiraliteiten daar vanwege beunhazen weinig voor voelden. J. Elias stelde op basis van schattingen van de Staten van Holland dat een compleet oorlogsschip van 134 voet ruim 90.000 gulden kostte en één van 120 voet ruim 66.500 gulden.[47] Tromp had forse eisen gesteld aan de charters, waarin hij zijn zin niet kreeg. Op het punt van de inrichting van de schepen lukte hem dat wel. De geschutspoorten mochten niet te dicht op de waterlijn komen, want bij harde wind en hellende schepen konden de zwaarste kanonnen dan niet gebruikt worden. Het voor- en achterschip mochten in verband met windvang niet te hoog zijn. Tromp wilde schepen van de kwaliteit als de beproefde vlaggenschepen *Aemilia* en *Brederode*, die in eerdere zeeslagen hun kwaliteit hadden bewezen. Daarom moest de Rotterdamse werfbaas, Jan Salomonsz. van den Tempel, toezicht houden op de nieuwbouw.[48]

Spoedig bleek dat dertig schepen niet genoeg waren. Na de Driedaagse Zeeslag werd beseft dat veel schepen ongeschikt waren. In Zeeland gold dit voor twaalf van de zeventien schepen. De Staten-Generaal besloten De Witt en enige andere gedeputeerden op speurtocht naar geschikte bodems te sturen. In Zaandam lagen elf schepen van praktisch het gewenste formaat, maar de eigenaren wilden ze niet verhuren, alleen verkopen. Daarbij bleek dat de prijzen van deze schepen veel lager waren dan die van de schepen die de admiraliteit liet bouwen. De zaak liep stuk op het feit dat Holland en vooral Amsterdam reeds veel hadden bijgedragen en de andere provincies het geld niet konden opbrengen om de schepen aan te kopen. Het resultaat van de bemoeienis van de Staten-Generaal was dat alleen het Zeeuwse college, vooruitlopend op de te ontvangen middelen voor de tweede nieuwbouwserie, twee schepen kon kopen. De nieuwbouw van de eerste serie vlotte niet, zeker niet in Zeeland en Rotterdam, waar de schepen pas eind 1653, na de beëindiging van de strijd, klaar waren. De voornaamste oorzaak was, naast geldgebrek, een tekort aan geschut.[49]

Nog voor de eerste serie nieuwe schepen af was, werd in de Staten-Generaal onder leiding van Johan de Witt besloten tot de bouw van een tweede serie. De eerste voorstellen daarvoor kwamen in maart 1653. Ook hier was gebrek aan geld de voornaamste oorzaak van de vertraging. Pas in december 1653 kreeg De Witt het besluit erdoor, geholpen door een serie tegenslagen en nederlagen die de noodzaak van vlootuitbreiding aantoonde. Zeeland deed niet mee, naar eigen zeggen uit geldgebrek.[50] Zeeland had recht op 1,3 miljoen gulden voor de nieuwe schepen, maar daarvan was slechts de helft ontvangen. Van Utrecht, Gelderland en Overijssel had men nog eens een half miljoen tegoed. In Zeeland vond men de in Zaandam gekochte schepen voldoende, zeker na de Vrede van Westminster van 15 april 1654. De directe urgentie van nieuwbouw was daarmee verdwenen.

De Zeeuwse schepen

De schepen die de Zeeuwse admiraliteit bouwde en kocht waren niet overbodig, omdat tussen 1652 en 1654 tien schepen door brand, veroering of schipbreuk verloren gingen. Daarnaast bleek in 1653 70% van de resterende schepen onbruikbaar, omdat ze te klein waren of in slechte staat verkeerden. Tijdens het politieke steekspel om aantallen en afmetingen besloot het Zeeuwse college in december 1652 vijf schepen op stapel te zetten. De gekozen afmetingen vonden vooral hun basis in de bruikbaarheid in de Zeeuwse wateren.[51] Of dit argument werkelijk valide was, valt te betwijfelen. Later vormden grotere schepen geen probleem.

De schepen werden, zoals De Witt wilde, op particuliere werven gebouwd. Gelein Keyser uit Veere bouwde er twee: het grootste van 136 voet, dat *Zeelandia* genoemd werd en de *Vere*. In Middelburg mocht Dirck Abrahams er ook twee bouwen, de *Middelburg* en de *Dordrecht*. Het vijfde schip de *Vlissingen* werd in de gelijknamige stad door Janssen gebouwd. Als opzichters werden neutrale bouwmeesters aangesteld om het verloop van de nieuwbouw te volgen. In de resolutieboeken is geen afgesproken som terug te vinden, waarvoor de schepen gebouwd moesten worden. De schatting was dat de *Zeelandia* 80.000 gulden zou kosten en de andere 75.000, inclusief geschut.[52]

Met het aanbesteden van de schepen was de admiraliteit er niet. Zij moest hout kopen, vooral in Dordrecht. De belangrijkste leveranciers waren Jacob Lambrechtse van de Radt, Pieter Boudean Courten, Arent Sonnemans, Michiel Michielsen Middelhoven, Servaes Francke en Pieter Slingerland. Dat betalingen niet altijd even stipt kwamen, blijkt uit het feit dat menig houthandelaar beslag liet leggen op de penningen die de scheepsbouwmeesters van de admiraliteit tegoed hadden en hun leveranties staakten. Deze maatregel bewijst de financiële krapte en veroorzaakte de vertraging van de bouw. Het overlijden van Abrahams en Janssen halverwege de bouw droeg tot de vertraging bij.

Het werk dat niet door de timmerlieden gedaan werd, werd uitbesteed aan specialisten. Vanwege de bonte stoet ambachtslieden is het onmogelijk ze allemaal te noemen. Bijkomend probleem is dat uit de rekeningen lastig het exacte bedrag dat een schip heeft gekost af te leiden is. De oorzaak daarvoor ligt in het feit dat sommige bedragen leveringen voor meerdere schepen betreffen en in hun geheel naar de leverancier werden overgemaakt, zonder specificatie per schip. Hier moet worden volstaan met een grove schatting. Dat lukt het best aan de hand van het door Janssen gebouwde schip *Vlissingen*. Verdeeld over de rekeningen van drie jaar zijn de bedragen die hij en zijn toeleveranciers ontvingen terug te vinden. In de tabel hieronder staan bedragen waarbij de leveringen aan één beroepsgroep bij elkaar opgeteld zijn.

Tabel 5 Kosten (arbeidslonen en materiaalkosten) van de Vlissingen[53]

Leverancier(s)	Bedrag in guldens
Scheepstimmerlieden	19.224
Houthandelaren	17.508
Smeden	11.334
Beeldhouwers	330
Schilders	288
Lijnslagers	9.246
Zeilmakers	2.832
Klerken	47
Admiraliteitsraad	1.500
Blokmakers	1.146
Wapenhandelaren	276
Koperslagers	432
Loodgieters	213
Totaal	64.376

Bron: NA Archief Generaliteitsrekenkamer (AGR) *Generaliteitsrekenkamer* 1653, 958 f. 486, 514-548v.

Voor de *Middelburg* valt een soortgelijke berekening te maken. Het aantal leveranciers en posten was voor dit schip completer, maar doordat ook de kosten voor de *Dordrecht* erbij gerekend werden is dit een probleem. In totaal viel de *Middelburg* duurder uit dan de *Vlissingen*. Zij kostte ongeveer 66.834 gulden. Op basis hiervan neem ik aan dat de *Vere* en *Dordrecht* ook ongeveer 65.000 gulden gekost hebben. De *Zeelandia* was groter en mocht 5.000 gulden meer kosten, zo'n 7%. Een grove berekening wijst uit dat dit schip inderdaad circa 70.000 gulden gekost heeft.

De genoemde bedragen liggen onder de schatting van 75.000 gulden voor schepen van 130 voet. Een belangrijk aspect is in deze berekening niet opgenomen, namelijk het geschut. Dit was zeer schaars in het midden van de zeventiende eeuw en de Zeeuwse admiraliteit rekende voor dat zij in 1655 ongeveer 1.453 ijzeren en 744 bronzen kanonnen nodig had.[54] Alleen al voor de nieuwe schepen waren 228 stukken nodig. Men wrong zich in allerlei bochten om de schepen van geschut te voorzien. Er werd geleend van de VOC, oude schepen werden leeggehaald, hevig getwist om het aandeel in het aantal kanons dat de Generaliteit beschikbaar stelde en natuurlijk werden nieuwe stukken gegoten. Door de diverse herkomst is het onmogelijk de kosten van het geschut per schip te berekenen. Wel is bekend hoeveel stukken er nodig waren voor de nieuwe schepen.

Het is erg lastig de prijs per type kanon te bepalen, maar uit een rekening van de Middelburgse geschutgieter Burgerhuis blijkt hoe de prijs van een stuk tot stand kwam. Daarin zaten de materiaal- en arbeidskosten, maar ook het gevarengeld voor de gieters, biergeld en kosten voor het testen van het geschut en salarissen voor de konstabels. Een complicerende factor is dat de prijs van een kanon berekend werd per gewichtseenheid. Een bronzen 24-ponder kostte ongeveer 630 gulden, een 12-ponder circa 350 gulden, terwijl een 6-ponder rond de 130 gulden kostte.[55]

Tabel 6 Aantallen en kaliber van de kanonnen op de nieuwe schepen[56]

Soorten kaliber	*Zeelandia*	*Middelburg*	*Vere*	*Dordrecht*	*Vlissingen*
Bronzen 24-ponders	6	4	4	4	4
Bronzen 12-ponders	10	4	4	4	4
Bronzen 6-ponders	8	8	8	8	8
IJzeren 18-ponders	18	10	10	10	10
IJzeren 12-ponders	10	8	8	8	8
IJzeren 8-ponders	-	10	10	10	10

Bron: NA AA *Resolutieboeken* 13 januari 1655 2474 f. 11-11v.

Voor een schip als de *Middelburg* dat 16 bronzen stukken geschut moest hebben komt dat in totaal neer op bijna 5.000 gulden. Van de ijzeren stukken valt dat moeilijker te bepalen. Die waren goedkoper, maar zelfs een ruwe schatting is door gebrek aan gegevens lastig. De *Middelburg* had 28 ijzeren stukken nodig en afgaande op de schatting van de admiraliteit dat een schip van 130 voet ongeveer 75.000 gulden kostte was er na de bouw en de bronzen stukken nog ongeveer 5.000 gulden over voor de ijzeren kanonnen. Een bedrag dat in verhouding tot de bronzen stukken realistisch aandoet.

De berekening blijft ruw, maar vormt m.i. een acceptabele schatting van de kosten van een oorlogsschip in de zeventiende eeuw. Zoals Elias aangaf, bestonden er per regio grote verschillen in lonen en prijzen. De scheepsbouwers in Zaandam rekenden volgens hem voor een schip van 136 voet slechts 35.000 gulden en voor één van 130 voet 28.000 gulden.[57] Het Zeeuwse college kocht in Zaandam de *Zierikzee* en *Utrecht* voor respectievelijk 25.000 en 26.000 gulden.[58] Om deze handelsschepen geschikt te maken voor de oorlog ter zee, moest er wel aan verbouwd en verstevigd worden.[59] De totale kosten zijn daardoor gestegen en de kanons zijn in deze prijs ook niet opgenomen. Alles bij elkaar bleef de prijs voor deze schepen onder het niveau van de in Zeeland gebouwde exemplaren die even groot waren. Mogelijke verklaringen voor dit prijsverschil, naast het verschil in bouw tussen handels- en oorlogsschepen, zijn de reeds genoemde lage lonen in de Zaanstreek, dat hèt scheepsbouwgebied van de Republiek was. De concurrentie was daar groot en door de massaliteit en specialisering konden grondstoffen goedkoper ingekocht worden, zeker als scheepsbouwers samenwerkten. De prijs van een schip kon daardoor beduidend lager uitkomen.

Tot slot kan nog iets gezegd worden over de levensduur van deze schepen. De *Dordrecht* kende geen gelukkige start. Het schip stootte verscheidene malen lek en moest telkens ter reparatie naar een haven worden gesleept.[60] Uiteindelijk deed het schip dienst tot 1673. De *Middelburg* werd in 1693 voor het laatst genoemd en heeft dus zo'n 40 jaar gevaren, een zeer respectabele leeftijd voor een oorlogsschip. De *Vere* werd in 1673 veroverd door de Engelsen en de *Zeelandia* verdween reeds in 1659 door onbekende oorzaken van het toneel. De *Utrecht* en *Zierikzee* gingen respectievelijk tot 1673 en 1674 mee. Van de *Vlissingen* is helaas niets bekend.[61]

Slot

De Republiek was slecht voorbereid op de Eerste Engelse Oorlog. De vloot verkeerde in slechte staat en een consistent idee over hoe een oorlog te voeren ontbrak, zowel strategisch op zee als organisatorisch te land. Dat veranderde in de loop van de oorlog door toedoen van Johan de Witt. Zeeland sloot daarbij aan. Onder leiding van negen raden en een paar goede topambtenaren ging de Zeeuwse admiraliteit tijdens de Eerste Engelse Oorlog steeds beter functioneren. Over het algemeen kan aangenomen worden dat de Zeeuwse raadsleden de meeste invloed hadden in het college, maar door het ontbreken van delen van de resolutieboeken valt niet met zekerheid te zeggen wie het invloedrijkst was.

Onder leiding van De Witt werd het bestuur van de admiraliteiten steeds eenvormiger en gingen deze colleges steeds beter functioneren. De gages werden verhoogd, het menu vast voorgeschreven, de medische zorg verbeterd, een sociaal vangnet in het leven geroepen, nieuwe schepen gebouwd en gekocht enzovoorts. In de Eerste Engelse Oorlog vond een omslag plaats naar een marine nieuwe stijl.

De ontvanger-generaal hervormde zijn rekeningen en bracht daarmee een overzichtelijker geheel tot stand. De belangrijkste inkomstenbronnen van de admiraliteit waren de in- en uitvoerbelastingen. Alleen in 1654 waren dat leningen en grote subsidies van de Staten-Generaal, vooral bedoeld voor de nieuwbouw van schepen. De uitgaven piekten in 1653, het drukste oorlogsjaar. Over het geheel bezien kon de Zeeuwse admiraliteit zich in het midden van de zeventiende eeuw goed handhaven, maar niet meer dan dat. Ze werd gebonden door de beperkte financiële middelen en kon daardoor niet deelnemen aan een tweede nieuwbouwronde. Rond 1651-1655 was het college financieel gezond, maar het kende zeer wel zijn grenzen.

Met betrekking tot de scheepsbouw kan geconcludeerd worden dat de admiraliteit van Zeeland haar eigen gang ging en liet uitvoeren wat in haar ogen het meest geschikt was. Van de lange discussie over vlootbouw trok men zich weinig aan. Zonder omhaal werden vijf schepen besteld van een formaat dat naar eigen inzicht het meest geschikt was voor de Zeeuwse wateren. Zo'n schip kostte exclusief geschut circa 65.000 gulden, met kanonnen grofweg 75.000 gulden. De in Zaandam gekochte bodems waren goedkoper, maar moesten aangepast worden. Na de nodige wijzigingen en van kanons voorzien, lag hun prijs tussen 35.000 en 45.000 gulden, altijd nog voordeliger dan de in Zeeland zelf gebouwde schepen. De structurele bijdrage van de Zeeuwse admiraliteit aan de nieuwe marine, zeven in plaats van tien nieuwe schepen, was kleiner dan van haar werd verwacht.

Binnen de grenzen van haar kunnen draaide de admiraliteit van Zeeland redelijk, maar ruimte om te groeien, zoals de komende decennia nodig zou zijn, had ze nauwelijks. De Zeeuwse admiraliteit ging weliswaar mee in de omslag van de 'oude' naar de 'nieuwe' marine, maar deze kostte wel heel veel moeite. Reeds in de Eerste Engelse Oorlog bevond de admiraliteit zich op de toppen van haar kunnen. Veel tijd om nadien te herstellen kreeg de admiraliteit niet. Tijdens de volgende zee-oorlogen zou van de Zeeuwse admiraliteit opnieuw het uiterste gevraagd worden.

Noten

1 Dit artikel is gebaseerd op mijn doctoraalscriptie geschreven aan de Universiteit van Leiden

2 M. van der Bijl, *Idee en interest. Voorgeschiedenis, verloop en achtergronden van de politieke twisten in Zeeland en vooral in Middelburg tussen 1702 en 1715* (Groningen 1981); V. Enthoven, *Zeeland en de opkomst van de Republiek* (z.p. 1996); J. Francke, *Utiliteyt voor de gemeene saake. De Zeeuwse commissievaart en haar achterban tijdens de Negenjarige Oorlog, 1688-1697* (Middelburg 2001); J.H. Kluiver, *De souvereine en independente staat Zeeland* (Middelburg 1998); R.J. Prud'homme van Reine, *Rechterhand van Nederland. Biografie van Michiel Adriaenszoon de Ruyter* (Amsterdam 1996); D. Roos, *Twee eeuwen varen en vechten 1550-1750: het admiralengeslacht Evertsen* (Vlissingen 2003); J.Th.H. Verhees-Van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse successieoorlog 1702-1713* (Middelburg 1986)

3 J.R. Bruijn, *The Dutch navy of the seventeenth and eighteenth centuries* (Columbia 1993). Idem, *Varend verleden. De Nederlandse marine in de 17e en 18e eeuw* (Amsterdam 1998)

4 Bruijn, *Dutch navy*

5 J.R. Jones, *The Anglo-Dutch Wars of the seventeenth century* (Londen 1996) 110

6 H. Grotius, *Mare liberum sive de iure quod Batavis competit ad indicana commercia dissertatio* (*De Iure praedae*, Over het prijsrecht) (z.p. 1609); J. Selden, *Mare clausum seu de dominio maris* (Gesloten zee of over de heerschappij ter zee, Londen 1635)

7 Ch. Wilson, *Profit and power. A study of England and the Dutch wars* (Londen en Den Haag 1978) 53; J.I. Israel, *The Dutch Republic. It's rise, greatness and fall 1477-1806* (Oxford 1998)

714; J. de Vries en A. van der Woude, *Nederland 1500-1815. De eerste ronde van moderne economische groei* (Amsterdam 1995) 476-477

8 Nationaal Archief (NA) Archief Admiraliteitscolleges (AA) 2469 *Resolutieboeken van de admiraliteit van Zeeland* 1651 f. 217-220, 225-6, 231

9 Bruijn, *Dutch navy* 70; S. Groenveld, 'English civil wars as cause of the First Anglo-Dutch war' in: *The Historical Journal* XXX.3 (1987) 651

10 Jones, *The Anglo-Dutch wars*, 114-115

11 Bruijn, *Dutch navy*, 90. B. Capp, *Cromwells navy. The fleet and the English revolution 1648-1660* (Cambridge 1989) 42-72

12 Bruijn, *Varend verleden*, 92; V. Enthoven, 'Mars en Mercurius bijeen. De smalle marges van het Nederlandse maritieme veiligheidsbeleid rond 1650' in: L. Akveld e.a. eds., *In het kielzog. Maritiem-historische studies aangeboden aan Jaap R. Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zeegeschiedenis aan de Universiteit Leiden* (Amsterdam 2003) 56

13 Bruijn, *Varend Verleden*, 17, 36

14 J.E. Elias, *Schetsen uit de geschiedenis van ons zeewezen* II 1652 (Den Haag 1923) 5; J.K. Oudendijk, *Maerten Harpertsz. Tromp* (Den Haag 1951) 105-109; NA AA 2710 *Brieven, memoriën, rapporten, requesten, verzoeken etc. van verschillende collegiën, autoriteiten en anderen* Brief van de Ruyter aan de admiraliteit van Zeeland d.d. 8 september 1652; Jones, *The Anglo-Dutch wars*, 113; Bruijn, *Varend Verleden*, 94; J.C.M. Warnsinck, *Van vlootvoogden en zeeslagen* (Amsterdam 1940) 167-241

15 J.K. Oudendijk, *Johan de Witt en de zeemacht* (Amsterdam 1944) 43-57

16 J.E. Elias, *De vlootbouw in Nederland 1596-1655* (Amsterdam 1933) 84-132. NA AA 120 *Resolutiën van de Staten-Generaal* januari-februari 1653 f. 2-2v. NA AA 125 *Resolutiën van de Staten-Generaal* november-december 1653 f. 7. NA AA 2427 *Resolutieboeken van de admiraliteit van Zeeland* 27 december 1652 f. 405-406v.

17 Bruijn, *The Dutch navy*, 67-74

18 J.R. Bruijn, 'Mars en Mercurius uiteen. De uitrusting van de oorlogsvloot in de zeventiende eeuw' in: S. Groenveld, M.E.H.N. Mout en I. Schöffer eds., *Bestuurders en geleerden* (Amsterdam 1985) 97-106; Enthoven, 'Mars en Mercurius bijeen', 40-60

19 R. [J.] Fruin, *Geschiedenis der staatsinstellingen in Nederland tot de val van de Republiek* (Den Haag 1922) 206

20 NA AA1.01.46 2469 *Resolutieboeken* 16 december 1651 f. 228. NA AA *Resolutieboeken* 24 en 26 maart 1653 f. 77v en 79v, 13-14 mei 1653 f. 150-150v. NA AA 2472 *Resolutieboeken* 16 augustus 1653 f. 266v en 13 december 1653 f. 376. NA AA 2474 *Resolutieboeken* 30 augustus 1655 f. 138v.; A.P. van Vliet, 'Van 'wangedrogt' naar comité: de Zeeuwse marine organisatie (1572-1795)' in: J.R. Bruijn, A.C. Meijer en A.P. van Vliet eds., *Marinekapiteins uit de achttiende eeuw. Een Zeeuws elftal* (Den Haag en Middelburg 2000) 9-16

21 NA AA 2472 *Resolutieboeken* 13 juni 1653 f. 193

22 Zeeuws Archief (ZA) Archief Rekenkamer (AR) 6860 *Rekenkamer C 2e stuk* (1653) f. 82-82v.; Francke, *Utiliteyt voor de gemeene saake* 38-40

23 Francke, *Utiliteyt voor de gemeene saake*, 39

24 ZA AR 508 6860 *Rekenkamer C 2e stuk* 1653 f. 86v-122v.

25 NA AA 2469 *Resolutieboeken* 20 februari 1651 f. 20 en 25 oktober 1651 f. 182v. NA AA 2471 *Resolutieboeken* 1 februari 1652 f. 22, 14 februari 1652 f. 32, 21 mei 1653 f 163v-164. NA AA 2472 *Resolutieboeken* 28 januari 1654 f. 33, 23 maart 1654 f. 74. NA AA 12474 *Resolutieboeken* 27 januari 1655 f. 23v.

26 NA AA 2473 *Resolutieboeken* 10 juli 1654 f. 173.

27 ZA AR 6840 *Rekenkamer C 2e stuk* f. 46-48v. ZA AR 6850 *Rekenkamer C 2e stuk* f. 68-70v. ZA AR 6860 *Rekenkamer C 2e stuk* f. 64-67. ZA AR 6870 *Rekenkamer C 2e stuk* f. 67-71v. ZA AR 6880 *Rekenkamer C 2e stuk* f. 77-79

28 Fruin, *Geschiedenis der Staatsinstellingen*, 218-219; E. Oosterlee, *Fraude bij de admiraliteit van Rotterdam. Een onderzoek naar het functioneren van het admiraliteitscollege in de periode 1625-1631* (doctoraalscriptie Leiden 1994) 5-6; S.J. Fockema Andreae, *De Nederlandse staat onder de Republiek* (Amsterdam 1961) 26-29, 51-55; J.R. Bruijn, *De admiraliteit van Amsterdam in rustige jaren 1713-1751* (Amsterdam 1970) 39; J. de Hullu, *De archieven van de admiraliteitscolleges*, 58-60

29 NA AA 2469 t/m 2474 *Resolutieboeken* 1651-1655. Omdat delen van de resolutieboeken van 1651 en 1652 verloren zijn gegaan, is het exacte aantal konvooien in deze jaren niet meer vast te stellen. Ik neem echter aan dat het in 1652, het eerste oorlogsjaar, ongeveer even hoog heeft gelegen als in 1653.

30 Een nader onderzoek op basis van de rekeningboeken levert vermoedelijk een beter beeld over de vraag welke kapiteins voor welke schepen en reizen betaald werden. Daaruit is ook het scheepsinzetbeleid van de admiraliteit af te leiden. De auteur bereidt hierover een studie voor.

31 NA AA 2471 *Resolutieboeken* 30 oktober 1652 f. 332v, november 1652 f. 339, f. 334v-345, 1652 f. 360v, f. 363, f. 377v, f. 380v-381, 28 december 1652 f. 396. NA AA 2472 *Resolutieboeken* februari 1653 f. 25v, f. 29 en 22 maart 1653 f. 75v. NA AA 9403 *Bijlagen bij de resoluties van de Staten-Generaal (Loketkas admiraliteit 117)* 8 maart 1653

32 NA Staten-Generaal (SG) 9403 *Bijlagen bij de resoluties van de Staten-Generaal (Loketkas admiraliteit 117)* 8 maart 1653

33 NA AA 2469 *Resolutieboeken* 8 april 1651 f. 51, NA AA 1.01.46 2474 *Resolutieboeken* 6 juni 1653 f. 180v, NA AA 2473 *Resolutieboeken* 9 september 1654 f. 22, NA AA 2474 *Resolutieboeken* 30 augustus 1655 f. 136v, 28 december 1655 f. 224

34 Helaas is de staat van de correspondentie van de Zeeuwse admiraliteit zo slecht dat die niet aan onderzoekers beschikbaar wordt gesteld. De vervaardigde microfilms zijn moederfilms die in verband met slijtage en beschadiging evenmin ter beschikking worden gesteld. De rapporten van Steengracht zijn dus geheel ontoegankelijk. Met name een vergelijking met de rapporten van andere secretarissen wordt daardoor geheel onmogelijk.

35 De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 763-781; Israel, *The Dutch Republic*, 700-795

36 V. Enthoven, *Zeeland*, 238-239. H.E. Becht, *Statistische gegevens betreffende den handelsomzet van de Republiek der Vereenigde Nederlanden gedurende de 17e eeuw* (1579-1715) (Den Haag 1908) 185-206, bijlagen III t/m XV en tabellen

37 ZA AR 6840 *Rekenkamer C 2e stuk*, f. 1-43v, 45-49. ZA AR 6850 *Rekenkamer C 2e stuk* f. 1-66v, 68-81. ZA AR 6860 *Rekenkamer C 2e stuk* f. 1-61v, 63-78. ZA AR 6870 *Rekenkamer C 2e stuk* f. 1-64, 67-93. ZA AR 6880 *Rekenkamer C 2e stuk* f. 1-74, 77-92v.

38 In combinatie met het genoemde scheepsinzetbeleid wordt op dit moment door W. Veenstra en de auteur een onderzoek naar de financiële ontwikkelingen van de admiraliteit in Zeeland in de 17e en 18e eeuw uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek worden verwerkt en op termijn gepresenteerd.

39 ZA AR 6870 *Rekenkamer C 2e stuk* f. 84-92

40 ZA AR 6840 *Rekenkamer C 2e stuk* f. 60-258. ZA AR 6850 *Rekenkamer C 2e stuk* f. 85-370. ZA AR 6860 *Rekenkamer C 2e stuk* f. 79-550. ZA AR 6870 *Rekenkamer C 2e stuk* f. 97-544. RAZ 6880 *Rekenkamer C 2e stuk* f. 95-452

41 NA AA 2683 *Resolutiën van de Staten-Generaal* 3 maart 1652

42 Elias, *Vlootbouw*, 96

43 Oudendijk, *Johan de Witt en de zeemacht*, 32-33

44 Elias, *Vlootbouw*, 94-95, 99, 104-110, 114; Bruijn, *Varend Verleden*, 95

45 Elias, *Vlootbouw*, 109-110

46 NA AA 2471 *Resolutieboeken* 14 januari 1653 f. 12v.

47 Elias, *Vlootbouw*, 99-144

48 Bruijn, *Varend verleden*, 97

49 Elias, *Vlootbouw*, 130. NA AA 2471 *Resolutieboeken* 14 januari 1653 f. 12v.; Bruijn, *Varend verleden*, 96

50 NA AA 2473 *Resolutieboeken*, 30 april 1654 f. 116

51 NA AA 2471 *Resolutieboeken* 14 januari 1653 f. 12v.

52 NA AA 2474 *Idem* 13 januari 1655 f. 11-11v.

53 NA Archief Generaliteitsrekenkamer (AGR) 958 *Generaliteitsrekenkamer* 1653 f. 486, 514-548v, 523, 546; NA AGR 959 *Generaliteitsrekenkamer* 1654 f. 349-351, 366v-410v, 417v-418; NA AGR 960 *Generaliteitsrekenkamer* 1655 f. 422

54 NA AA 2474 *Resolutieboeken* 13 januari 1655 f. 11-11v.

55 NA AA 2472 *Resolutieboeken*, 28 augustus 1653 f. 277-278. NA AA 2473 *Resolutieboeken* 29 april 1654 f. 113-113v, 30 april 1654 f. 116. NA AA 2474 *Resolutieboeken* 27 maart 1655 f. 53

56 NA AA 2474 *Resolutieboeken* 13 januari 1655 f. 11-11v.

57 Elias, *Vlootbouw*, 126

58 NA AGR 95 *Generaliteitsrekenkamer* 1653 f. 366v-410v.

59 NA AA 2472 *Resolutieboeken* 3 november 1653 f. 345v.

60 NA AA 2474 *Resolutieboeken* 29 september 1653 f. 326v.

61 A. Vreugdenhil, *Lists of men-of-war 1650-1700 part IV. Ships of the United Netherlands 1648-1702* (Londen 1938) 14-19

Een publiek geheim

Russische wervingsacties in de Republiek, 1715-1716

JOHAN ZIELSTRA

INLEIDING

"Aan een Moscovische vloot zagen zij niets Moscovisch dan de vlaggen en dat zij vechten moesten tegen eene Hollandsche vloot, onder Hollandsche bevelhebbers en met Hollandsch bootsvolk bemand, en bloot stonden aan Hollandsche kogels, door Hollandsch buskruit gedreven."[1]

Het bovenstaande citaat van koning Karel XII van Zweden geeft aan hoe tsaar Peter de Grote tijdens de Grote Noordse Oorlog (1700-1721) in staat was in een periode van twintig jaar een machtige vloot op te bouwen. Zonder de Hollandse expertise was Peter I niet in staat geweest dit project te ondernemen.

In 1697 reisde tsaar Peter I met de Grote Ambassade door Europa om steun te verwerven voor een oorlog tegen het Ottomaanse Rijk. Het doel van deze oorlog was via de Zwarte Zee, waar de Turken het voor het zeggen hadden, toegang tot de Middellandse Zee te krijgen om maritieme handelsroutes met West-Europa op te zetten. De tsaar kreeg de gevraagde hulp niet, de Turkse weerstand bleek te sterk, en noodgedwongen wendde de tsaar zijn blik naar het Noorden. Door een haven aan de Oostzee te creëren zou Rusland kunnen toetreden tot het West-Europese handelsnetwerk. Tsaar Peter was van mening dat contacten met het Westen Rusland economisch en cultureel uit zijn isolement zouden kunnen halen. Aan het eind van de zeventiende eeuw was Zweden echter oppermachtig op en rond de Oostzee. De Russische expansiedrift veroorzaakte een conflict met Zweden en leidde tot de Grote Noordse Oorlog.

Aan het begin van de Grote Noordse Oorlog veroverden de Russen een groot deel van Ingermanland. Hier stichtte tsaar Peter in 1703 de stad Sint-Petersburg. Aangezien de Zweden vooralsnog heer en meester bleven in de Oostzee, moest Rusland een sterke vloot bouwen om de nieuw-veroverde gebieden te kunnen behouden. De Russen waren van oorsprong geen zeevaarders, en daarom wendde de tsaar zijn blik – opnieuw – naar de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden. De Republiek was gedurende de zestiende en zeventiende eeuw uitgegroeid tot een van de belangrijkste zeevarende naties. Hier zou de tsaar de juiste personen vinden om voor Rusland een vloot te bouwen en te bemannen.

Grotendeels dankzij Nederlandse specialisten en marineofficieren was Rusland aan het begin van de achttiende eeuw in staat een vloot te bouwen. Dankzij deze vloot werd Rusland oppermachtig in en rond de Oostzee. St. Petersburg kon daardoor in korte tijd uitgroeien tot een economisch en cultureel bloeiende stad. De stad zou Rusland uit haar isolement halen en werd, zogezegd, een venster op Europa.

Over deze Russische successen is al veel gepubliceerd, maar over de rol die de Nederlanders daarin speelden, is veel minder geschreven. Een aantal vragen wordt nauwelijks beantwoord. Konden de Russen probleemloos Nederlandse specialisten in dienst nemen? Hoe kwamen deze Nederlanders in Rusland terecht? De Duitse historicus Erik Amburger wijdt in zijn boek *Die Anwerbung ausländischer Fachkräfte* een hoofdstuk aan de werving van buitenlanders door Rusland onder Peter de Grote.[2] Hij schets hierin slechts een algemeen beeld, waardoor specifieke acties onbelicht blijven. Om deze reden zullen hier de Russische wervingsacties in de Republiek van 1715 en 1716 nader onderzocht worden.

Vanaf de Grote Ambassade (1697) tot het einde van de Grote Noordse Oorlog (1721) ondernam Rusland herhaaldelijk missies naar de Nederlandse Republiek om marineofficieren en vaklieden te werven. Aanvankelijk verliepen de wervingen soepel, maar vanaf 1715 werden zij problematischer. Dit artikel gaat in op de wervingsacties van 1715 en 1716 en de politieke frictie die daarover ontstond tussen Rusland en de Republiek.

Rond 1715 zagen de Staten-Generaal zich voor een probleem gesteld. In deze periode was de Nederlandse politiek gericht op neutraliteit in het Noordse conflict. Men wilde een Russische wervingsactie niet openlijk toestaan omdat daarmee de Nederlandse handelsbelangen in het Balticum gevaar zouden kunnen lopen. Zweedse kapers zouden hiermee immers een vrijbrief verwerven om elk passerend Nederlands handelsschip te enteren. Vanuit die visie had de regering in 1715 bepaald dat het Nederlanders verboden was in vreemde krijgsdienst te treden.[3] Door formeel een neutrale politiek te voeren probeerden de Staten-Generaal de status-quo te handhaven. Aan de andere kant wilden veel Nederlanders graag dienen op de nieuwe Russische vloot, in de hoop snel carrière te maken. Bovendien was de illegale wapenhandel met Rusland voor veel Amsterdamse kooplieden zeer lucratief.[4]

Omdat rond 1715 de Russische vloot dringend bekwame officieren nodig had maar de Russische wervingsacties in de Republiek in gevaar kwamen vanwege het Nederlandse verbod in vreemde krijgsdienst te treden, stuurde tsaar Peter kapitein-commandeur Wybrandt Scheltinga naar de Republiek. Zijn opdracht was in het geheim een nieuwe lichting officieren te rekruteren. Scheltinga, van oorsprong een Friese kapitein-commandeur, was in 1703 zelf samen met 64 andere officieren door vice-admiraal Cornelis Cruys[5] in Russische dienst aangenomen.[6]

SCHAARSTE AAN OFFICIEREN

Voordat Scheltinga naar de Republiek werd gezonden, had hij bevel van de tsaar gekregen in het voorjaar van 1715 met een eskader Reval, het huidige Tallinn, te provianderen en te beschermen tegen aanvallen van de Zweedse vloot. Vanwege het tekort aan bevelhebbende officieren was dit geen eenvoudige taak. Het jaar ervoor had een proces plaatsgevonden waarbij vele officieren veroordeeld werden vanwege de slechte afloop van vlootmissies in 1712 en 1713. Ook vice-admiraal Cornelis Cruys, die tijdens beide missies het opperbevel voerde, was veroordeeld. De krijgsraad besloot Cruys te verbannen naar Kazan, een stad aan de Wol-

Afb. 1. Peter I (zittend) in 1697 bij de scheepswerf in Amsterdam. Cornelis Cruys is afgebeeld staand achter de tsaar. Door J. Marcus, 1814. Russisch Staatsarchief van de Marine, St. Petersburg. Afbeelding overgenomen uit: H. van Koningsbrugge, T.P. Mazur en V.S. Sobolev (eds.), Preparing the Russian Navy for Victories. Letters of Peter I to admiral Cornelis Cruys (St. Petersburg 2003).

ga, ver ten oosten van Moskou. Veel matrozen dachten dat de vice-admiraal vanwege de ernstige tekorten aan bevelhebbend deskundig personeel snel weer in actieve dienst zou worden hersteld.[7] Bovendien waren Cruys en tsaar Peter altijd goede vrienden geweest.

Inderdaad verleende de tsaar Cruys in januari 1715 genade.[8] Jacob de Bie, de Nederlandse resident in Sint-Petersburg, meldde de Heren Staten naar aanleiding van deze amnestie dat veel officieren niet graag opnieuw onder Cruys wilden dienen. Vooral Scheltinga zou daar problemen mee hebben. De verhouding tussen Scheltinga en Cruys was namelijk ernstig bekoeld.[9] Tijdens de verbanning van Cruys had Scheltinga veel taken van de vice-admiraal overgenomen. Hij voelde er waarschijnlijk niets voor zijn nieuw verworven bevoegdheden weer af te staan aan de vice-admiraal.[10]

De Russische ambassadeur in de Republiek, vorst Boris Koerakin, bracht de tsaar op het idee een geheime wervingsactie in de Republiek uit te voeren. Hij schreef de tsaar dat in de zomer van 1714 drie Zweedse schepen vanuit het Zweedse Gothenburg naar Texel waren gekomen om goederen in te slaan. Dit zou zijn gebeurd zonder medeweten van de Staten-Generaal. Hierdoor dacht Koerakin dat een geheime Russische wervingsactie in de Republiek ook kans van slagen zou hebben.[11] Daarom kreeg Scheltinga geen brief van de tsaar mee om de Staten-Generaal formeel permissie te vragen voor de wervingsacties.

De missie verraden

Waarschijnlijk reisde kapitein-commandeur Scheltinga van Reval over land naar de Republiek.[12] Vanuit de Republiek schreef hij tsaar Peter dat hij een kopie van een brief die De Bie aan de Staten-Generaal had gestuurd, onder ogen had gekregen. In die brief maakte De Bie de reden van Scheltinga's bezoek bekend. Het was duidelijk dat de Staten-Generaal over Scheltinga's missie waren geïnformeerd.[13]

Hoe deze brief zijn weg naar Scheltinga heeft gevonden, is een raadsel, aangezien het hier diplomatieke post betrof, bestemd voor de regering van de Republiek. Waarschijnlijk is hij door Johannes van den Burgh op het schrijven gewezen. Van den Burgh was in Amsterdam werkzaam als agent van de tsaar en onderhield nauwe banden met Haagse regenten.[14] De brief maakte Scheltinga duidelijk dat zijn missie niet meer geheim was. Hij maakte zich dan ook grote zorgen over het slagen van de wervingsactie. "'t Welck alhier een groote opschudding geeft en voor mijn een ongerustheijdt geeft, door dien alhier een plackaet is geen volck magh vreemde potentaten gaan dienen, het sij sijn Czaarse Majesteijdt nogh Denemarken nogh Zweden."[15]

Voor kapitein-commandeur Scheltinga was het duidelijk dat zijn missie niet kon slagen als de Russische regering de Staten-Generaal niet formeel om toestemming zou vragen. De situatie werd nog gecompliceerder doordat Koerakin naar Londen was vertrokken en er dus geen officiële Russische politieke vertegenwoordiging op het hoogste niveau in de Republiek aanwezig was. Scheltinga had al een waarschuwing van een "zekere heer" verkregen voorzichtig te zijn.[16] Deze "heer" was waarschijnlijk Johannes van den Burgh. Desondanks ging Scheltinga gewoon door met het illegaal rekruteren van officieren. Hij ging er kennelijk van uit dat de tijd wel raad zou brengen.

Koerakin had Van den Burgh vanuit Londen bevel gegeven Scheltinga met goede raad bij te staan.[17] De tsaar zelf was bang dat de Staten-Generaal gerichte actie zouden ondernemen vanwege het verbod voor Nederlanders om in vreemde krijgsdienst te treden. In dat geval zou het ondoenlijk worden om nieuwe rekruten naar Rusland te sturen. Daarom riep hij via vice-kanselier baron Pjotr Sjafirov de hulp in van resident De Bie. De tsaar wist toen niet dat De Bie de Staten-Generaal al in september op de hoogte had gebracht van de komst van Scheltinga. Op 7 november 1715 werd de resident bij baron Sjafirov ontboden.[18] Tijdens het avondmaal werd De Bie medegedeeld dat Scheltinga enige maanden eerder naar de Republiek was gestuurd. Zijn opdracht, zo verklaarde Sjafirov, was om in het geheim een gering aantal van ongeveer tweehonderd officieren te werven. De tsaar had Hunne Hoog Mogenden niet om toestemming gevraagd om te voorkomen dat de Zweden vervolgens officieel protest zouden aantekenen.[19] Vanzelfsprekend vroeg Sjafirov de resident om via zijn connecties in de Republiek de missie van Scheltinga zo voorspoedig mogelijk te laten verlopen. De tsaar zou dit stellig opvatten als een teken van vriendschap. De Bie bracht zijn meesters op de hoogte van wat er tijdens het onderhoud met Sjafirov was besproken. Het mag geen wonder genoemd worden dat hij Den Haag tevens meldde dat hij zich tijdens het diner met Sjafirov ietwat misselijk voelde.[20]

De problemen lieten niet lang op zich wachten. In een brief aan de Russische kanselier, graaf Golovin, schreef Van den Burgh eind november 1715 dat de Zweedse ambassadesecretaris Preis bij de Staten-Generaal geklaagd had dat Rusland in Holland zeeofficieren rekruteerde. De Staten-Generaal antwoordden hierop naar waarheid dat zij hiertoe geen toestemming hadden gegeven.[21] Preis had in de Republiek een eigen inlichtingen- en communicatie netwerk opgericht. Bovendien had hij een klerk van de Staten-Generaal weten om te kopen zodat afschriften van missiven van vele Nederlandse diplomaten de Zweedse koning Karel XII bereikten. Op deze manier wist Preis te achterhalen dat Scheltinga bezig was zeelui te rekruteren voor Russische dienst.[22]

Dit was precies wat de tsaar had geprobeerd te voorkomen door de Nederlandse regering geen officiële toestemming te vragen. Waarschijnlijk wilde de tsaar de missie aanvankelijk ook voor De Bie geheim houden. Het is ironisch dat tsaar Peter, toen de Staten-Generaal eenmaal op de hoogte waren, de hulp inriep van dezelfde persoon die de missie al op voorhand had doorgebriefd.[23] Kortom, de Russische zijde wist in het geheel niet wat er aan Nederlandse kant speelde. Door een openhartige resident en een corrupte klerk waren nu alle belangrijke spelers op het politieke toneel van de Russische wervingsacties op de hoogte.

Praktische problemen

Vanaf 11 oktober 1715 bevond Scheltinga zich in de Republiek. Dit blijkt uit een brief van Osip Solovjev, die op dat moment als agent van de tsaar in Amsterdam werkzaam was.[24] Deze Solovjev gaf Scheltinga voor elke geworven zeeman twee maanden gage. Dit geld moest gebruikt worden om de reis naar Rusland te bekostigen. Op 14 oktober schreef Scheltinga aan de Russische generaal-admiraal Apraksin: "Ontfangen van de heer Osip Solovjev een somma van vijf duisent gulden om tot dienst van zijn groot Czaarse Majesteit te gebruiken."[25]

Hoewel de Staten-Generaal zich tegen de wervingsacties hadden uitgesproken, lukte het Scheltinga toch bereidwillige marineofficieren te vinden. Een probleem was echter op welke wijze de rekruten naar Rusland zouden kunnen worden gestuurd. Reizen over zee was gevaarlijk omdat Zweedse kapers voortdurend op de loer lagen. Reizen over land, daarentegen, was erg duur. Toch stelde Scheltinga voor de geworven manschappen over land naar Riga te sturen. Op 14 oktober werd Jakob Eeckhof, wiens broer al in Russische dienst was, met acht personen op weg gezonden. De dag erna vertrok de zoon van kapitein Hooft met tien man.[26]

Het sturen van de rekruten over land bleek geen goede oplossing aangezien hen dat de kans gaf te deserteren. Scheltinga schreef aan generaal-admiraal Apraksin over deze problematiek: "Men heeft er exempel van met die twee partijen die ick wegh heb gesonden."[27] De rekruten kregen gage vooruit betaald. Sommigen van hen voelden er weinig voor om de lange reis naar Sint-Petersburg te maken en deserteerden nadat zij hun geld hadden ontvangen.

Een bijkomend probleem was dat de wer-

vingsactie uit de hand liep. In plaats van de beoogde tweehonderd stonden rond december 1715 ruim 344 rekruten klaar voor transport naar Sint-Petersburg. Het gevolg was dat Scheltinga meer geld nodig had dan aanvankelijk geraamd. In januari 1716 vroeg de kapitein-commandeur de tsaar om meer geld bovenop de vijfduizend gulden die hij reeds had gekregen. Hij verzocht de tsaar om Solovjev te bevelen zoveel mogelijk geld voor de missie beschikbaar te stellen.[28] Scheltinga had niet alleen geld nodig om vooruit twee maanden gage aan de gerekruteerde manschappen te betalen, maar ook om een schip met rekruten naar Kopenhagen te zenden.[29] In Kopenhagen was men namelijk op dat moment bezig om een gecombineerde Engels-Russisch-Nederlands-Deense vloot uit te rusten om handelsschepen te beschermen tegen Zweedse kapers.[30]

Het alternatief

Omdat het duur en riskant was rekruten over land te vervoeren, bedacht Scheltinga een goedkoper alternatief. Het volk zou op drie schepen, die op dat moment in Amsterdam voor Rusland in aanbouw waren, naar de Theems worden gestuurd. In Londen was de Engelse kapitein Bredaal, die jaren eerder in Russische dienst was getreden, tegelijkertijd actief om rekruten te werven en nieuwe schepen, met de namen *Marlburgh*, *Bolingbroke* en *Oxford*, uit te rusten. Het plan was vervolgens vanuit Engeland met de 'Amsterdamse' en 'Londense' schepen als gezamenlijk vlootverband naar Sint-Petersburg te varen.[31] Op 12 februari besprak Scheltinga de details van de overtocht met zijn nieuwe rekruten. Als kapitein Bredaal uit Groot-Brittannië zou komen met de schepen *Marlburgh* en *Bolingbroke*, zou Scheltinga zich ergens voor de Hollandse kust bij hen aansluiten.[32] Vervolgens zou men gezamenlijk koers zetten richting Kopenhagen. Generaal-admiraal Apraksin wees op het Zweedse gevaar; de vijand was inmiddels goed op de hoogte van de Russische wervingsacties in de Republiek.[33] Door zoveel mogelijk schepen bij elkaar te brengen zou men opgewassen zijn tegen Zweedse kapers.

Apraksin had reeds in november 1715 aan Scheltinga geschreven dat hij eind april 1716 de missie als voltooid diende te beschouwen. Er zouden dan genoeg officieren geworven zijn. Voorts werd het duidelijk dat het te kostbaar was de rekruten in de Republiek te onderhouden. Zij moesten zo snel mogelijk op transport naar Sint-Petersburg of Kopenhagen worden gesteld.[34] Scheltinga zou zelf niet meevaren richting Kopenhagen, want hij had intussen orders gekregen om over land naar Reval te gaan. Aldaar was de in zijn eer herstelde viceadmiraal Cruys bezig een Russisch eskader in gereedheid te brengen.[35] De uitvoering van deze taak werd bemoeilijkt door de persoonlijke conflicten tussen Cruys en generaal-majoor Grigori Petrovitsj Tsjernisjov, die medeverantwoordelijk was voor de uitrusting van dit vlootverband.[36] Vanwege de noodzaak op effectieve wijze zorg te dragen voor de uitrusting van deze schepen, moest Scheltinga zo spoedig mogelijk naar Reval komen. Echter, deze had zijn handen op dat moment nog vol met de wervingsacties in de Republiek.

Nadat Kapitein Bredaal in oktober 1715 door de tsaar naar Londen was gestuurd om nieuwe schepen uit te rusten en rekruten te werven, moest hij wachten tot het schip de *Marlburgh* gereed was, voordat hij koers kon zetten naar de Republiek.[37] De kapitein had geen gemakkelijke taak. Hij wilde zo snel mogelijk vertrekken vanwege de in Schotland uitgebroken Jacobitische opstand tegen koning George I.[38] Bredaal was echter niet in staat om voor half maart 1716 uit te varen. De kapitein had moeite voorraden in te slaan omdat hij geen geld en kredietbrieven in zijn bezit had. Bredaals missie was derhalve niet goed voorbereid.

Kapitein Bredaal was door zijn financiële problemen niet in staat voldoende zeelui te rekruteren om dienst te doen op de nieuwe schepen. Scheltinga besloot een deel van de in de

Afb. 2. Portret van vice-admiraal C. Cruys. Gravure door P. Schenk. Russisch Staatsarchief van de Marine, St. Petersburg. Afbeelding overgenomen uit: H. van Koningsbrugge, T.P. Mazur en V.S. Sobolev (eds.), Preparing the Russian Navy for Victories. Letters of Peter I to admiral Cornelis Cruys *(St. Petersburg 2003).*

Republiek geworven rekruten met een fluitschip naar Londen te zenden om hoofd te bieden aan Bredaals problematische situatie. Deze was daarover echter niet te spreken omdat hij al moeite had om zijn eigen rekruten te onderhouden: "In Godsnaam stuur alsjeblieft genoeg voedsel met ze mee want hier is niets"[39]. Uiteindelijk besloten Scheltinga en Bredaal om hun eskaders in maart bij Doggersbank samen te brengen mits de weersomstandigheden het toelieten.[40]

Nog geen heldere horizon

Toen het eindelijk zover was dat de rekruten naar Rusland op transport konden worden gesteld, gooiden de Zweden roet in het eten. Op 6 maart 1716 meldde Van den Burgh aan de Russische graaf Golovin dat de Zweedse diplomaat Preis wederom bij de regering over Scheltinga's wervingsacties had geklaagd. Den Haag antwoordde Preis dat men hiervan geen kennis had en hiertoe ook geen toestemming had gegeven. Het laatste klopte, maar het eerste was vrij ongeloofwaardig gezien de omvang van de operatie en het uitlekken ervan. Dat Hunne Hoog Mogende Heren de klacht van de Zweedse secretaris niet serieus namen was te wijten aan de ronduit vijandige houding van de Zweden op de Oostzee. Onderhandelingen over het opzetten van een gecombineerd Engels-Nederlands eskader om schepen tegen Zweedse kapers te beschermen waren op dat moment in volle gang. Johannes van den Burgh deed zijn best om de wervingsacties van Scheltinga zo voorspoedig mogelijk te laten verlopen: "bij deese occassie dat over affaires van heer kapitein-commandeur Scheltinga nu 2 maal in 5 dagen in Den Haage geweest ben."[41] Waarschijnlijk probeerde Van den Burgh alsnog formele goedkeuring voor de Russische werving te bemachtigen en trachtte hij daarbij te profiteren van de in Den Haag heersende anti-Zweedse sentimenten.

De inspanningen van Van den Burgh waren blijkbaar niet vergeefs, want op 2 april nam kapitein-commandeur Scheltinga afscheid van de geworven zeelieden die met een oorlogsschip en een fluitschip onder commando van kapitein Lodewijk 't Hooft naar Londen koersten om zich onder het commando van kapitein Bredaal te plaatsen. Scheltinga vertrok met een tevreden gevoel over land naar Reval. Op 7 april echter ontving hij een brief van Johannes van den Burgh waarin stond dat de bemanning van de fluit aan het muiten was geslagen.[42] Hierdoor zag Scheltinga zich genoodzaakt naar Amsterdam terug te keren. Op 10 april schreef

Van den Burgh graaf Golovin dat hij samen met Scheltinga naar het fluitschip ging om orde op zaken te stellen.[43] Veel van de door Scheltinga gerekruteerde officieren waren gedeserteerd. Volgens het dagboek van de Russisch-Engelse kapitein John Deane was het schip naar Texel gevaren waar zo'n tachtig rekruten de benen hadden genomen.[44] Met verschillende maanden gage op zak voelden ze er weinig voor het risico te lopen gevangen te worden genomen door een Zweedse kaper.[45] Kort daarna werd het fluitschip door Hollandse commissarissen in Het Vlie aangehouden omdat de wervingsacties van de Russen in strijd waren met de plakkaten van de Heren Staten.

Waarom pas op dit moment gerichte actie werd ondernomen tegen de werving is onduidelijk. In ieder geval begaf Van den Burgh zich naar de heren van de admiraliteit om opheldering te vragen. Hij liet zich in zijn poging de situatie op te lossen niet weerhouden door het feit dat het Eerste Paasdag was. Inderdaad wist hij een brief van de admiraliteit van Amsterdam te bemachtigen waarin de doorvaart van het fluitschip werd verordonneerd. Hij gaf de bevelvoerende officieren van het schip instructies geen tijd meer te verliezen en hun reis zo spoedig mogelijke voort te zetten. Vanwege het succes van Van den Burgh zag Scheltinga geen noodzaak meer te blijven en hij vertrok voor de tweede maal richting Rusland. Waarschijnlijk had de kapitein-commandeur schoon genoeg van de affaire en vond hij dat Van den Burgh eventuele nieuwe tegenslagen zelf maar moest overwinnen.

Dat Van den Burgh de vrije doortocht van het schip wist te regelen, zegt veel over het aanzien dat hij bij de Amsterdamse admiraliteit genoot. Tegelijkertijd wenste Amsterdam nadrukkelijk Rusland te steunen, al kon dit wegens mogelijke politieke repercussies niet openlijk gebeuren. De Republiek diende immers neutraal te blijven in het conflict tussen Rusland en Zweden. Daarom had de regering in Den Haag Preis proberen te overtuigen van het feit dat de werving buiten haar kennis had plaatsgevonden.[46] Het plan van de tsaar om Hunne Hoog Mogenden geen toestemming te vragen voor de wervingen had daarom uiteindelijk toch vruchten afgeworpen. Op 21 april schreef Van den Burgh aan graaf Golovin: "Het fluijtschip van de heer kapitein-commandeur Scheltinga met de officieren is nu godlof op de 14e deeser in zee geloopen, daar over ick seer blijde ben."[47]

De missie volbracht

Op 12 April vertrok Scheltinga voor de tweede keer naar Reval.[48] Het schip de *Marlburgh* van kapitein Bredaal was half april klaar om te vertrekken. Bredaal schreef aan de tsaar dat 180 officieren uit Holland in Londen waren aangekomen. Van de oorspronkelijk geworven 344 man bleef dus iets meer dan de helft over. Volgens Bredaal bevonden zich onder de nieuwe rekruten veel oplichters. Sommigen wilden zelfs in opstand komen en met de Britse vloot de zee opgaan, waarschijnlijk om daarna als kaper actief te worden. Bredaal beloofde de tsaar deze mannen te zullen disciplineren.[49]

Kapitein Bredaal ontving begin maart 1716 orders om zo spoedig mogelijk met de rekruten uit Groot-Brittannië en de Republiek koers te zetten naar de haven van Flekkefjord in Zuid-Noorwegen.[50] Om dit eskader van twee schepen te versterken werd besloten het uit te breiden met een ander Russisch vlootverband. Ivan Sinavin voerde het bevel over dit zogeheten Archangelsk-eskader. In 1715 was deze kapitein met vijf oorlogsbodems uit Archangelsk vertrokken om op de Noordzee te kruisen.[51] Het eskader voer op dat moment nabij Trondheim.[52] Nadat alle Russische schepen bij Flekkefjord waren verzameld, werd koers gezet naar Kopenhagen. Uiteindelijk bereikte het gehele Russische eskader veilig en wel de rede van Kopenhagen alwaar tsaar Peter bezig was met de organisatie van een gecombineerde vloot, bestaande uit Engelse, Russische, Deense en Nederlandse schepen.

Nadat de gecombineerde vloot vanwege de buitengewoon slechte relaties tussen de verschillende mogendheden uiteen was gevallen, zette het Russische eskader koers naar Sint-Petersburg. Aldus kwam een groot deel van de in de Republiek en Groot-Brittannië geworven manschappen in Sint-Petersburg aan. Mede dankzij deze groep werd de Zweedse maritieme dominantie gaandeweg gebroken. De Vrede van Nystadt (1721) zou het einde van de Zweedse dominantie bevestigen.

Conclusie

Het moge duidelijk zijn dat de Russische wervingsacties in de Republiek alles behalve vlekkeloos verliepen. In de herfst van 1715 werd kapitein-commandeur Scheltinga naar de Republiek gestuurd om een aantal officieren te rekruteren voor Russische dienst. Aanvankelijk wilde de tsaar deze missie geheim houden omdat de Republiek formeel neutraal was in de Grote Noordse Oorlog en de Staten-Generaal hadden bepaald dat er geen Nederlands volk door buitenlandse mogendheden mocht worden aangenomen. Door de brieven van de Nederlandse resident Jacob de Bie waren de Staten-Generaal echter al in september op de hoogte van de komst van Scheltinga. Hierop riep de tsaar de hulp in van degene die de missie al op voorhand had bekend gemaakt, Jacob de Bie. Peter I was bang dat, nu de Staten-Generaal waren ingelicht, de nieuwe rekruten niet meer naar Rusland zouden kunnen komen. Gelukkig voor de tsaar ondernam de Staten-Generaal nauwelijks gerichte actie om de Russische wervingen tegen te gaan.

Met veel ijver zette Scheltinga de wervingsactie voort. Hoewel hij schijnbaar weinig moeite had om geschikte kandidaten te vinden, waren de problemen daarmee geenszins voorbij. Het was namelijk niet zo eenvoudig deze lieden naar St. Petersburg te krijgen. Hen over land te sturen was problematisch omdat de praktijk had uitgewezen dat rekruten met een aantal maanden gage op zak soms liever de benen namen dan de lange reis naar St. Petersburg te maken. Daarnaast was het riskant hen over zee te sturen, omdat de kans bestond dat transportschepen zouden worden genomen door Zweedse kapers.

Uiteindelijk besloot Scheltinga de rekruten in konvooi over zee naar St. Petersburg te transporteren zodat de schepen elkaar bescherming konden bieden tegen mogelijke Zweedse aanvallen. Toevallig werd in Londen op dat moment een aantal schepen uitgerust om koers te zetten naar St. Peterburg om de Russische vloot te versterken. Het probleem was echter dat de Russische gezant in Londen, kapitein Bredaal, te weinig geld had om voldoende mensen te rekruteren om de schepen te bemannen. Hier kon Scheltinga een helpende hand bieden. In een fluitschip vertrokken de Nederlandse rekruten naar Londen om aldaar de nieuwe Russische schepen te bemannen. Helaas was dit makkelijker gezegd dan gedaan. Toen het schip bij het eiland Texel voor anker ging om voorraad in te nemen, namen zo'n tachtig rekruten de benen. Dankzij de bemiddeling van de Russische agent Johannes van den Burgh lukte het om het fluitschip alsnog naar Londen te zenden, zij het met een kleinere bemanning dan oorspronkelijk de bedoeling was. Toen de Russische schepen in Londen eenmaal voorzien waren van een bemanning, konden zij koers zetten richting St. Petersburg. Het Russische eskader kwam uiteindelijk heelhuids aan in de nieuwe Russische hoofdstad, alwaar het een waardevolle aanvulling vormde voor de Russische vloot.

Naast Wybrandt Scheltinga kwamen veel andere Nederlanders naar Rusland. Tal van hen stichtten dynastieën die tot ver in de twintigste eeuw zouden voorbestaan. Toekomstige studie naar hun leven zal wellicht nieuwe gegevens opleveren over de integratie van deze Nederlanders in de Russische samenleving.

Noten

1 Citaat van Karel XII zoals gevonden in: J. Hosmar, 'Cornelis Cruys bouwde Russische vloot op. Amsterdammer in dienst van Tsaar Peter de Grote', *Ons Amsterdam* 26/9 (1974) 258-263

2 E. Amburger, *Die Anwerbung auländischer Fachkräfte für die Wirtschaft Rußlands vom 15. Bis ins 19. Jahrhundert* (Wiesbaden 1968)

3 RGADA (Russisch Staatsarchief voor Oude Akten), Fond (archief) 50, 1715, 7, Scheltinga aan Apraksin, 8 november 1715

4 J.S.A.M. van Koningsbrugge, 'Of diplomats, merchants and regents; Dutch-Baltic relations in the period 1697-1709', in: J. Braat e.a. (eds.), *Russians and Dutchmen: Proceedings of the conference on the relations between Russia and the Netherlands from the 16th to the 20th century held at the Rijksmuseum Amsterdam, june 1989* (Groningen 1993) 161. Voor een goed overzicht van de politieke positie van de Republiek begin achttiende eeuw zie: J.S.A.M. van Koningsbrugge, *Tussen Rijswijk en Utrecht. De diplomatieke betrekkingen tussen Zweden en de Verenigde Nederlanden, 1697-1713* (Groningen 1996)

5 Cornelis Cruys was eind 17e eeuw werkzaam als derde onderequipagemeester bij de Amsterdamse admiraliteit. Tijdens de grote ambassade werd Cruys persoonlijk door tsaar Peter aangenomen voor Russische dienst. De tsaar promoveerde Cruys meteen tot vice-admiraal van een nog te bouwen vloot.

6 J.S.A.M. van Koningsbrugge, 'The Dutch Republic, Sweden and Russia, 1697-1708, and the secret activities of Cornelis Cruys and Johannes van den Bugh', in: E. Waegemans (ed.), *Russia and the Low Countries in the Eighteenth Century* (Groningen 1998) 51-61, aldaar 56. RGADA, Fond 329, 1703, 40, Cruys aan Golovin, 21 juni 1703; RGADA, Fond 329, 1704, 69, Cruys aan Golovin, 23 mei 1704; RGADA 329, 1704, 100, Overzicht van Nederlandse zeeofficieren die in Russische dienst traden, 1 mei 1704, oude stijl. Voor een overzicht van het leven van kapitein-commandeur Scheltinga zie J. Zielstra, *'Soldaat ende Zeemanschap.' Wybrandt Scheltinga, pionier op de Russische vloot, 1704-1718* (Groningen 2001). Zie: http://www.nrac.nl

7 Nationaal Archief (NA), Liassen Moskovië 7367 II, Missive De Bie, 19 april 1715. Voor een helder overzicht over het leven van de Nederlandse resident Jacob de Bie in Sint-Petersburg zie: Vincent Hovinga, 'In dienst van de Republiek: het mislukte residentschap van Jacob de Bie (1711-1718)', in: Hans van Koningsbrugge en Emmanuel Waegemans (eds.), *Van de Vierpotige Leeuw en de Tweekoppige Adelaar: Studies over Nederlands-Russische relaties* (Groningen 2002) 17-37

8 NA, Liassen Moskovië 7397 I, Missive De Bie (secreet), 25 januari 1715/15 februari 1715

9 Toen de vice-admiraal schuldig werd bevonden aan de verkeerde afloop van de vlootmissies in 1712, probeerde hij zijn ondergeschikten in 1713 naar voren te schuiven als hoofdverantwoordelijken. Zo ook kapitein-commandeur Wybrandt Scheltinga. Voor een behandeling van het proces zie: J. Zielstra, *'Soldaat ende Zeemanschap'*, 19-39

10 NA, Liassen Moskovië 7367 II, Missive De Bie, 19 april 1715

11 Koerakin aan Peter I, 7.01.1715, oude stijl, no.967 in: *Materiali dlja istoria Roeskavo flota* I [Bronnen voor de geschiedenis van de Russische vloot] (Sint Petersburg 1865) 588

12 Er is geen bewijs gevonden dat kapitein Scheltinga met het eskader naar de Republiek was gekomen. Daarnaast maakten residenten wel vaker de reis over land van Reval naar de Republiek.

13 Scheltinga aan Peter I, 14 oktober 1715, oude stijl, no.149 in: *Materiali dlja istoria Roeskavo flota III* (Sint-Petersburg 1865)

14 Van Koningsbrugge, 'The Dutch Republic'

15 RGADA, Fond 50, 1715, 7, Scheltinga aan Apraksin, 8 november 1715

16 Scheltinga aan Peter I, 14.10.1715, oude stijl, no.149 in: *Materiali dlja istoria Roeskavo flota III*

17 RGADA Fond 50, 1715/1716, 50, Van den Burgh aan Peter I (geen datum)

18 Baron Pjotr Sjafirov blonk uit in Westerse talen. Als vertaler had hij deelgenomen aan het Grote Gezantschap. In 1704 werd hij privé-secretaris, in 1706 hoofd Buitenlandse Zaken en in 1709 vice-kanselier. Zie: R. Massie, *Peter de Grote en het ontstaan van het moderne Rusland 1672-1725* (Amsterdam 1985) 353

19 Hunne Hoog Mogenden is de officiële benaming voor de Staten-Generaal van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden.

20 De Bie aan de griffier van de Staten-Generaal, 28 november 1715, no.152 in: *Materiali dlja istoria Roeskavo flota III*

21 RGADA, Fond 50, 1715/1716, 50, Van den Burgh aan Golovin, 29 november 1715

22 J.S.A.M. van Koningsbrugge, *Eén tegen allen, allen tegen één?* (ongepubliceerd manuscript) 12

23 De Bie aan de griffier van de Staten-Generaal, 28 november 1715, no.152 in: *Materiali dlja istoria Roeskavo flota III*

24 Osip Aleksevitsj Solovjev werd in 1710 naar de Republiek gezonden en was tot 1717 agent van de tsaar te Amsterdam. Uit: O. Schutte, *Repertorium der buitenlandse vertegenwoordigers residerende in Nederland 1584-1810* ('s-Gravenhage 1983) 574

25 RGAVMF (Russisch Maritiem Staatsarchief), Fond 233, Opis' (inventaris) 1, Delo (dossier) 106, kwitantie van Scheltinga aan Apraksin, 19 oktober 1715

26 Scheltinga aan Peter I, 14 oktober 1715, no.145 in: *Materiali dlja istoria Roeskavo flota III*

27 RGADA, Fond 50, 1715, 7, Scheltinga aan Apraksin, 8 november 1715

28 Scheltinga aan Peter I, 7 januari 1716, no.158 in: *Materiali dlja istoria Roeskavo flota III*

29 Ibidem 119

30 R.M. Hatton, *Diplomatic Relations between Great Britain and the Dutch Republic 1714-1721* (Londen 1950)

31 RGADA, Fond 50, 1715, 7, Scheltinga aan Apraksin, 8 november 1715

32 Scheltinga aan Apraksin, 12 januari 1716, no.1219 in: *Materiali dlja istoria Roeskavo flota II* (Sint-Petersburg 1865)

33 Apraksin aan Scheltinga, 9 januari1716, no.1194 in: *Materiali dlja istoria Roeskavo flota II*

34 Apraksin aan Scheltinga, 12 november 1715, No.153 in: *Materiali dlja istoria Roeskavo flota III*

35 RGAVMF, Fond 233, Opis' 1, Delo 118,119, Scheltinga aan Apraksin, 4 februari 1716, nieuwe stijl

36 RGAVMF, Fond 233, Opis' 1, Delo 114, Cruys aan Apraksin, 23 maart 1716

37 *Morskoj spisok. Petsjatano po rasporjazjenijoe morskago ministerstva. Tipografija V. Demakova* [Zeelijst. Gedrukt in opdracht van het Ministerie van Zeezaken. Boekdrukkerij V. Demakov] I (Sint Petersburg 1885) 58

38 RGAVMF, Fond 233, Opis' 1, Delo 118,119, Bredaal aan Apraksin, 9 december 1715

39 RGAVMF, Fond 233, Opis' 1, Delo 118, 119, Bredaal aan Scheltinga, 16 februari 1716. Zie ook: Bredaal aan Scheltinga, 16 februari 1716, no.1225 in: *Materiali dlja istoria Roeskavo flota* II, 18

40 Ibidem, 6 maart 1716, nieuwe stijl

41 RGAVMF, Fond 233, Opis' 1, Delo 118, 119, Scheltinga aan Apraksin, 6 maart 1716, nieuwe stijl. Zie ook: Bredaal aan Scheltinga, 16 februari 1716, no.1225 in: *Materiali dlja istoria Roeskavo flota* II, 18

42 RGAVMF, Fond 50, 7, Johannes van den Burgh aan graaf Golovin, 17 maart 1716

43 RGADA, Fond 50, 1716, 7, Van den Burgh aan Golovin, 10 april 1716

44 Dagboek opgetekend door de Engelse kapitein John Deane tijdens zijn dienstjaren op de Russische vloot van Peter de Grote. Dit dagboek is later uitgegeven onder de titel: C.A.G. Bridge, ed., *History of the Russian Fleet under the Reign of Peter The Great by a contemporary Englishman (1724)* (Londen 1898-9)

45 Ibidem 46

46 RGADA, Fond 50, 1716, 7, Van den Burgh aan Peter I, 14 april 1716

47 Ibidem Van den Burgh aan Golovin, 21 april 1716

48 Scheltinga aan Apraksin, 2/13 april 1716, no.167 in: *Materiali dlja istoria Roeskavo flota III*

49 Bredaal aan Peter I, 10 april 1716, no.1283 in: *Materiali dlja istoria Roeskavo flota III*

50 Dolgoruki aan Peter I, 6 maart 1716, no.1242 in: *Materiali dlja istoria Roeskavo II*

51 R.C. Anderson, *Naval Wars in the Baltic* (Londen 1910) 171

52 Extract van Ivan Sinavin aan Apraksin, 14 februari 1716, no.1220 in: *Materiali dlja istoria Roeskavo flota II*

Over de auteurs

José Mouthaan (1971) studeerde in 1997 af aan de faculteit der cultuurwetenschappen van de Universiteit Maastricht. In 2003 promoveerde zij aan het European University Institute te Florence (Italië) op het proefschrift *The Divine Wings of Tragedy. Perceptions of Natural Disasters in the Kingdom of Naples and the Dutch Republic, 1630-1735*. Zij publiceerde o.a. over de uitbarsting van de Vesuvius in 1631, de paalwormenplaag die tussen 1731 en 1735 het Nederlandse kustgebied teisterde en ze schreef medische verhandelingen betreffende gevallen van hermafroditisme in Italië aan het begin van de negentiende eeuw. Momenteel houdt zij zich bezig met een cultuurhistorisch onderzoek naar het vroegmoderne paard.

Arjan Otte (1976) studeerde geschiedenis aan de Universiteit Leiden. Na het afronden van de studie geschiedenis behaalde hij zijn onderwijsbevoegdheid aan het ICLON (Interfacultair Centrum voor Lerarenopleiding, Onderwijsontwikkeling en Nascholing). Sinds 2003 is hij docent geschiedenis en maatschappijleer aan het St.Antoniuscollege te Gouda.

Johan Zielstra (1976) studeerde geschiedenis aan de Universiteit Groningen. Hij schreef in 2001 een afstudeerscriptie over Nederlanders op de Russische vloot ten tijde van de Grote Noordse Oorlog (1700-1721), waarvoor hij onderzoek deed in het Russisch Staatsarchief voor de marine. Daarnaast werkte Zielstra mee aan een aantal filmproducties en maakte hij een documentaire over vice-admiraal Cornelis Cruys. Momenteel is Zielstra werkzaam als docent in het middelbaar onderwijs

Zevende Warnsinckprijs

Toespraak gehouden door de voorzitter van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis, drs. H. de Bles, op de jaarvergadering te Dordrecht, 5 juni 2004

Voor wie de oorsprong van de Warnsinckprijs niet meer helder voor de geest staat of niet in de gelegenheid was dit na te lezen op de vernieuwde website breng ik in herinnering dat de Vereniging deze prijs in 1989 instelde. Vandaag wordt dus zowaar het derde lustrum van de Warsinck prijs gevierd! Voor de statistici: het is de zevende keer dat de prijs zal worden uitgereikt.

Johan Carel Marinus Warnsinck werd na een loopbaan bij de Koninklijke Marine in 1939 benoemd tot buitengewoon hoogleraar maritieme geschiedenis aan de Rijksuniversiteit te Utrecht. Hij was daarmee de eerste universitaire docent zeegeschiedenis in Nederland. De naar hem vernoemde prijs wordt ten hoogste eenmaal per twee jaar uitgereikt aan een persoon of instelling die een bijdrage heeft geleverd aan het bevorderen van de belangstelling voor de zeegeschiedenis of het vermeerderen van de maritieme kennis. Aldus luidt het Reglement van de prijs.

Het is mij een groot genoegen u mede te delen dat het bestuur van de Vereniging voor Zeegeschiedenis heeft besloten de J.C.M. Warnsinck prijs dit jaar uit te reiken aan dr. Ronald Prud'homme van Reine.

De aanleiding om juist dit jaar deze prijs aan hem uit te reiken is evident. Met de publicatie in het najaar 2003 van *Admiraal Zilvervloot*, de biografie van Piet Hein voltooide Prud'homme zijn trilogie van zeventiende-eeuwse zeehelden, uitgegeven in de Open Domein-serie van de Arbeiderspers. In 1996 en 2001 waren het reeds respectievelijk Michiel Adriaenszoon de Ruyter en vader en zoon Tromp door wier levensgeschiedenissen Prud'homme de stofkam haalde en waarover hij publiceerde onder de aansprekende titels *Rechterhand van Nederland* en *Schittering en Schandaal*. Niet alleen door het tempo een prestatie van formaat. De moderne biografieën van Prud'homme laten de bronnen spreken en munten uit door nauwkeurigheid waardoor de beelden van genoemde zeehelden verdiept en scherper zijn geworden, ook door de nadrukkelijke aandacht voor de kunsthistorische beeldvorming van zeehelden.

Oud-voorzitter van de vereniging voor Zeegeschiedenis Peter Sigmond merkt in één van de vele verschenen recensies terecht op dat van weinig bekende Nederlandse historische figuren behoorlijke biografieën bestaan. Ook wat dat aangaat hebben de publicaties van Prud'homme bijgedragen aan het zetten van een trend en het vermeerderen van de maritieme kennis.

Dat deze mede door Prud'homme gezette biografisch maritieme traditie aanspreekt bij een breed publiek blijkt uit de oplagen waarin zijn publicaties verschenen. Ook wie zich op de digitale snelweg begeeft en zich met behulp van trefwoorden van zeehelden een weg baant zal concluderen dat Prud'homme een ware reputatie als ambassadeur van het aandachtsgebied van de maritieme historie heeft gevestigd.

Reeds voordat hij aan de zojuist beschreven trilogie begon stelde Prud'homme zijn eerste grote biografie, van de zeeofficier Jan Hendrik van Kinsbergen, samen. Ook na zijn promotie op dit onderwerp bleef Prud'homme de maritieme geschiedenis toegewijd. Zijn verdiensten variëren van het samenstellen van tentoonstellingen voor scheepvaartmusea en het redigeren van maritieme tijdschriften en bundels (bijvoorbeeld het in opdracht van de Vereniging geschreven overzicht van maritieme musea in Nederland: *Schepen bij de Vleet*) tot aan het schrij-

ven van educatieve boeken over *Kapers en Piraten* voor de Nederlandse Jeugdbond voor Geschiedenis en zelfs een informatief boekje, behorend bij de Muntmeesterset 2003, verpakt in luxe houten doos, zo staat het vermeld op internet! Kortom, Prud'homme is ook gewoon Ronald gebleven, het kereltje dat midden jaren zestig begon met het sparen van zeeheldenpostzegels en zijn jeugdige passie voor schepen en zeehelden niet alleen voor zichzelf vasthield, maar deze als belezen maritiemhistoricus ook overbracht op een breder publiek dan de traditioneel maritiem-historische incrowd.

Om deze redenen: zijn bijdrage aan een maritiem biografische traditie, zijn bijdrage aan een verdiept en scherper beeld van vier zeventiende-eeuwse zeehelden en zijn verdiensten als ambassadeur-onderzoeker en schrijver van het aandachtsgebied van de maritieme historie in het algemeen, wordt aan Ronald Prud'homme van Reine vandaag de J.C.M. Warnsinckprijs uitgereikt.

Boekbesprekingen

John B. Hattendorf and Richard W. Unger (eds.), *War at Sea in the Middle Ages and Renaissance* (Suffolk: Boydell Press, Series Warfare in History Vol. 14, 2003, 278 p., ill., krtn., ISBN 0-85115-903-6; £50.00)

Oorlog, ik heb er geen meegemaakt, althans ik maak ze mee op veilige afstand via de beeldbuis of in een boek. Zo ook heb ik *War at Sea* gelezen, een boek over zeeoorlogen die al lang voorbij zijn. De stukken zijn hier en daar wat taai – er komt nu eenmaal meer bij oorlog om de hoek kijken dan bommen en granaten –, maar stuk voor stuk verzorgd, doorwrocht en interessant.

Volgens R. Unger zijn er drie perioden te onderscheiden als het gaat om de ontwikkeling van marines in Europa. De eerste periode loopt van de late tiende tot de dertiende eeuw, waarin de zeeoorlog een zaak was van milities en lokale potentaten. In de tweede periode, van de dertiende tot de zeventiende eeuw, ontwikkelden de marines zich net als de naties, en was er sprake van een groeiende overheidsbemoeienis met de macht op zee. De derde periode loopt van het midden van de zeventiende tot de late achttiende eeuw, als marines grootschalig worden. Dit boek gaat alleen over de eerste twee tijdvakken. Het doel is tweeledig: enerzijds wil het eerdere studies naar de oorlog en macht op zee corrigeren, anderzijds een globaal overzicht geven van de marine en maritieme geschiedenis gedurende die twee tijdvakken. Dit alles dus voor 1650: Middeleeuwen en Renaissance.

In de introductie zet J. Hattendorf een theoretisch kader neer dat gebaseerd is op het denken van A.T. Mahan, een Amerikaanse marineofficier die zich bezighield met theorieën over oorlog ter zee. Hij is de bedenker van de term zeemacht (*sea power*) en is nog steeds onder ons in de zin dat degenen die zich met oorlog ter zee bezighouden altijd op de een of andere manier met zijn bedenksels en conclusies te maken krijgen. Voor een goed begrip van het werk van Mahan is het volgens Hattendorf noodzakelijk om hem in zijn tijd te plaatsen en daaraan zijn werk te toetsen. Het werk zelf dient ook op zijn merites bekeken en vergeleken te worden met de huidige opvattingen in de zeegeschiedenis. Op die manier verkrijgen geschiedkundigen en marinestrategen een beter inzicht in wat *naval power* nu precies is, hoe het werkt en wat de kenmerken zijn van, en waar de verschillen en overeenkomsten liggen tussen maritieme conflicten in verschillende periodes, culturen en gebieden. Hattendorf echter beperkt zich tot het nu, maar niet tot Mahan. Andere schrijvers – theoretici en historici – worden ook behandeld en alles tezamen is dat inderdaad voldoende: het blijkt dat de Middeleeuwen en Renaissance in feite nog 'gedaan' moeten worden als het gaat om het verzinnen van theorieën over zeeoorlogen. Sympathiek maar ook wat obligaat is Hattendorfs mededeling dat geen enkel model of theorie sufficiënt is om inzicht te verkrijgen in de aard en omvang van zeemacht in die perioden. Sympathiek omdat hij gelijk heeft (theorieën houden nimmer stand); obligaat omdat iedereen dat weet. Toch houden we er niet mee op.

Het boek is verdeeld in drie delen: Noord-Europa, Zuid-Europa en het zestiende- en vroeg zeventiende-eeuwse Centraal-Europa. Opmerkelijk is dat alleen deel drie een periodisering krijgt. Het lijkt nu alsof niemand zich bezighoudt met middeleeuwse zeeoorlogen en zeemacht in Centraal Europa. Toegegeven, wij hebben de Vikingen alleen op bezoek gehad, maar het zou mooi zijn als er een ferm stuk over die geweldenaars was verschenen vanuit bijvoorbeeld Nederlands standpunt. Ik denk aan de vlucht van de bisschoppen van Utrecht naar Deventer, en het ambt van de dux of later prefect, die in de tiende eeuw geacht werd deze wrede lieden buiten te houden. Het stuk over de Vikingen van Lund is een uitstekende compensatie. Alleen die namen al: Swein Forkbeard en Canute. Het blijkt dat de Vikingen vrij ongeorganiseerd te werk gingen, aan land stormden, de boel platbrandden en veroverden. *Shock and awe*, zou je zeggen, maar dat valt bij Lund niet te lezen. Bill vervolgt met een meer technisch artikel over gebruikte oorlogsschepen en of die onder de noemer vloot mogen worden gerangschikt. De Honderdjarige Oorlog wordt door Runyan behandeld en uiteraard staan de elementen zeemacht en maritieme technologie centraal. Ik heb niet veel met die zogenaamde honderd jaar durende oorlog.

Steeds als ik er iets over lees, bekruipt mij de gedachte dat we dan net zo goed alle conflicten in de Middeleeuwen aan elkaar kunnen rijgen. Goed, Runyan bespreekt kundig – in de zin dat hij niet bijdraagt aan de verwarring inzake die zogenaamde eeuwdurende oorlog – enkele zeezaken gedurende die strijd en sluit af met een kort pleidooi voor de bestudering van de bronnen onder water. Friel eindigt dit deel met een aardig stuk over riemen, zeilen en geweren van de Engelsen gedurende de periode 1200-1500.

Deel twee vangt aan ergens nabij Griekenland, Turkije en/of Macedonië ofwel Byzantium. Het gebied stond in de periode 900-1025 onder leiding van Macedonische keizers. Om hun macht in stand te houden, maakten zij gebruik van schepen, sterker, van een heuse keizerlijke vloot. Op basis van herinterpretatie van de geringe hoeveelheid bronnen komt Pryor tot de conclusie dat de vloot een ondergeschikte rol speelde ten opzichte van het landleger als het ging om de verdediging van het 'Rijk'. Mott vervolgt met de zeemacht van de Iberiërs, die in de negende eeuw ook al hinder ondervonden van de Vikingen en derhalve maatregelen troffen. Die maatregelen werkten: de Vikingen werden nu ook verslagen of tegengehouden door een systeem van forten en arsenalen. Mott bespreekt vervolgens allerlei conflicten en getroffen maatregelen in dat gebied, waarvan de bekendste plaatsen Castilië, Aragon en Cordoba zijn. Het stuk is nogal hink-stap-springerig, maar dat komt door de periodisering. Een grote lijn heb ik in ieder geval niet kunnen ontdekken.

Venetië en Genua zijn nog steeds prachtige steden. Dotson bespreekt deze twee steden en hun conflicten in de dertiende en veertiende eeuw. De Italiaanse steden ruzieden wel vaker met elkaar; er werden voortdurend allianties gesmeed en verbroken. En het slagveld hoefde niet per se nabij de stad zelf te liggen. De Venetianen en Genuanen vochten soms oostelijker, in de zogenaamde kruisvaarderstaten, of bakkeleiden in Choiggia, waarna ze vrede sloten in Turijn. Winst en verlies hing niet zelden af van de inzet van schepen en het hebben van forten of arsenalen. Balard en Doumerc gaan nog dieper op Genua en Venetië in, respectievelijk over de Genuaanse zeetroepen tijdens de vijftiende en zestiende eeuw en Venetië op het eind van de Middeleeuwen. Hiermee sluiten zij deel twee af.

Deel drie dan. Het eerste stuk gaat over de Medici, van Gemingnani. Specifiek handelt het over de Florentijnse marine en nog specifieker over de orde van Sint Stefan in de periode 1547-1648. De moslims vormden een zodanig groot gevaar voor zowel de Florentijnen zelf als hun handel, dat Cosimo I de zee binnen zijn politiek beleid bracht en oorlogsschepen liet maken, zoals de *Pisana*, het eerste galjoen dat geheel op Florentijnse leest was geschoeid. Om de zaken op orde te houden, diende er ook een militaire orde te komen naast een cavalerie en blijvende uitbreiding van de hertogelijke marine. De orde werd gestationeerd in Pisa en kreeg de beschikking over oorlogsschepen, en diende naast de bescherming van de staat ook het katholicisme te bewaken. De paus gaf zijn goedkeuring en koos de patroon: Stefan, ooit paus en voor altijd martelaar. Een rood kruis tegen een witte achtergrond werd het wapen. Een kort artikel over de Portugese zeetroepen in de zestiende eeuw van Domingeus gaat vooraf aan de Nederlandse bijdrage. Louis Sicking beschrijft in uitstekend Engels de zeemacht in de Nederlanden van voor de Nederlandse Opstand. Gezien de titel van zijn proefschrift geen vreemd onderwerp. Laat Sicking nu als eerste bondig en kort de theorie van Mahan samenvatten. Meteen is het duidelijk waar het werkelijk wrikt: kan men Mahans theorieën die zo sterk de nadruk leggen op zeemacht, zeeblokkades en zeeslagen als doorslaggevend voor een succesvolle oorlogsvoering wel toepassen op de Middeleeuwen en Renaissance? In het geval van de Nederlandse Opstand is Sicking eenduidig: die slaagde grotendeels door het bezit van werkelijke zeemacht, maar voordien was het absoluut niet zo dat maritieme superioriteit over vijandelijke troepen ook de gewenste zeemacht verzekerde. Het lijkt er eerder op dat zeemacht noodzakelijk was om vijanden te verslaan, dus toch Mahan? Nee, Sicking ziet meer in het militaire potentieel, dus alle maritieme aangelegenheden van een regio, stad of land, als garantie voor succes. Daaraan zullen ook niet maritieme zaken hebben bijgedragen. Zijn behandeling van het concept zeemacht via onder andere het voorbeeld van Neptunus is sprekend. Glete behandelt vervolgens de zeemacht in het Baltische gebied (zestiende eeuw) en Rodger de zes manieren waarop de marines werden georganiseerd en het 'verschil' tussen piraten en ondernemers (zestiende eeuw).

De werkelijke afsluiting wordt verzorgd door de tweede redacteur, de al eerder genoemde Unger. In één woord: prima. Unger vat alle bijdragen samen, in de context, en verbindt ze door overeenkomsten te noemen en verschillen aan te wijzen. Het volgende klinkt negatief, maar is niet zo: het beste is om met de conclusie van Unger te beginnen. Dan wordt meer duidelijk wat er aan de hand is met Mahan, zijn theorie, en de toepassing daarvan op de Middeleeuwen. Kortom, een waardevolle bijdrage aan de middeleeuwse zeegeschiedenis, met uitlopers naar de Renaissance en begin van het Ancien Regime, bovendien fraai uitgegeven.

Anton Kos

André Wegener Sleeswyk, *De Gouden Eeuw van het Fluitschip* (Franeker: Van Wijnen, 2003, 208 p., ill., ISBN 90-5194-259-1; €29,50)

In de zeventiende eeuw was het fluitschip een van de belangrijkste Nederlandse scheepstypen. Fluiten werden ingezet in de Oostzeevaart, de Straatvaart en ook werden zij naar Indië uitgezonden. Het scheepstype was het resultaat van ontwikkelingen in de zestiende eeuw, waarbij de behoefte werd gevoeld aan grotere koopvaardijschepen dan de op dat moment gangbare scheepstypen, zoals bijvoorbeeld de buis of de vlieboot. Een belangrijke innovatieve rol bij de ontwikkeling van de fluit speelden scheepsbouwers in Hoorn. Daar werden voor het eerst, vanaf circa 1590 zogenaamde 'verlangers' gebouwd. Dit waren schepen van verschillende types die verlengd werden door de romp door te zagen en er vervolgens een stuk tussen te plaatsen. Zo werden schepen met een grote slankheid gebouwd. Zij waren vier maal zo lang als breed. Tevens was er omstreeks 1600 een ontwikkeling gaande, waarbij het rondgebouwde achterschip in tegenstelling tot schepen met een platte spiegel vaker werd toegepast. De contouren van de fluit tekenden zich af. Een schip waarvan de grootste breedte zich op of onder de waterlijn bevond, afgesloten door een rondgebouwd achterschip en een lengte-breedte verhouding van minimaal 4:1.

Over de fluit als scheepstype is veel geschreven, maar een afzonderlijke studie was er nog niet. Met *De Gouden Eeuw van het Fluitschip*, geschreven door André Wegener Sleeswyk, is er nu wel een monografie voorhanden. Het boek is een bewerking van en een aanvulling op een serie artikelen die door de auteur in 1998 voor de wetenschapsbijlage van het NRC-Handelsblad werd geschreven. Ook heeft hij, zoals hij nauwgezet verantwoordt, het commentaar dat hij op de artikelen ontving in het boek verwerkt. De studie heeft een maritiem historische en een technische invalshoek. Niet iedereen zal de wiskundige formules waarmee Wegener Sleeswyk zijn betoog onderbouwd even makkelijk kunnen volgen, maar hij is er wel in geslaagd om de materie helder en duidelijk uit te leggen. De auteur heeft veel afbeeldingen in het boek opgenomen die de tekst uitstekend ondersteunen. Helaas laat de kwaliteit van de kleurenafbeeldingen te wensen over, hetgeen een kleine smet vormt op dit verder zeer verzorgd uitgegeven boek.

Hoe het fluitschip zich tot het midden van de zeventiende eeuw ontwikkelde, staat centraal in de eerste drie hoofdstukken. Vervolgens wordt in het vierde hoofdstuk een schilderij besproken dat in het oude stadhuis van Veere hangt. Het stelt de rede van Veere voor met alle schepen die in 1651 de haven van Veere uitliepen. Het werd geschilderd door de vrijwel onbekende zeeschilder Philips van Macheren. Bij het schilderij is een legenda bewaard gebleven in de vorm van een wandbord. Hierop staan de gegevens van alle afgebeelde schepen waaronder veertien fluiten. Wegener Sleeswyk gebruikt deze legenda om de afgebeelde schepen en in het bijzonder de fluitschepen in maritiem technisch opzicht te analyseren.

In het vijfde hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de kolderstok, het besturingssysteem van de fluit. De kolderstok werd tot ver in de zeventiende eeuw toegepast. In de achttiende eeuw namen de helmstok en het stuurrad de besturing over. Wie voor eens en altijd wil weten hoe het principe van de kolderstok werkt, doet er goed aan dit hoofdstuk zeer aandachtig door te nemen. Terecht merkt de auteur op dat de kolderstok vrijwel nooit is afgebeeld. Een van de weinige voorbeelden die hij kent, staat op de vroeg zeventiende-eeuwse allegorische prent 'het schip van Staat' van Frans Schillemans uit de collectie van Museum Boijmans-Van Beuningen (abusievelijk wordt het Maritiem Museum Rotterdam genoemd als verblijfplaats van de prent). Daarnaast noemt hij enkele scheepsmodellen met een kolderstok, de zeventiende-eeuwse *Wasa* en een recente archeologische vondst, het zestiende-eeuwse wrak SO1 in het Scheurrak.

In het zesde en laatste hoofdstuk komen nog enkele andere scheepstypen aan de orde, het katschip, de pink en de hekboot. Deze scheepstypen vertonen wat betreft de vorm gelijkenissen met het fluitschip. Tevens wordt de late geschiedenis van de fluit beschreven; de achttiende eeuw. Omstreeks 1800 verdween de fluit uit de Nederlandse scheepvaart. Grote fluitschepen waren niet meer nodig en het

kleinere fluitschip werd verdrongen door de galjoot. Tot slot, krantenpapier is vluchtig, een boek veel minder. Het is daarom lovenswaardig dat de oorspronkelijke NRC-artikelen tot een boek zijn omgewerkt. Tevens is de prijs van het boek zeer schappelijk. Het is geen gemakkelijk leesbaar boek, maar wie de tijd neemt, komt in ruim 200 pagina's veel te weten over een van de belangrijkste scheepstypes uit de Nederlandse scheepvaartgeschiedenis.

Sjoerd de Meer

A.P. van Vliet, *Vissers in oorlogstijd. De Zeeuwse zeevisserij in de jaren 1568-1648* (Middelburg: Werken uitgegeven door het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen, deel 14, 2003, 224 p., ill., ISBN 90-70534-39-8; €24,50)

In de visserijgeschiedenis van de Republiek is de meeste aandacht uitgegaan naar de Hollandse visserij. Een nauwkeurige studie naar de Zeeuwse visserij tijdens de Opstand ontbrak tot nog toe. In de historiografie werd er vanuit gegaan dat het bedrijf tijdens de periode 1568-1576 ten onder is gegaan, maar volgens Van Vliet is dit beeld niet correct. Hij wil in zijn studie laten zien dat er juist sprake was van een continuering van het bedrijf tijdens de zeventiende eeuw. Er vond een verschuiving plaats van de haringvisserij naar de kustvisserij en het bedrijf werd soms op kleinere schaal uitgeoefend, maar de visserij bleef een belangrijke rol spelen in de Zeeuwse economie. De centrale vraag is in hoeverre de Duinkerker kapers dit proces hebben beïnvloed. *Vissers in oorlogstijd* is op haast identieke wijze opgezet als Van Vliets eerdere studie naar de visserij van het Maasmondgebied tijdens de Opstand (*Vissers en kapers*, 1994). Hierdoor kan eenvoudig vergeleken worden.

Nadat in hoofdstuk een de sociaal-economische situatie in Zeeland geschetst is, beschrijft Van Vliet in hoofdstuk twee het visserijbedrijf. Van maar liefst 514 bemanningsleden en 2.199 stuurlieden achterhaalde hij de herkomst. In tegenstelling tot andere scheepvaartsectoren, blijken zij in grote meerderheid vooral uit Zeeland zelf afkomstig te zijn. Voor het vaststellen van de omvang van vloot en vangsten waren helaas weinig gegevens beschikbaar. Voor de haringvisserij lijkt er na de moeilijkheden van de eerste jaren van de Opstand tot in de jaren 1590 sprake te zijn van bloei. Over het bedrijf na 1600 is alleen een reeks gegevens van Brouwershaven beschikbaar. Als deze reeks representatief is, zou de Zeeuwse haringvisserij in een geleidelijk verval zijn geraakt. Een ontwikkeling die zich ook in het Zuiderkwartier heeft voorgedaan. Ook de pachtreeks voor verse vis laat de tegenslagen tijdens de jaren 1570 zien. Gegevens voor de periode 1580-1620 ontbreken, maar een reeks voor Veere laat daarna wel herstel zien. Bij de stelling van Van Vliet over de ontwikkeling van het bedrijf – kleinere schaal en heroriëntatie van de haringvisserij op de kustvisserij – dient dus enige voorzichtigheid in acht genomen te worden.

In de hoofdstukken drie en vier komen de gevolgen van de kaapvaart en de wijze waarop de vissers zich hiertegen probeerden te beschermen aan de orde. Toen de Spanjaarden tijdens de jaren 1580 Vlaanderen weer in handen kregen, werd Duinkerken omgevormd tot een kaperhaven. De kapers waren zowel individueel als in door de Spanjaarden uitgeruste eskaders actief. Zij waren vooral geïnteresseerd in het gijzelen van de stuurlieden voor wie zij een losgeld konden eisen. Het kwam ook voor dat een schip met haar gehele bemanning werd opgebracht of tot zinken werd gebracht. De executie van gevangen genomen kapers (door de overheden in Holland en Zeeland) leidde tot een escalatie van het geweld op zee.

Er bestonden verschillende mogelijkheden om het gevaar van de kapers af te wenden: konvooiering, blokkade van de kaperhavens, het uitrusten van kruiseskaders en Zeeuwse kaperschepen, het bewapenen van vissersschepen en het kopen van vrijgeleiden. Een optimale bescherming kon echter nooit worden geboden. Door uitgebreid bronnenonderzoek weet Van Vliet een duidelijk beeld te schetsen van het aantal Zeeuwse vissers en schepen (1580-1648: circa 510 genomen schepen) dat in aanraking kwam met de Duinkerkers. Vooral in de jaren na 1585, 1600 en 1630 sloegen de kapers vaak toe. Het verschil tussen de schade die werd toegebracht door 'zelfstandige kapers' en de eskaders had echter beter uitgewerkt kunnen worden. Het lijkt alsof de eskaders incidenteel grote schade toebrachten, terwijl de 'zelfstandige kapers' veel vaker kleinere schade berokkenden.

Van Vliet schat dat er met het betalen van losgelden een miljoen gulden was gemoeid, en dat het vervangen van schepen zo'n 656.000 gulden heeft gekost. Bij deze aanzienlijke kostenpost kunnen twee dingen gezegd worden. De vervangingswaarde die Van Vliet hanteert voor een buis (8.000 gulden) is waarschijnlijk te hoog en hij lijkt geen rekening te houden met de afschrijving die al had plaatsgevonden op oudere buizen. Daarnaast wordt niet duidelijk hoe de kosten van het losgeld werden afgewenteld. Volgens de auteur werden deze gelden vooral door de familie betaald. Bovendien sloten reders en vissers onderling verzekeringen af om de financiële gevolgen van een kaping te regelen. De financiële schade voor de reders zal dus veel lager zijn geweest dan Van Vliet veronderstelt. De invloed van de kapers op de rendementen zal dientengevolge kleiner zijn geweest dan deze cijfers suggereren.

Pas aan het eind van zijn studie (p. 159) stelt Van Vliet dat de rol van de Duinkerker kapers van 'wezenlijke betekenis' is geweest, maar dat de stagnatie van de Zeeuwse zeevisserij er 'niet volledig aan toe te schrijven' is. Van belang zou ook zijn geweest dat investeerders hun kapitaal gingen beleggen in sectoren als de landbouw, droogmakerijen, koopvaardij, VOC, WIC, kaapvaart en in de achttiende eeuw in de Middelburgsche Commercie Compagnie. Deze wijziging in investeringsgedrag wordt niet nader uitgewerkt. De ontwikkeling van de rendementen zal een belangrijk argument geweest zijn om al dan niet te investeren in de haringvisserij. Op basis van een aantal rederijrekeningen echter concludeert de auteur dat er tot 1650 sprake moet zijn geweest van een gunstig investeringsklimaat in de Zeeuwse visserij. Van Vliet had zijn betoog kracht bij kunnen zetten door explicieter in te gaan op dit punt. Nu lijkt zijn conclusie zomaar uit de lucht te komen vallen.

Geconcludeerd kan worden dat Van Vliet, op basis van uitgebreid bronnenonderzoek, een belangrijke bijdrage levert aan onze kennis van de Zeeuwse visserij tijdens de Opstand. Veel Zeeuwse vissers kwamen tijdens deze periode in aanraking met Duinkerker kapers. De auteur geeft een goed beeld van de materiële, fysieke en emotionele schade die de Duinkerkers de Zeeuwse gemeenschap hebben toegebracht. De economische aspecten hadden wellicht nader uitgewerkt kunnen worden. Desalniettemin kan uitgekeken worden naar een gelijksoortige studie over het Noorderkwartier waarop de auteur in zijn inleiding zinspeelt.

Christiaan van Bochove

Johannes Postma en Victor Enthoven (eds.), *Riches from Atlantic commerce. Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1585-1817* (Leiden/Boston: Brill Academic Publishers, 2003, xxviii + 525 p., ill., krtn., ISBN 90-04-12562-0; €129,00)

In het VOC-jaar 2002 werd de loftrompet zo luid over de Oost-Indische Compagnie gestoken dat er weinig anders meer te horen was. De indruk werd gewekt dat de import van Aziatische goederen de kurk was waarop de economie van de Republiek dreef. Dit boek laat een ander geluid horen: de scheepvaart en handel op de West was, zo betogen Postma en Enthoven, gedurende de zeventiende en achttiende eeuw minstens twee maal zo groot als die op de Oost, misschien met uitzondering van het einde van de zeventiende eeuw. Dat is een opmerkelijke dissonant en begrijpelijkerwijs beginnen de redacteuren in de inleiding dan ook met een verklaring voor de herkomst van het gangbare beeld. Zij plaatsen het ontstaan ervan in het begin van de negentiende eeuw, toen de winstgevende Atlantische handel begon in te zakken en de Oost-Indische handel aan belang begon te winnen. Daarmee begon een verschuiving in het historiografische perspectief die het zicht op de eerdere eeuwen verduisterde. Een additioneel probleem was dat in de oppervlakkige vergelijking tussen de Oost-Indische Compagnie en de West-Indische Compagnie de laatste er bekaaid afkwam. In tegenstelling tot de VOC had de WIC al na enkele decennia geen scheepvaart- en handelsmonopolie meer: het leeuwendeel van de commercie was overgegaan in particuliere handen. Een vergelijking tussen de twee compagnieën is dan ook niet hetzelfde als een vergelijking tussen Oost en West. Het doel van dit boek is om een betere schatting te geven van de omvang van de Nederlandse transatlantische handel en scheepvaart op de West in de zeventiende en achttiende eeuw en het belang ervan voor de Republiek te laten zien (p.1).

Het boek is verdeeld in vijf delen. In het eerste deel wordt de schijnwerper gericht op de vroege expansie, tot 1621 (een bijdrage van Enthoven), en op de WIC (Den Heijer). De handel op Brazilië vóór 1621 wordt belicht door Ebert. Deel twee (Afrikaanse handel en slavenvaart) begint met een artikel van Postma, waarin hij zijn eerdere schattingen van de Nederlandse slavenvaart herziet. Dit zijn belangrijke bijstellingen en het is daarom nuttig de voornaamste getallen hier weer te geven. Postma komt nu uit op 191.544 getransporteerde slaven in de zeventiende eeuw en op 309.865 in de achttiende eeuw (tabel 5.7). Het totaal aantal slaven daalt daardoor met 7,7% ten opzichte van de cijfers uit 1990. Hoewel de verhouding tussen de twee eeuwen iets verschuift, hoort de slavenvaart nog steeds meer bij de Pruikentijd dan bij de Gouden Eeuw. Het aandeel

van de Nederlanders in de totale transatlantische slavenvaart daalt van 4,7 naar 4,6%. De andere twee artikelen in dit deel betreffen de handel op West-Afrika van de WIC van 1674 tot 1749 (Den Heijer) en de handel tussen de Nederlandse forten in West-Afrika en Brazilië (Schwartz en Postma). In deel drie ligt het zwaartepunt aan de westelijke kant van de oceaan: een artikel van Klooster over de rol van Curaçao als doorvoerhaven, een bijdrage van Jordaan over de slavenmarkt op dat eiland, en een exposé van Schnurmann over de New-Yorkse koopman Jacob Leisler. In deel vier staat de handel en scheepvaart op Guyana centraal. Postma neemt Suriname voor zijn rekening, terwijl Van der Oest de 'vergeten kolonies' Essequibo en Demerary doet. In deel vijf geeft eerst Klooster en vervolgens Enthoven een overzicht en beoordeling van de Nederlandse transatlantische scheepvaart en handel. Het geheel wordt afgesloten met een uitgebreide bibliografie en een uitstekende index.

Het is alles bij elkaar een bewonderenswaardige exercitie in 'scheepjes tellen', die culmineert in de twee belangrijke tabellen in het concluderende hoofdstuk veertien. Tabel 14.2 geeft een schatting van de Nederlandse scheepvaart in het Atlantisch gebied rond 1650, die uitkomt op 280 schepen per jaar, waarvan meer dan de helft naar de West-Indische eilanden ging. In de tweede helft van de zeventiende eeuw daalde de totale scheepvaart naar ongeveer honderd schepen rond 1700, om weer te stijgen in de achttiende eeuw (tabel 14.3), waarover meer kwantitatieve gegevens beschikbaar zijn. In de periode 1780-1789 was de omvang van de scheepvaart gemiddeld tweehonderd schepen per jaar, met als bestemmingen voornamelijk Suriname, Essequibo/Demerary, Curaçao en Sint Eustatius. Ook begon in deze periode de scheepvaart op Noord-Amerika aan te trekken. Opvallend in zowel de zeventiende als de achttiende eeuw is dat het aandeel van de slavenvaart zo gering was: vijftien schepen omstreeks 1650 en slechts gemiddeld vijf per jaar in de periode 1780-1789. Zelfs in de decennia van 1740 tot 1780, de hoogtij van de slavenvaart, bedroeg het aandeel maar 9%. Natuurlijk, zo haast ik me politiek correct toe te voegen, gaat het alleen om de directe slavenvaart, niet om de vaart in producten van slavenarbeid, bijvoorbeeld uit Suriname. Ook de aard en waarde van de vervoerde goederen (verfhout, huiden, peper, ivoor, suiker, tabak, koffie, cacao, katoen) worden in dit afsluitende hoofdstuk aan een analyse onderworpen. De resultaten zijn opmerkelijk. In 1636 kunnen we de waarde van uit het Atlantisch gebied geïmporteerde goederen schatten op 17,5 miljoen gulden (31,3% van de totale import van de Republiek), tegen acht miljoen van de VOC (tabel 14.13). Bijna honderdvijftig jaar later was dat gegroeid naar zeventig miljoen (22,9%), tegen 37,9 miljoen van de VOC. De West was belangrijker dan de Oost, zo toont dit boek overtuigend aan.

Is er dan niets op deze bundel af te dingen? Jawel. Ten eerste is de zeventiende eeuw maar zwak vertegenwoordigd. In het bijzonder geldt dat voor de vaart op de West-Indische eilanden, terwijl deze, als we tabel 14.2 mogen geloven, juist het leeuwendeel van de transatlantische handel zou vormen. Dat had wel nader onderbouwd mogen worden. Ook de scheepvaart op Nederlands-Brazilië had gedetailleerder aan de orde mogen komen. Nu worden slechts de tachtig jaar oude cijfers van Wätjen gepresenteerd. Dat zijn twee lacunes die de samenstellers zelf ook in hun inleiding al constateren (p.10). De derde lacune die daar aangestipt wordt, Nieuw-Nederland, lijkt mij minder van belang. De scheepvaart daarop was niet erg omvangrijk. De cijfers die in tabel 4.5 gegeven worden zijn weliswaar te laag, omdat in het onderliggende onderzoek (mijn doctoraalscriptie) het notarieel archief van Amsterdam niet is meegenomen, maar meer dan 10% zal dat niet schelen. Belangrijker lijkt mij dat van de scheepvaart en handel in Noord-Amerikaanse tabak zo weinig bekend is. Juist in de laatste decennia van de zeventiende eeuw zou die wel eens omvangrijker geweest kunnen zijn dan wordt verondersteld. Hoewel de zeventiende eeuw er dus bekaaid van afkomt, valt dat de samenstellers, gezien de absentie van recent onderzoek, niet aan te rekenen. Zij moesten roeien met de riemen die ze hadden en hebben het daarmee ver gebracht.

Ten tweede ligt de nadruk van dit boek wel erg sterk op uitsluitend scheepvaart en handel, zonder dat de interne economie in de koloniën, productiemethoden of ondernemersgedrag veel aandacht krijgen. Alleen in de bijdragen van Jordaan over de Curaçaose slavenmarkt en van Schnurmann over de Atlantische koopman Jacob Leisler wordt daarvan afgeweken. Dat laatste artikel begint met het openingscitaat: "Jacob Leisler of New York wishes to sell 160 hogshead of Virginia tobacco to Jan Hendrick Sibingh en Cornelis Jacobs Moy, merchants at Amsterdam." Toevallig ken ik de Amsterdamse notariële akte waar hier naar verwezen wordt. Er is geen sprake van een wens tot verkopen aan Sibingh en Moy. In plaats daarvan machtigt Leisler hen om in zijn naam de tabak te verkopen. Dat is een heel ander soort handelsrelatie dan Schnurmann suggereert. Overigens, op de kaart bij dit artikel (p. 266) staat Salem op de verkeerde plaats. Dit plaatsje ligt in werkelijkheid iets ten noordoosten van Boston. En Baltimore werd pas gesticht in 1729, bijna veertig jaar na Leislers dood. Verder, zonder dat zulks kritiek is op de samenstellers die het natuurlijk vrij staat hun eigen keuzes maken, was het plezierig geweest als er af toe iets meer inbedding in de huidige wetenschappelijke discussies in *Atlantic history* had plaatsgevonden. Daarin komen diverse onderwerpen aan de orde, zoals migratie, cartografie, religie, bestuur en de culturele impact van het overzeese in Europa. Zowel qua thematiek als waar het gaat om de uitwerking blijft dit boek erg Nederlands in karakter.

Dat geldt ook stilistisch. Als derde opmerking moet het mij van het hart dat het Engels van veel van de bijdragen aan dit boek van matige kwaliteit is. Een goede tekstredacteur had hier eer aan kunnen behalen. Kromme zinnen, merkwaardige uitdrukkingen en idiomatische misgrepen, die alle het vermoeden van slecht vertaald Nederlands oproepen, verstoren nu het leesplezier. Dat is toch jammer voor een boek dat zich nadrukkelijk op de Engelstalige markt richt. Maar laat ik positief eindigen. Dit boek heeft grote verdiensten. Het geeft voor het eerst een overzicht van de omvang van de Nederlandse transatlantische scheepvaart in de zeventiende en achttiende eeuw, toont wat het aandeel daarvan in de gehele Nederlandse economie was en maakt de resultaten van veel recent Nederlands onderzoek beschikbaar voor een Engelstalig publiek. Het maakt mede daardoor duidelijk waar de gaten in onze kennis zitten en geeft dus ook onderzoeksdesiderata aan. Kortom, dit is een belangrijk boek.

Jaap Jacobs

Ronald Prud'homme van Reine, *Admiraal Zilvervloot. Biografie van Piet Hein* (Amsterdam: Arbeiderspers, 2003, 258 p., ill, ISBN 90-295-3663-2; €19,95)

"Siet hoe het volck nu raest, omdat soo grooten schat t'huys brenghe, daer weijnich voor hebbe gedaen (...)". Met deze treffende woorden van Piet Hein begint Prud'homme van Reine zijn biografie over *Admiraal Zilvervloot*. De admiraal had met zijn bejubelde verovering van de Spaanse zilvervloot een buit ter waarde van 11,5 miljoen gulden binnengehaald, maar hij genoot er naar eigen zeggen nauwelijks van. Toch heeft Hein uitgerekend daarmee een vaste plaats in het collectieve bewustzijn van de Nederlanders verworven. Tegelijkertijd moeten we constateren dat de meeste landgenoten weinig meer van hem weten dan dat hij de zilvervloot heeft veroverd. Maritiem historicus Ronald Prud'homme van Reine, die reeds eerder biografieën van Van Kinsbergen, De Ruyter en vader en zoon Tromp publiceerde, probeert in zijn nieuwste biografie over Piet Hein dat gat in kennis op bekwame wijze te dichten. Ongeveer driekwart van het boek gaat namelijk niet over de zilvervloot, maar over de andere activiteiten die Hein tijdens zijn leven heeft verricht. Dat echter betekent niet dat wij nu over een vrijwel volledige levensloop van deze zeeheld kunnen beschikken. Zo blijven de jeugd en het milieu waarin Piet Hein opgroeide, ondanks ijverig speurwerk in notariële en andere archieven, op veel punten onduidelijk. De auteur veronderstelt dat onze zeeheld in een redelijk welgesteld gezin in Delfshaven is opgegroeid, maar formuleringen als "alles wijst erop" en "het lijkt zeer wel mogelijk" geven aan dat hij op dit punt weinig weet en veel moet gissen. Persoonlijk denk ik dat vader Hein op een van de vele haringbuizen van Delfshaven heeft gevaren, waarop hij zoon Piet de eerste vaardigheden van het zeemansvak heeft geleerd. Maar eerlijk is eerlijk, ook daarvoor zijn geen bewijzen in archieven te vinden.

De directe en indirecte bronnen over het leven van Piet Hein nemen toe als hij ongeveer twintig jaar oud is. In 1598 zou hij onder zijn vader op het koopvaardijschip de *Rode Leeuw* hebben gevaren, dat in handen viel van de Spanjaarden. Vader en zoon Hein werden als krijgsgevangenen op Spaanse galeien tewerk gesteld totdat zij in 1602 bij een gevangenenruil vrijkwamen. Piet Hein vertrok kort daarop naar West-Indië waar hij opnieuw door de vijand gevangen werd genomen. Ditmaal zou hij vier jaar in het Castillo del Moro te Havana moeten brommen. Na terugkeer in de Republiek monsterde Hein aan op de VOC-vloot van Pieter Willemszoon Verhoeff, waarmee hij in december 1607 naar Azië voer. Hij begon zijn reis als onderkoopman op de *Hollandia* onder bevel van Simon Janszoon Hoen. De tocht vormde een keerpunt in de carrière van Hein. Nadat Verhoeff te Banda was vermoord en Hoen diens plaats als bevelhebber van de vloot had ingenomen, werd Piet Hein tot schipper van de *Hollandia* benoemd. Na ruim vierenhalf jaar keerde Hein met dit

schip in de Republiek terug, waarna hij in het huwelijk trad met Anneke Claesdochter de Reus, de weduwe van een van de schippers van Verhoeffs vloot. In de jaren na Azië voer hij als koopvaardijschipper in Europese wateren, waarbij hij enige tijd gedwongen werd om in dienst van de Republiek Venetië te varen. In 1620 besloot hij het varend bestaan op te geven. Piet Hein was tot dan een verdienstelijk zeeman geweest, maar geen held die zich door uitzonderlijke daden had onderscheiden.

Waarom de bewindhebbers van de WIC in het najaar van 1623 Piet Hein tot vice-admiraal onder Jacob Willekens hebben benoemd voor de aanval op Salvador, is onbekend. Prud'homme van Reine heeft er in elk geval geen duidelijke verklaring voor. Achteraf weten we dat hij in dienst van deze compagnie zijn grootste triomfen zou behalen. Zijn eerste wapenfeit was de verovering van Salvador, de belangrijkste stad van Brazilië en centrum van het rijkste suikergebied ter wereld. Door moedig optreden van Piet Hein werden de verdedigers van Salvador op de vlucht gejaagd en kon de stad worden ingenomen. Na deze geslaagde actie vertrok de vice-admiraal met een eskader van zeven schepen naar Angola voor een aanval op de Portugese stad Luanda. Die aanval mislukte evenals een enkele maanden later uitgevoerde aanval op het Braziliaanse stadje Espírito Santo. Tot tweemaal toe hadden Piet Hein en zijn manschappen voor de Portugezen in het stof moeten bijten. Terug in de Republiek werd hij in 1627 tot admiraal van een WIC-vloot van 31 schepen benoemd, waarmee hij een van de Spaanse zilvervloten moest proberen te veroveren. Die kans kreeg Piet Hein begin september 1628 toen hij met zijn vloot tussen Florida en Cuba kruiste. Maar de verovering van de zilvergaljoenen werd, mede door het laffe optreden van de Spaanse vlootvoogd Juan de Benavidez, geen huzarenstukje. Praktisch zonder een schot te lossen vielen de Spaanse schepen, die een veilig heenkomen in de Baai van Matanzas hadden gezocht, in handen van de Nederlanders. De rest van het verhaal is bekend.

Met de verovering van de zilvervloot was Piet Hein plotsklaps de belangrijkste Nederlandse zeeheld geworden. In publicitair opzicht had hij Jacob van Heemskerk, die Nova Zembla had overleefd, diverse malen naar de Oost was geweest en ten slotte in 1607 als held in de zeeslag bij Gibraltar was gesneuveld, van de eerste plaats verdrongen. Dat de verovering van de zilvervloot van grote psychologische betekenis is geweest in de strijd tegen de Spanjaarden staat als een paal boven water. Maar of Piet Hein daarvoor nou een heldenrol moet worden toegedicht, is twijfelachtig. Zelf vond hij van niet. Piet Hein werd liever herinnerd aan daden waarvoor hij echt "hadde ghevochten", zoals de verovering van Salvador. Na een groots onthaal in diverse steden werd 'admiraal zilvervloot', na onenigheid met zijn werkgever, door de admiraliteit van Holland tot luitenant-admiraal benoemd. Kort daarop vertrok hij naar de Vlaamse kust om het bevel van de blokkadevloot voor Duinkerken over te nemen. Daar maakte een vijandelijke kogel van een Oostendse kaper een eind aan zijn leven nog voordat hij een zeeslag op zijn naam kon schrijven of andere grootse daden had kunnen verrichten.

Prud'homme van Reine heeft de daden van Piet Hein helder en uitgebreid voor het voetlicht gebracht, maar of zij ook in brede kring zullen beklijven? Ik vrees dat de gemiddelde voetbalsupporter bij het luidkeels zingen van "hij heeft gewonnen ..." nog steeds de zilvervloot in gedachten zal hebben. Maar wie echt in Piet Hein geïnteresseerd is en meer van hem wil weten, raad ik aan om *Admiraal Zilvervloot* te lezen.

Henk den Heijer

Dirk van der Cruysse (ed.), *Mercenaires français de la VOC. La route des Indes hollandaises au XVIIe siècle. Le journal de Jean Guidon de Chambelle (1644-1651) suivi en annexe de la Relation d' un voyage aux Indes orientales par un gentilhomme français (1630-1636)* (Paris: Editions Chandeigne, 2003, 288 p., ill., ISBN 2-906462-97-7; €23,00)

Het aandeel buitenlanders dat als soldaat of matroos dienst heeft gedaan bij de VOC was zoals bekend aanzienlijk. Dat juist de Duitsers en in mindere mate ook enkele Scandinaviërs hun ervaringen te boek hebben gesteld is ook geen nieuws. Maar van de Fransen, die in veel kleinere aantallen de Compagnie hebben gediend, zijn nauwelijks verslagen overgeleverd. De uitgave door de Antwerpse hoogleraar Dirk van der Cruysse van twee persoonlijke Franse documenten is daarom des te interessanter. Van der Cruysse trof de grootste van deze twee teksten als handschrift aan in de Bayerische Bibliothek in München. In deze tekst beschrijft de auteur zijn reis van Parijs naar Amsterdam, zijn aanmonstering aldaar, de reis naar Batavia zijn dienstjaren in Batavia (1644-1646) en Malakka (1646-1651) en zijn terugreis. Van der Cruysse wist de auteur te identificeren als Jean Guidon de Chambelle. Dat moet een protestantse Parijzenaar van goed komaf zijn geweest, die gedreven door *curiosité*, maar ook wegens een onduidelijke liefdesaffaire of een of ander schandaal een paar jaar zijn land heeft moeten verlaten.

Het handschrift van Guidon bestaat uit drie soorten tekstelementen: persoonlijke observaties, korte journaalachtige aantekeningen en historisch-geografische inlassingen over bepaalde streken en steden (de Kaap, Batavia, Malakka). Als deze tekst iets toevoegt aan onze kennis over het compagniebedrijf dan is het vooral op detailpunten. Over zijn heen- en terugreis vermeldt hij niets wat niet ook in andere teksten te vinden is. Of sterker nog, al zijn observaties lopen parallel met contemporaine teksten. Alles wat hij vermeldt over de reis, de gang van zaken aan boord, de tucht, het eten, lezen we min of meer ook bij zijn Duitse tijdgenoten. En het lijkt geen toeval dat uit precies dezelfde jaren 1645-1646 maar liefst vier van dergelijke verslagen van Duitsers bewaard zijn gebleven. Het is niet onwaarschijnlijk dat er nog meer zijn geweest en het lijkt erop alsof men zich bij het schrijven conformeerde aan een populair oermodel en dat dit soort teksten al vroeg is gecanoniseerd.

Guidon is in verschillende opzichten geen doorsnee soldaat geweest. Van een landgenoot, die op de heenreis ook meevoer, had hij een aanzienlijke som geld geleend. Daarvan kon hij zich niet alleen een ruime particuliere voorraad eten en drinken aanschaffen, maar ook nog een grote hoeveelheid koopwaar. Guidon verkeerde bovendien op de heen- en de terugreis in een geprivilegieerde positie. Dankzij aanbevelingsbrieven kreeg hij toestemming om in de konstapelskamer te slapen. Aan het eind van zijn relaas vermeldt hij dat hij veel geleden heeft, vooral onder het ruwe en onbehouwen gedrag van de Nederlanders. Aan de andere kant maakte hij in Azië geen oorlogen mee en geeft hij geen enkel voorbeeld van een onmenselijk bestaan. Het lijkt er sterk op dat hij dankzij zijn financiële positie en zijn contacten in hogere kringen gevrijwaard bleef van al te ellendige opdrachten. Het was met geld goed mogelijk om de vervelendste opdrachten af te kopen en het lijkt erop dat hij zich vooral stoorde aan 'ongeciviliseerd' gedrag. Hij was een heer van stand tussen ruwe klanten, die zich ergerde aan de onbeschaamdheden van de Europeanen, maar tegelijkertijd een oog had voor de beschaafdheid van Aziaten. Guidons leven bestond uit wachtlopen en marcheren bij ceremoniële optochten. Over het militaire bestaan komen we dan ook niet veel te weten. Waarom, zo vraagt men zich af, heeft deze man, die toch meer in zijn mars had, geen promotie gemaakt? Hij is in die zeven jaar zelfs niet bevorderd tot korporaal. Zelf geeft hij als verklaring dat hij het Nederlands nooit machtig is geworden, maar misschien vond hij het zo ook wel best en had hij geen zin om in een hogere rang ook langer te dienen. Wat Guidon vooral het vermelden waard vond, waren de ongehoord wrede straffen en de executies in Batavia en Malakka. Ook weidt hij volop uit over de feestelijkheden tijdens het bezoek van ambassades uit Atjeh of Solor. Over de afzonderlijke bevolkingsgroepen die hij uitvoerig beschrijft, heeft hij onderscheiden meningen. De Chinezen beoordeelt hij negatief. De Maleiers daarentegen bewondert hij zeer. Over de terugreis geeft Guidon ook nog enkele bijzonderheden. Hij is een van de weinigen die vermeldt hoeveel dieren er mee teruggingen, deels als voedsel (varkens, koeien, schapen, geiten, kippen, eenden), deels als curiositeit voor patria (twee kleine neushoorns, herten, jonge arenden, honden, apen en papagaaien). Deze hele menagerie veroorzaakte een ongelofelijke smerigheid op de dekken zodat de matrozen wel drie of vier maal daags het dek moesten schrobben.

Achter het persoonlijke verslag van Guidon heeft professor Van der Cruysse nog diens nautische journaal gepubliceerd, dat in het originele handschrift tussen de hoofdtekst staat. Hierop volgt nog de korte tekst van een reis naar Oost-Indië "par un gentilhomme français arrivé depuis trois ans". Anders dan de tekst van Guidon is dit reisbericht gepubliceerd en wel in Parijs in 1645. Het betreft een korte anonieme beschrijving van relatief vroege reizen (1630-1637) naar Formosa, China, Japan, India en in de Perzische Golf. De auteur heeft vooral een grote achting voor de Perzen. Van der Cruysse heeft de tekst met het oog op een Frans publiek, dat weinig notie zal hebben van de VOC, uitvoerig ingeleid, geannoteerd en van verklarende woorden voorzien. De tekst is niet getranscribeerd, maar in hedendaags Frans overgezet.

Deze uitgave is een aanwinst. Voor de Nederlandse VOC-kenners vooral omdat het een aantal levendige details uit het dagelijkse soldatenbestaan oplevert. Bovendien geeft Guidon informatie over het leven in Batavia en Malakka over jaren waarvan de dagregisters verloren zijn gegaan. Voor Fransen is het een goede introductie op de Compagnie in het algemeen. Op dat gebied bestaat er namelijk vrijwel

niets. Volgens Van der Cruysse bestaan er maar drie Franstalige teksten van VOC-dienaren. Dat zijn de in deze editie bezorgde twee en daarnaast het relaas van de Zwitserse Élie Ripon, die tussen 1617 en 1627 de VOC diende. Zijn *Voyages et aventures* zal volgend jaar eveneens bij Chandeigne verschijnen. Overigens bestaat er wel degelijk nog een Franstalig VOC-verslag, namelijk het *Journal historique* van de chirurgijn Louis Relian, die in 1752 naar Batavia voer. Dit uitvoerige handschrift berust in de Bibliothèque Publicque in Genève. Een kopie bevindt zich bij Antiquariaat Forum en zou eigenlijk een plaats moeten krijgen in een Nederlandse openbare instelling.

Uitgeverij Chandeigne heeft in haar mooie reeks 'Collection Magellane' een voorbeeldige uitgave gemaakt van deze door Van der Cruysse bezorgde reisteksten. Men vergeeft de uitgever graag dat het omslag wordt gesierd door een stoet soldaten die pas een eeuw na Guidon in Malakka voortmarcheerde.

Roelof van Gelder

John F. Guilmartin, *Galleons and galleys* (London: Cassell, 2002, 224 p., ill., ISBN 0-3-4-35263-2)

Met dit vlotgeschreven en prachtig geïllustreerde boek keert de voormalige helikopterpiloot van de Amerikaanse luchtmacht en militair historicus John Guilmartin terug naar het onderwerp waarover dertig jaar geleden zijn inmiddels klassieke *Gunpowder and Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century* verscheen. Minder gedetailleerd maar met meer verve, schetst Guilmartin opnieuw de revolutie in de oorlogvoering ter zee. De introductie van het buskruit en van zwaar geschut aan boord maakte, in combinatie met de inzet van de galei en het galjoen, een radicale herverdeling mogelijk van militaire en economische macht. Dit proces begon in het Middellandse Zeegebied, zette zich voort op de Atlantische Oceaan en de Oostzee en legde uiteindelijk de basis voor de Europese beheersing van de wereldzeeën. De hoofdlijnen van het betoog worden hier en daar onderbroken door beknopte uiteenzettingen over zeeslagen, die mede inzichtelijk worden gemaakt met behulp van kaarten waarop slagordes en vlooteskaders in achtereenvolgende fasen zijn weergegeven.

Volgens Guilmartin kenmerkte Europa zich in vergelijking met de overige werelddelen door een sterke interne rivaliteit die aanleiding gaf tot de ontwikkeling van technologie die oorlogvoering ter zee mogelijk maakte. Terwijl in de Middeleeuwen in principe ieder zeegaand schip voor oorlogvoering kon worden aangewend, vereiste de introductie van buskruit en het gebruik van zware artillerie aan boord speciale schepen. De galei was het eerste scheepstype dat uitermate geschikt was voor de oorlogvoering ter zee vanwege zijn grote wendbaarheid en bruikbaarheid in ondiepe kustwateren. Het werd dan ook dikwijls gebruikt voor raids en 'kleine oorlogjes' in het Middellandse Zeegebied. De veelvuldige strijd in dit gebied zou de Noord-Atlantische zeemachten uiteindelijk tot voordeel strekken.

De Portugezen zetten vanaf omstreeks 1440 het relatief lichte en toch zeer zeewaardige karveel in voor hun exploraties. Vanwege zijn stabiliteit en zijn relatief lage boorden was dit scheepstype geschikt om een aantal stukken zwaar geschut aan boord te voeren. De Portugezen zijn de eersten geweest die het voordeel inzagen van laag boven de waterlijn afgevuurde kogels waarmee de rompen van vijandige schepen konden worden doorboord. Dankzij deze innovatie, die hen in staat stelde vijandige vloten zonder enteren te verslaan of op een afstand te houden, drongen zij Azië binnen.

Ten opzichte van het karveel moest de kraak het hebben van haar omvang en hoogte, in het bijzonder van de kastelen voor en achter. Vanwege de bescherming die deze schepen boden zijn ze al snel door de Portugezen gebruikt voor het goederentransport vanuit Azië. Kraken zijn de eerste schepen geweest waarop zwaar geschut benedendeks is geplaatst achter afsluitbare geschutpoorten. Vermoedelijk hebben de Fransen dit rond 1500 voor het eerst gedaan. Overigens ging het hier om in het achterschip geplaatste stukken geschut waarvan de lopen aan de achterzijde, aan weerszijden van het roer, naar buiten staken. Het galjoen had een smallere en langere romp dan de kraak, een hoog achterdek, en een snavelvormig voorsteven. Het voorkasteel was zo ontworpen dat zwaar geschut in de vaarrichting van het schip kon worden ingezet. Galjoenen waren de eerste schepen die zwaar geschut op transatlantische tochten voor offensieve doeleinden konden inzetten. Francis Drake heeft met deze schepen zijn grote successen geboekt. In de loop van de zeventiende eeuw maakte het galjoen geleidelijk plaats voor het linieschip, in Europese wateren althans. De galei verdween minder snel dan het galjoen. Nog in de Grote Noordse Oorlog (1700-1721) zetten Zweden en Rusland galeien in op de Oostzee.

Galleys and Galleons biedt als het ware een helikoptervisie op de wereldzeeën waarover Europeanen zich met hun schepen verspreidden. Door af en toe in te zoomen op een zeeslag ontstaat een afwisselend en evenwichtig betoog over strategie en taktiek waarin de plooien van de geschiedenis worden gladgestreken. Het resultaat is uiterst leesbaar en verhelderend. Wie zich interesseert in historiografische oneffenheden kan elders terecht.

Louis Sicking

Perry Moree (red.), *Kikkertje lief. Brieven van Aagje Luijtsen geschreven tussen 1776 en 1780 aan haar man Harmanus Kikkert, stuurman in dienst van de VOC* (Texel: Boekhandel Het Open Boek, 2003, 240 p., ill., ISBN 90-70202-34-4; €19,50).

Het VOC-herdenkingsprogramma in 2002 op Texel was voor Perry Moree de impuls voor de uitgave van de brieven van de jonge Texelse Aagje Luijtsen aan haar echtgenoot Harmanus Kikkert. Door deze brieven krijgen we een blik vanuit vrouwelijk perspectief op de VOC-geschiedenis. Dat is niet onbelangrijk, meent Moree terecht; onze kennis van het verleden berust immers vrijwel uitsluitend op 'mannelijke' bronnen. Het enorme VOC-archief bijvoorbeeld laat nauwelijks iets zien van de persoonlijke kant van het leven van families in dienst van de VOC.

De aantrekkelijke omslag alleen al zal een breed publiek verleiden om kennis te maken met de brievenschrijvende Aagje Luijtsen en haar echtgenoot 'Kikkertje'. De brieven staan centraal in deze uitgave, waarin Moree ook onder meer de beide welvarende Texelse geslachten Luijtsen en Kikkert in beeld heeft gebracht, en de reizen van Harmanus Kikkert en zijn beide oudere broers. Zo maakte de oudste, Albert Kikkert, slechts één reis in dienst van de VOC, maar Arie minimaal zes reizen. Harmanus ondernam als twintigjarige in 1769 de eerste van zeven reizen naar het verre Azië, op een schip waarop zijn oudere broer Arie opperstuurman was. Na zijn tweede reis, Harmanus had toen bijna zes jaren onafgebroken gevaren, trouwden hij en Aagje Luijtsen op 2 juni 1776. Kort daarop ging Harmanus weer naar zee; bij terugkomst zag hij voor het eerst zijn dan al ruim een jaar oude zoon Lammert. De reis die hij een jaar later maakte, bleek een heel bijzondere te worden, niet in de laatste plaats omdat die reis ons nu kennis kan laten maken met de brieven die hij van Aagje Luijtsen tijdens die drie eerste reizen had ontvangen. Op de terugreis namelijk werd zijn schip in de Zuid-Afrikaanse Saldanhabaai buitgemaakt door de Engelsen met wie de Republiek in oorlog was; het bundeltje brieven verdween naar Engeland. Op een neutraal Deens schip keerde Harmanus eind 1781 terug op Texel. Zijn in mei 1780 geboren zoontje Klaas zou hij nooit zien; vóór Harmanus' thuiskomt was dit kind al overleden. Tussen 1783 en 1787 zou Harmanus nog twee reizen maken voor de VOC; de laatste reis als gezagvoerder. De carrière van Harmanus Kikkert zien we niet alleen uitgedrukt in zijn verschillende functies, maar ook in de oplopende gages: van kwartiermeester (14 gulden per maand), derde stuurman (26 gulden), onderstuurman (32 gulden), opperstuurman (48 gulden) tot gezagvoerder (66 gulden).

Het grootste deel van het boek is gewijd aan Aagje Luijtsen en de 19 brieven die zij tussen november 1776 en november 1780 aan haar echtgenoot 'Kikkertje lief' schreef. Op een prettige manier koppelt Moree eerst een beschrijving van de inhoud van de brieven aan de reizen van Harmanus Kikkert in die periode, waardoor een afgerond geheel ontstaat. Vóór de kennismaking met de eigenlijke brieven weten we dan al dat Aagje Luijtsen moeite had met haar leven als twintigjarige moeder die, anders dan haar nog ongetrouwde vriendinnen, nauwelijks de deur uit kon met haar echtgenoot op zee. Ze schrijft Harmanus over de vorderingen van hun zoontje Lammert, over haar angst dat haar man niet zal terugkeren, het plezier en de ruzies met familieleden, over de bruiloften en begrafenissen op Texel. Ook de zorg om haar gezondheid, haar eenzaamheid en verdriet beschrijft ze uitvoerig. Aangrijpend is het bericht aan Harmanus over de dood van hun zoontje Klaas: "Hij is aan de kinderpokkes gestorven was van zijn hoofd tot zij voetijes toe vol en het sm[a]rtelijks[t] daar van dat hij in zijn borstije is gesmoord (...) wat een liefde ik van dat kind gehad heb kan ik u zoo niet schreijven lief want u kant het zoo niet begreijpen want heeft het nooyt gesien" (p.200).

Bij de transcriptie van de 19 brieven van Aagje Luijtsen en de vijf brieven van een aantal familieleden en vrienden is gebruik gemaakt van fotokopieën van de originele brieven die berusten in het Public Record Office in Londen. Moree heeft de teksten letterlijk overgenomen. Ontbrekende letters en woorden of woorddelen zijn tussen rechte haken gezet; waar hoofdletters en interpunctie ontbreken zijn die door Moree toegevoegd. Dat maakt het de(ze) lezer mogelijk inadequate interpretaties te onderkennen, zo-

als bijvoorbeeld: 'ik verlang zoo na uw lief dat ik het niet kan uijtstaan'; in transcriptie lezen we: "Ik verlang zoo na[ar] uw lief, dat ik het niet kan uijtstaan". Moree interpreteert 'lief' hier blijkbaar als 'liefde'; een komma na 'uw' verdient echter de voorkeur: 'lief' is een aanspreking (p.131). Op pagina 100 staat in de kopie van een brief van Aagje: 'het is allan [=telkens] bij mij liefste of ik (...)'. De transcriptie geeft: "Het is als allan, mij liefste, of ik (...)": Moree voegt hier 'als' toe en laat 'bij' weg; bovendien is de aanspreking niet 'mij liefste', maar 'liefste'. Soms maakt de transcriptie de interpretatie onmogelijk. Zo luidt de tekst van Aagje Luijtsen: 'mijn sinne lijke wel spuule [=spelen] te gaan van liefde' (p.134). Vrij vertaald geeft de brievenschrijfster hier aan dat ze wel van de wijs lijkt door de liefde. Dit blijkt ook uit de voorafgaande alinea waarin ze schrijft gehaast en vergeetachtig te zijn. In de transcriptie lezen we echter: "Mijn sinnelijke wel sp[e]uule te gaan van liefde", met als onmogelijke interpretatie: zin hebben in liefdesspel (p.137). Een ander voorbeeld tot slot. Als Aagje Luijtsen schrijft: 'velbeel u dat eens', leest Moree dit als "velbalie dat eens", wat zou betekenen: schrijf er mij eens uitvoering over (noot 13, p.161). Enkele regels eerder echter schrijft Aagje ook 'velbeel', maar dan verandert ze zelf de 'l' in een 'r' (p.158). Moree onthoudt de lezer bovendien nogal wat woordverklaringen. Zou de moderne lezer de betekenis kennen van woorden zoals 'guuzen' (p.92), 'een kleft' (p.123), 'een bedroefd spil' (p.204)?

Dergelijke tekortkomingen doen jammer genoeg afbreuk aan dit zo fascinerende boek. Voor de vormgeving is niets dan lof: er zijn vele mooie illustraties en de kopiefragmenten zijn afgedrukt op een achtergrond van achttiende-eeuws papier. Zelfs een liedje uit een brief van Aagje Luijtsen is los bijgevoegd en op melodie gezet.

Netty van Megen.

Sophie Linon-Chipon, *Gallia Orientalis. Voyages aux Indes Orientales, 1529-1722. Poétique et Imaginaire d'un genre littéraire en formation* (Paris : Presses Universitaires de la Sorbonne, 2003, 692 p., ISBN 2-84050-261-5)

Dans ce livre, Sophie Linon Chipon analyse les récits parvenus jusqu'à nos jours des voyages maritimes vers les Indes Orientales effectués par des Français. La période d'étude commence au début du seizième siècle et se termine en 1722 date à laquelle le monopole du voyage vers cette destination revient à la Compagnie Française des Indes Orientales et où se met en place une littérature quasi conventionnelle sur cette espace géographique.

La première partie du livre revient sur les différentes expéditions parties à la recherche de ces épices. La première connu à ce jour est celle des frères Parmentier partis en 1529. Il faudra attendre près de trois quarts de siècle pour que d'autres français suivent leur trace. Les récits de François Martin Vitré, de François Pyrard de Laval puis de Augustin Beaulieu de Dieppe montrent les difficultés de la navigation mais aussi les difficultés commerciales du fait de l'influence des Hollandais dans cette partie du monde. Par la suite, les expéditions des années 1640-1670 auront un caractère plus militaire et colonial avec la recherche de point d'appui notamment avec Madagascar. La plus célèbre expédition est celle du marquis de Mondevergue partis en 1670-1675 avec plusieurs milliers d'hommes. Personnellement, cette partie m'a beaucoup intéressé car il est indiqué la possibilité que des actes de course ou de piraterie aient été commis dans cet Océan dès les années 1640 (récit de Cauche). Les années 1680-1720 peuvent se caractérisé par une poursuite des buts précédents mais aussi par des campagnes en direction du Siam et par l'utopie huguenote vers l'Afrique du Sud.

Le survol historique est fort correct (quelques légères erreurs comme à la page 83 le nom des différents capitaines) mais il mérite quelques corrections par la lecture d'autres livres sur l'histoire maritime et coloniale de la France dans cette partie du monde. Des plans et illustrations notamment cartographiques auraient permis au lecteur lambda de repérer les lieux cités mais aussi de connaître et suivre les périples des différents voyageurs.

La seconde partie du livre, et la plus importante, est une étude de cette littérature des voyages. Après avoir rappelé l'engouement pour ce genre littéraire au milieu du dix-septième siècle, l'auteur concentre son analyse sur l'approche et les fondements des voyages et de l'écriture : les origines, les conditions de voyage avec la description de moment fort comme le passage de la ligne mais aussi des risques encourus. L'analyse du vocabulaire permet de découvrir le regard de ces narrateurs sur le monde qu'ils découvrent. Tous ne le décrivent pas de la même façon, certains étant plus acteurs que d'autres. Le monde décrit est empreint d'un mélange de mythe et de réalité, de merveilleux ou d'effroi. Toutefois vers la fin du dix-septième, on constate une recherche de la description réelle et fidèle de cet espace. On sent l'homme des Lumières qui pointe avec son regard sur les coutumes et les modes de vie des autres, mais aussi par sa recherche d'un monde utopique, un Eden qui se rencontre notamment chez les Huguenots. Ces voyageurs ne sont pas les seuls: dans son histoire des plus fameux pirates; le capitaine Johnson alias Daniel Defoe relate l'épisode de ce monde pirate utopique de Libertalia et d'une des figures de proue le capitaine Misson.

Ce livre riche, agréable à lire, intéressera tout autant les historiens de la littérature que ceux de la marine par les éléments qu'il apporte. L'ouvrage signale ces mémoires et récits de voyageurs qui sont parfois méconnus. Toutefois, les références indiquant où trouver ces ouvrages sont celle de la Bibliothèque Nationale de France. Les nombreuses notes servent à illustrer les idées de l'auteur mais dans certains cas elles paraissent trop longues. Heureusement, que Madame Linon Chipon y remédie par un savant découpage et des titres bien choisis. Une bibliographie importante termine le livre mais une classification aurait permis d'éviter l'impression de confusion des outils utilisés. En effet, après la désignation des différents textes du corpus et des études déjà effectués sur ceux-ci, il y a un certains mélanges des ouvrages aux statuts différents (livre et articles d'histoire, de littérature etc. avant 1900 et après 1900) qui n'aident pas forcément le lecteur qui souhaite poursuivre ses rêveries où recherches que lui aurait insufflé cet ouvrage. Car ce livre est un ouvrage formidable, de qualité et sûrement de référence et/où de modèle pour d'autres travaux sur des thèmes identiques mais dans d'autres espaces.

Roberto Barazzutti

Markus Eder, *Crime and Punishment in the Royal Navy of the Seven years' War, 1755-1763* (Aldershot: Ashgate, 2004, 200 p., ISBN 0-7546-3507-4; £ 49.99)

Het voorliggende boek is niet van het soort dat zeegeschiedenis voor een algemeen geïnteresseerde lezer aantrekkelijk maakt. Dat geldt waarschijnlijk alleen voor iemand met rechtshistorische belangstelling. *Crime and Punishment* is de eerste publicatie van Eder, de bibliografie althans vermeldt geen ander geschrift van zijn hand. Het boek draagt alle sporen van een eerste publicatie, want de auteur deelt alles mee wat hij aan de hand van zijn vraagstellingen heeft gevonden, ook in cijfers tot achter de komma. Hij begeeft zich niet buiten de door hemzelf gestelde perken.

Het onderwerp is interessant. De Zevenjarige Oorlog was cruciaal in de verdere uitbreiding en bevestiging van het Britse overzeese rijk. Op het continent vochten de andere Europese grote mogendheden hun conflicten uit, waarbij de Pruisische legers door de Britten zwaar werden gesubsidieerd. De Britse marine opereerde op alle wereldzeeën en telde gemiddeld zeventigduizend man personeel. Dat veroorzaakte spanningen op de arbeidsmarkt voor zeevarenden, met onvermijdelijk de harde inzet van press gangs. Schepen en hun bemanningen waren ver en lang van huis en lagen op station in Jamaica, Minorca, Bombay of elders. Daarover zou de lezer wel meer willen weten. Een inkadering van de vlootactiviteiten in het algemene oorlogsverloop zou hierbij eveneens nuttig zijn. Eder biedt zulks zijn lezers niet. De *crimes* zijn er en de *punishment* is vervolgens aan de orde. De auteur houdt zich hierbij strak aan de tien probleemvelden waarmee modern onderzoek naar misdaad in achttiende-eeuws Engeland (niet in Schotland en Ierland) zich bezighoudt. Hij bestudeert binnen dit kader de marine en wel in de Zevenjarige Oorlog. Bronnenmateriaal is er voldoende, zelfs veel meer dan voor de rechtspleging aan de wal. De Zevenjarige Oorlog is voor hem interessant omdat in 1749 een herziene artikelbrief is uitgegeven met zwaardere straffen voor desertie en handtastelijkheden van minderen tegenover meerderen.

Het boek biedt precies wat een strikte interpretatie van de titel suggereert: welke overtredingen, hoe vaak en waar vonden plaats tussen 1755 en 1763, en op welke wijze werden ze waar bestraft en eventueel al naar soort gepardonneerd. De auteur stelt zich telkens een reeks van strak geordende vragen en trekt dan per soort overtreding en strafmaat zijn conclusies. Het is zo een perfect geordend boek geworden. Eder onderscheidt zes verschillende regio's: Home Waters, Mediterranean, East Indies, North America, Leeward Islands en Jamaica. Hij constateert dat tussen deze regio's verschillen in strengheid bestonden, evenals in frequentie van soorten delicten. Tot zijn meer algemene conclusies behoort de bevinding dat de artikelbrief van 1749 wat betreft het verplicht opleggen van de doodstraf voor bovengenoemde vergrijpen niet werd nageleefd. De marine was ook pragmatisch inzake het direct afdoen van vergrijpen door de scheepsraad, de 'summary jurisdiction'. Dat kon voortvarend ge-

beuren. Wanneer de strafmaat de twaalf laarzingen te boven ging, behoorde officieel de zaak naar een krijgsraad in een van zes regio's te worden verwezen. Doodslag en het verlies van het schip vielen in ieder geval onder de competentie van zo'n krijgsraad. Het samenstellen en het bijeenkomen van een krijgsraad (bestaande uit vijf tot dertien leden) waren omslachtig en tijdrovend. Daarom werd veel aan de afhandeling op de schepen zelf overgelaten. De regionale krijgsraden leverden ook meestal strengere straffen op. De marine ontkwam er echter niet aan om bepaalde zaken door de burgerrechter te laten berechten, zoals mishandeling door officieren van minderen, de geldigheid van impressment, doodslag door press gangs en meineed. Opvallend vaak volgde op een doodvonnis een koninklijk pardon. De tekst van de artikelbrief van 1749, een overzicht van rechtszaken en goed register sluiten het boek af. Er is geen enkele illustratie.

J.R. Bruijn

J.F. Fischer en S. Kingma, *De Delft boven water* (Franeker: Van Wijnen, 2003, 88 p., ill., ISBN 90-5194-240-0; €22,50)

De Delft zou de Delft niet zijn zonder Fischer. Na uitvoerig onderzoek schreef hij *De dag-journalen met de complete authentieke geschiedenis van 's Lands Schip van Oorlog Delft en de waarheid over de Zeeslag bij Camperduin* en leverde de inspiratie tot de bouw van de replica in Delfshaven. Dit magnum opus is duur en niet licht toegankelijk voor de geïnteresseerde leek, waaronder de meeste bezoekers van Scheepswerf De Delft. Het was daarom een goed idee om naast dit standaardwerk een populair boek te produceren. Of auteurs en uitgever daarin met *De Delft boven water* volledig zijn geslaagd, is echter de vraag.

Het boek is ingedeeld in drie hoofdstukken. Hoofdstuk één verhaalt de levensloop van schip en opvarenden vanaf de indienststelling in 1787. Allerlei zaken als leven en straffen aan boord, rekruteringsproblemen en admiraliteitsbeleid wisselen elkaar af. In hoofdstuk twee volgt de slag bij Camperduin. De vloten waren nominaal van ongeveer gelijke sterkte. De Britten hadden echter het voordeel van de loefpositie en konden door betere geoefendheid ongeveer drie keer zoveel kanonvuur geven. De uitslag is bekend. In hoofdstuk drie wordt beschreven hoe het wrak na 1977 verkend werd, en komt de bouw van de replica aan de orde. De Delft zou nooit zo bekend geworden zijn zonder die replica. Jammer daarom dat men beperkt ingaat op het project, de ontstaansgeschiedenis, uitgangspunten en organisatie. De evenwichtige en historisch-wetenschappelijk verantwoorde aanpak van scheepsbouwmeester Jaap Luiten en zijn team verdienen meer dan de weinige woorden die daar nu aan gewijd zijn.

Het boek is overwegend in een soort journaalvorm geschreven, met gebruik van de onvoltooid tegenwoordige tijd, ook waar het verhaal duidelijk in de tijd terugstapt. Waarschijnlijk ter wille van de eenvoud zijn jaartallen spaarzaam vermeld. Dit maakt het voor de lezer niet gemakkelijk zonder extra inspanning de lijn van het verhaal te volgen, wat niet de bedoeling van een populair boek kan zijn. Een meer thematische opzet, met handhaving van de driedelige structuur, had misschien een beter resultaat geleverd. De illustraties ondersteunen de tekst goed, de weinige kadertekstjes wat minder.

De voortgang van het replicaproject was in 2003 in gevaar vanwege de financiële onderbouwing, maar die is nu voorlopig verzekerd. Het project kan van grote waarde zijn voor de verdieping van onze kennis over de laat achttiende-eeuwse scheepsbouw. Daarom wens ik dit boek, ondanks zijn beperkingen, hoge verkoopcijfers toe om zo de belangstelling voor het project en het bezoekersaantal te bevorderen.

Gerbrand Moeyes

Nel Noordervliet-Jol, *Scheveningen bezit. Kleden en leven op Scheveningen door de eeuwen heen* (Den Haag: De Nieuwe Haagsche, 2003, 212 p., ill., ISBN 90-77032-29-0; €39,00)

Voor wie zich met de geschiedenis van Scheveningen bezighoudt, is de auteur van dit boek geen onbekende. Mevrouw Noordervliet-Jol heeft al diverse boeken over deze vissersplaats op haar naam staan, waaronder de *Kroniek van Scheveningen* en een tweedelig genealogisch werk over het geslacht Jol. Haar werk kenmerkt zich door uitgebreid en nauwgezet archiefonderzoek. Voor haar laatst verschenen boek maakte mevrouw Noordervliet-Jol gebruik van diverse notariële archieven en het archief van de Weeskamer, die zich in het gemeentearchief van Den Haag bevinden. *Scheveningen bezit* is in beginsel een boek over soorten kleding die de inwoners van het vissersdorp vanaf het midden van de zestiende eeuw tot aan het begin van de twintigste eeuw hebben gedragen. Via het verhaal van kleding echter komt de lezer ook veel te weten over de verschillende sociale groepen die zich geleidelijk in het vissersdorp hebben gevormd; over hun materiële bezit, maar ook over het leven van vissers en de opkomst van de rederij.

Het boek bevat zes hoofdstukken: in de eerste vijf wordt een in tijdvakken ingedeeld chronologisch overzicht geboden van de veranderingen in kleding en huisraad van de Scheveningse vissersbevolking, terwijl in hoofdstuk zes de kinderkleding van 1700 tot 1920 aan bod komt. Elk hoofdstuk kent een min of meer uniforme opbouw. Eerst wordt in kort bestek de geschiedenis van de betreffende periode behandeld, waarbij de ontwikkelingen in Scheveningen worden verbonden met die in Nederland en soms met die in de rest van Europa. Daarna volgt een exposé van kleding en huisraad, uitgesplitst in verschillende sociale groepen, onder meer visverkopers, reders, stuurlieden, gewone vissers en ambachtslieden die met het visserijbedrijf verbonden waren.

In de boedelbeschrijvingen die als basismateriaal voor het boek dienden, zit een schat aan directe en indirecte informatie over de visserij verborgen. Zo maakt de lezer kennis met de nalatenschap van de in 1589 gestorven Wouter Jansz. Bom, die tijdens zijn leven aandelen had in tien vissersschuiten, maar ook masten, riemen, netten en andere benodigdheden aan scheepsbezitters leverde en mede-eigenaar was van een taanderij in Delfshaven. Uit de inventaris van de nalatenschap van Jacob Adriaensz., die in 1540 overleed, blijkt dat hij eigenaar was van meerdere haringbuizen die in Rotterdam havenden. Dit soort gegevens maken duidelijk dat, in tegenstelling tot het gangbare beeld in de literatuur, een plaats als Scheveningen al in de zestiende eeuw verschillende reders onder haar bevolking telde. Tot heden werd er vanuit gegaan dat de kustvisserij van dorpen als Scheveningen en Katwijk tot in de achttiende eeuw een sterk maatschapkarakter had, waarbij de één een visserspink, de ander vistuig en weer anderen hun arbeid in de maatschap inbrachten. Dat beeld echter dient door bovenstaande en andere gegevens uit het boek bijgesteld te worden.

Uit de boedelbeschrijvingen blijkt dat veel Scheveningers in de achttiende eeuw een zekere mate van welstand bereikten. Het bezit van gouden en zilveren voorwerpen nam toe, maar ook het gebruik van dure stoffen voor kleding als Indiase sits (beschilderde katoenen stoffen). Overigens constateert de auteur ten onrechte dat de invoer van deze stof in de zeventiende en achttiende eeuw het gebruik van linnen heeft verdrongen. Tot in de negentiende eeuw bleef linnen een belangrijk materiaal voor het vervaardigen van kleding. Het is wel opmerkelijk dat er in het achttiende-eeuwse Scheveningen sprake was van welvaartsstijging, aangezien de opbrengsten uit de visserij juist toen sterk verminderden. Dat gold in deze eeuw niet alleen voor de haringvisserij, maar ook voor de kustvisserij die aan het eind van de achttiende eeuw zelfs met beperkte subsidies overeind gehouden moest worden. Een verklaring voor dit fenomeen is niet gegeven. In diezelfde periode nam het aantal reders toe en groeiden de verschillen tussen de sociale groepen. De reders vormden de meest vermogende en ontwikkelde groep in het dorp. Zo bezat de reder Abraham Kooper niet alleen schepen, maar ook veertig boeken waaronder werk van de joodse geschiedschrijver Flavius Josephus en de Hollandse koopman Emanuel van Meeteren. Na de reders kwamen de visverkopers, vervolgens de stuurlieden en ten slotte de vissers.

Mevrouw Noordervliet-Jol heeft met *Scheveningen bezit* een waardevolle bijdrage geleverd aan de geschiedschrijving van Scheveningen. Dat neemt niet weg dat het boek naast vele plussen ook enkele minnen heeft. Soms vergaloppeert de auteur zich aan een historische gebeurtenis: zo hebben de Fransen ons land niet in 1786 maar in 1795 bezet, en kwam er omstreeks 1887 geen eind aan het liberalisme in Nederland. Een ander minpunt is het ontbreken van een lijst van geraadpleegd archiefmateriaal. Bovendien is de literatuurlijst incompleet; zo miste ik het bekende *Sits. Oost-West relaties in textiel* van Ebeltje Hartkamp-Jonxis (red.), terwijl uit een noot blijkt dat dit boek wel is gebruikt. Dit echter zijn kleine onvolkomenheden die aan het belang van dit boek voor de geschiedenis van het vissersdorp Scheveningen geen afbreuk doen.

Henk den Heijer

Remmelt Daalder e.a. (red.) *De ontdekking van de wereld. Nederlanders in onbekend vaarwater (1600-2000)* Zutphen: Walburg Pers, Jaarboek van de Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum 13, 2003, 144 p., ill., ISBN 90-5730-270-5; €22,95)

In conjunctie met de komende expositie onder dezelfde titel in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam verscheen afgelopen jaar een bundel

van twaalf bijdragen van de hand van zes conservatoren en drie externe deskundigen, geschreven onder het motto 'in onbekend vaarwater'. Het resultaat is caleidoscopisch, enerzijds gebaseerd op de specifieke expertise van elke auteur, anderzijds ondersteund door de diverse deelcollecties die het museum rijk is. Deze opzet leverde niet alleen 120 fraaie, vaak zeldzame illustraties op (waarvan twintig in kleur), doch biedt ook enige verrassende nieuwe inzichten. De binding met het museum wordt nog versterkt door de vermelding van inventarisnummers bij de getoonde objecten, en door een aparte kadertekst aan het eind van iedere bijdrage, waarin meer relevant materiaal in museumbezit wordt uitgelicht. Alhoewel geen tentoonstellingscatalogus, slaagt het werk hierdoor in het uitdragen van zowel breedte als diepte van de museumcollecties. Met uitzondering van de treurige flaptekst is het boek aantrekkelijk vormgegeven, en biedt de lezer een literatuur- en bronnenoverzicht, een persoons- en scheepsnaamregister, en beknopte auteursprofielen. Helaas ontbreken een algemene inleiding, een lijst van de illustraties, en een zaakregister

Om met de hoogtepunten te beginnen, de bundel wordt geopend met de heldere tekst van V. Roeper. Deze beschrijft een uniek manuscript gebaseerd op vele informatiebronnen uit binnen- en buitenland, gecompileerd in de voorbereidingsfase van de vaart op Azië vanuit de Republiek. Een verfrissend andere benadering is te vinden in A. Hovings beschrijving van onderzoek naar evolutie in de scheepsbouw rond 1630, aan de hand van recente modellen en vergelijking hiervan met vroege afbeeldingen. Hieruit blijkt onder meer het belang van de verplaatsing van het grootspant voor vorm, zeileigenschappen, en laadcapaciteit van Oostindiëvaarders voor en na circa 1630. De twee hoofdstukken waarvoor D. Wildeman tekende (het eerste samen met R. Daalder) belichten respectievelijk de variabele betrouwbaarheid van illustraties bij zeereisliteratuur (van journaalschets in situ tot fantasiegravure na dato, ingevoegd door de uitgever) en het leven van Hendrick Brouwer, verkenner van de 'Brouwerroute' en Chili. De laatste bijdrage in de eerste categorie ten slotte, door W.F.J. Mörzer Bruyns, verbindt op meeslepende wijze Nederlandse Arctische expedities op zee vanaf de zestiende eeuw (Noordoost-Passage, walvisvaart) tot de late negentiende eeuw (oceanografie) met vroege archeologie op Nova Zembla en de herkomstgeschiedenis van museumobjecten.

Een tweede cluster van aardige bijdragen scoort hoger in curiositeitsgehalte dan in maritiem-historisch belang. Hieronder kunnen de hoofdstukken worden geschaard over moderne replica's van historische schepen zoals de *Halve Maen*, de *Amsterdam*, en de *Batavia* (E. Spits); de 149 'vakantiekiekjes' uit de Indische Archipel, genomen door commandant G. Tydeman op de *Siboga* expeditie van 1899-1900 (C. van Romburgh); de aantekeningen in Oost-Indië van marineofficier D.G.E. Wolterbeek Muller rond 1872-75, waarin diverse personen zijn beschreven op wie de schrijver Joseph Conrad romanfiguren baseerde (Mörzer Bruyns); de schrijver, kunstenaar en zeeman W. van der Does, in 1923 getuige op een Noors schip van de laatste handmatig geflenste walvissen in de Ross Zee, Antarctica (J. Schokkenbroek); en de schitterende chromolitho's op basis van tekeningen geproduceerd door marineofficier G. Voorduyn op een reis in West-Indische wateren circa 1860 (Daalder).

De twee resterende teksten hadden wellicht beter elders gepubliceerd kunnen worden. De eerste, door D.J. Tang, beschrijft de achtergrond van een topografische landkaart van Suriname uit 1784, gemaakt door een Duits ingenieur, voor taxatiedoeleinden en strafacties tegen ontsnapte slaven. Afgezien van het gebrek aan relevantie van kadastrale perceelopmetingen voor ontdekkingsreizen op zee, fungeert de tekst voornamelijk als hekelschrift tegen slavernij en kolonialisme, waarbij en passant de reeds lang ontzenuwde mythe van de opdeling van Afrika op het Congres van Wenen (1885) weer eens wordt afgestoft. Het levert in ieder geval een bevlogen verhaal op, in tegenstelling tot de ronduit onbenullige tekst over twintigste-eeuwse plezierzeilvaart langs west Europese kusten (plus een wereldomzeiling in 1960 door een stel Uruguayanen).

De discrepantie van deze onderwerpen met de boektitel is symptomatisch voor een meer algemeen, redactioneel probleem aangaande lading en niet-dekkende vlag. De woorden 'ontdekking', 'wereld' en '1600-2000' wekken verwachtingen die eenvoudigweg niet kunnen worden waargemaakt. Temporeel schrijnt bijvoorbeeld de bijkans volledige omissie van de twee eeuwen zeevaart tussen 1650 en 1850; geografisch het ontbreken van zowel Noord-Amerika, Afrika, Midden-Oosten, en eilandverkenningen; thematisch de geringe aandacht voor zeekaarten en navigatietechniek. De indruk rijst dat redactionele sturing aan de auteurs beperkt is gebleven tot het aanleveren van het eerder genoemde motto, soms geïnterpreteerd als 'rivierwater' of als 'voor persoon X onbekend vaarwater'. Niettegenstaande de kwaliteit van sommige bijdragen blijft deze lezer hierdoor achter met zeer gemengde gevoelens.

A.R.T. Jonkers

Marc. A. van Alphen en Anita M.C. van Dissel (red.), *Kroniek der zeemacht. Gedenkwaardige gebeurtenissen uit vijf eeuwen Nederlandse marinegeschiedenis* (Bijdragen tot de Nederlandse Marinegeschiedenis, deel 14; Amsterdam: De Bataafsche Leeuw, 2003, 464 p., ill., ISBN 90-6707-570-1; €79,00)

Vijfentwintig jaar na de verschijning van *The Royal Navy day by day* is er nu eindelijk een Nederlands equivalent: *Kroniek der zeemacht*, op initiatief van een voormalige opperbevelhebber der zeestrijdkrachten samengesteld door het Instituut voor Maritieme Historie. Het is een indrukwekkend naslagwerk geworden, dat qua kleur en presentatie doet denken aan een glossy pr-folder, maar dan bijna 500 bladzijden dik. Grote zorg is besteed aan de selectie van de 518 afbeeldingen (waarvan velen in kleur), die zijn voorzien van beknopte verklarende teksten zodat de relatie met de 1416 beschrijvingen van de verschillende gebeurtenissen direct kan worden gelegd.

Als in een kalender begint de kroniek op 1 januari en loopt deze door tot en met 31 december. Per kalenderdag zijn één tot tien 'gedenkwaardige gebeurtenissen' opgenomen die op jaar zijn gerangschikt. De samenstellers hebben zich uiteraard beperkingen opgelegd. De uitvaardiging van de Ordonnantie op de Admiraliteit in 1488 is als uitgangspunt genomen. Niet toevallig prijkt dit jaartal op het nieuwe vaandel voor het eskader, waarmee wordt onderstreept dat 1488 geldt als het geboortejaar van de Nederlandse marine. Dat mag opvallend heten in een land waarvan het collectief geheugen niet verder terug gaat dan de tijd van Willem van Oranje en de Nederlandse Opstand. Alhoewel de Middeleeuwen dus in principe buiten beschouwing blijven, heeft men zich niet te zeer in een keurslijf laten dringen. Zo is de inname van Damiate tijdens de Vijfde Kruistocht in 1219 met behulp van een vloot onder graaf Willem I van Holland de oudste vermelding.

Naast een afbakening in de tijd, zijn verschillende inhoudelijke keuzes gemaakt. Enige willekeur is daarbij onvermijdelijk. Het opnemen van expedities, schepen, zeeslagen, vlootvoogden, oprichtingsdata van korpsen en instellingen ligt voor de hand, maar het nastreven van volledigheid is onmogelijk. Van de zeehelden uit de zeventiende en achttiende eeuw zijn alleen de data van overlijden afzonderlijk vermeld. Ridders der Militaire Willemsorde, voor zover afkomstig uit de marine, zijn alleen vanaf de Tweede Wereldoorlog opgenomen. Veel voorkomende gelijksoortige gebeurtenissen, zoals het onderscheppen van drugstransporten in de Nederlandse Antillen, zijn onder één datum samengebracht. De naamgevers van de verschillende klassen schepen uit de twintigste eeuw zijn structureel opgenomen. Het vage onderscheid tussen oorlog en handel in de nieuwe tijd komt tot uiting in de opname van verschillende hoogtepunten uit de geschiedenis van de VOC en de WIC, die zoals bekend gerechtigd waren in hun octrooigebieden de handelsbelangen gewapenderhand te verdedigen. Wetenswaardigheden over ontdekkingsreizen zijn eveneens opgenomen.

Een opgave van het aantal lemmata per eeuw (en de bijbehorende percentages) levert het volgende beeld op: zestiende eeuw 50 lemmata (4%); zeventiende eeuw 263 (18%); achttiende eeuw 158 (11%); negentiende eeuw 259 (18%); twintigste eeuw 656 (46%); eenentwintigste eeuw 21 (2%). De resterende 9 items betreffen de dertiende, veertiende en vijftiende eeuw (1%). De sterke vertegenwoordiging van de vorige eeuw is voornamelijk het gevolg van de Tweede Wereldoorlog (goed voor 13% van het gehele calendarium). De roemruchte zeeslagen en de technologische vooruitgang op het gebied van de scheepvaart zijn respectievelijk verantwoordelijk voor de relatief sterke vertegenwoordiging van de zeventiende en de negentiende eeuw.

Een register vormt de enige toegang op het omvangrijke feitenmateriaal. Wie een schip, zeeheld of zeeslag zoekt, vindt gemakkelijk de relevante lemmata. Helaas ontbreekt een korte opgave van relevante literatuur per item; dat zou de bruikbaarheid van het werk aanzienlijk hebben verhoogd. De alfabetisch op auteursnaam geordende bibliografie biedt op dit punt geen uitkomst. Een ander gemis voor een werk als dit is misschien het ontbreken van een jaartallenlijst met verwijzing naar de opgenomen kalenderdagen. Zo had men gemakkelijk herinneringsjaren kunnen selecteren. Afgezien hiervan is *Kroniek der Zeemacht* een imposant en geslaagd naslagwerk voor functionarissen van de Koninklijke Marine en voor de liefhebbers van data en feiten betreffende het nationale maritieme verleden.

Louis Sicking

Jan-Willem van Borselen, *De marinierskazerne van Rotterdam. Van arsenaal der Admiraliteit tot bakermat van zeesoldaten* (Rotterdam: Ad. Donker, 2003, 272 p., ill., ISBN 90-6100-554-X; €25,00)

De geschiedenis van de voormalige marinierskazerne in Rotterdam behoort zowel tot de stadsgeschiedenis van de Maasstad als tot de geschiedenis van de Nederlandse marine. Als Rotterdammer door geboorte en woonplaats en als oud-marineofficier die zijn loopbaan als officier der mariniers begon, heeft de auteur de beide aspecten van de kazernegeschiedenis samen willen brengen. In die opzet is hij volledig geslaagd.

De marinierskazerne aan het Oostplein was van oorsprong een arsenaal van de Admiraliteit op de Maze, dat in 1783 aangebouwd werd tegen een zeemagazijn dat dateerde van 1660. De arsenalen waren in de zeventiende eeuw niet de enige marinegebouwen en –terreinen in Rotterdam. Naast magazijnen beschikte de Admiraliteit van Rotterdam ook over een hoofdkantoor – het 'Admiraliteitshof' – en een scheepswerf. In het eerste hoofdstuk beschrijft de auteur in vogelvlucht de instelling van de admiraliteit, de verwerving van magazijnen en werfterreinen, de wederwaardigheden van enkele Rotterdamse admiraals en de oprichting (in 1665) en eerste krijgsverrichtingen van het Korps Mariniers. Aan het slot van deze inleiding tot de geschiedenis van de mariniers in Rotterdam vertelt de schrijver 'wat nog herinnert aan admiraliteit en arsenalen'. Dat is niet veel, maar het wordt wel met verve gepresenteerd.

Het tweede en derde hoofdstuk hebben de geschiedenis van het in 1823 tot marinierskazerne omgebouwde arsenaal in de negentiende en twintigste eeuw tot onderwerp. Althans, de titels van de hoofdstukken doen dat vermoeden, maar eigenlijk gaat het vooral over de wederwaardigheden van de mariniers zelf, in en deels buiten Rotterdam. De schrijver verhaalt hoe de mariniers meer en meer werden geconcentreerd in Rotterdam, hoe hun organisatie eruit zag, waar en hoe zij werden opgeleid en aan welke activiteiten zij deelnamen. Krijgsverrichtingen in de periode tot aan mei 1940, zoals tijdens de Belgisch opstand en in Nederlands-Indië, worden summier of nauwelijks besproken, maar des te meer de inzet van mariniers in of nabij Rotterdam. Door de jaren heen groeide een gevoel van verbondenheid tussen de Rotterdammers en de mariniers. Of die onderlinge band omstreeks het midden van de negentiende eeuw al zo sterk was is de vraag, omdat toen het stadsbestuur de mariniers met name graag in Rotterdam gelegerd zag om volksoproer en andere ongeregeldheden te beteugelen. De auteur geeft evenwel overtuigende voorbeelden van oprechte waardering van de burgerij voor de mariniers in later jaren, dankzij hun hulp bij calamiteiten en kordate presentatie met opgewekte marsmuziek op nationale hoogtijdagen en ondanks (of misschien ook wel dankzij) hun herhaald politioneel optreden bij stakingen. Naast voor de mariniers zelf belangrijke gebeurtenissen als de viering van de korpsverjaardag en de uitreiking van een vaandel, beschrijft de auteur ook, en uitvoeriger, de inzet van mariniers bij de eerste deelname van Nederland aan een internationale vredesoperatie: het toezien op de uitvoering van een volksstemming in Saarland in 1935.

Het vierde hoofdstuk gaat over het leven in en om de kazerne. Afbeeldingen en tekst roepen het beeld op van een gedisciplineerde, maritiem-militaire mannengemeenschap met een eigen sfeer en een breed gedragen traditie. 'Wat nog herinnert aan de kazerne' is de slotparagraaf van het hoofdstuk, waarin wordt opgemerkt dat het Oostplein door veel oud-mariniers nog als een bijna heilige plaats wordt gezien en waar dan ook in 1963 een mariniersmonument werd opgericht. Het portret van het dagelijks leven in de kazerne, mede met informatie van oud-mariniers getekend, is historiografisch gezien wellicht het meest waardevolle deel van het boek.

Het laatste hoofdstuk beschrijft de strijd vanuit de kazerne in de meidagen van 1940 en de verwoesting van de kazerne. Het relaas van vijf oorlogsdagen is vooral gebaseerd op rapporten en commentaren van mariniers die zelf aan de gevechten hebben deelgenomen. Daarmee bereikt dit hoofdstuk een documentaire waarde die overeenkomt met die van het nog meer gedetailleerde verslag dat is vastgelegd in K. Mallan, *Als de dag van gisteren De Duitse overrompeling en vernietiging van Nederlands eerste havenstad* (Weesp 1985).

Nog enkele opmerkingen tot slot: op de pagina's 93-94 lokaliseert de auteur de marinierskazerne in Den Helder op de verkeerde plaats; de kazerne stond niet naast het hoofdgebouw van het KIM (waar een hospitaal was), maar een vijfhonderd meter verder langs het Nieuwe Diep, voorbij de Zeedoksluis. Op pagina 152 heet het dat koningin Wilhelmina ter gelegenheid van de ontvangst van het Saardetachement op 18 februari 1935 gekleed was in een stralend witte mantel. De witte mantel was echter de rouwdracht na de dood van prins Hendrik op 3 juli 1934.

Dit boek is een welkome uitbreiding zowel van de literatuur over Rotterdam als van die over het Korps Mariniers. Bovendien is het, door de stijl van de auteur – verhalend, soms met ironie en met aardige woordspelingen – en zijn oog voor amusante details, een genoegen om te lezen.

G.M.W. Acda

Jan J.B. Kuipers, *Maritieme geschiedenis van Zeeland. Water, werk, glorie en avontuur* (Vlissingen: Den Boer/De Ruiter, 2002, 104 p., ill., ISBN 90-74576-34-6)

Ter gelegenheid van de opening van het maritiem 'muZEEum' in Vlissingen op 6 juli 2002 verscheen deze publicatie. In krap 104 pagina's voert veelschrijver Jan J.B. Kuipers de lezer door de maritieme historie van Zeeland. De inhoud van het boek is gebaseerd op de thematische vierdeling zoals die in de permanente expositie van het museum is toegepast. Deze thema's zijn: water (het ontstaan van de provincie, de strijd tegen het water), werk (scheepsbouw, visserij, bedijking, beloodsing), glorie (Gouden Eeuw van Zeeland, met onder meer aandacht voor de VOC, de WIC en de kaapvaart) en avontuur (de lokroep van de zee, ontdekkingsreizen).

Door in kort bestek het gehele maritieme spectrum te behandelen, loopt Kuipers ook met zevenmijlslaarzen door de Zeeuwse zeegeschiedenis. Het knappe is dat hij daarbij geen wezenlijke zaken onbehandeld laat. Nadelig van een dergelijke aanpak is wel dat de nuance uit de tekst verdwijnt, zoals tijdens de bespreking van de zeeslagen die Michiel de Ruyter leverde tijdens de Derde Engelse Oorlog. Ook moet de lezer nogal eens grote sprongen in de tijd maken. Binnen enkele alinea's word je dan van de vijftiende eeuw naar de twintigste eeuw meegenomen. Naast de lopende tekst bevat het boek tekstblokken waarin, met betrekking tot de thematiek, aparte onderwerpen zijn opgenomen. Hierin staan ooggetuigenverslagen, journaalfragmenten, anekdotes of toelichtingen op bepaalde personen of gebeurtenissen. Het boek eindigt passend bij het geslacht Lampsins, de redersfamilie die het huis liet bouwen waarin nu de kern van het muZEEum is gevestigd. De geschiedenis van het huis en zijn bewoners, de plannen voor het museum en de archeologische opgravingen die gedaan zijn tijdens de bouwfase komen hierbij aan bod.

Het boek is qua inhoud vergelijkbaar met *Zeeuwen te water. Sporen van een maritiem verleden*, een werkje van Kuipers dat in de cultuurhistorische reeks van de provincie werd uitgegeven en in 1996 het levenslicht zag. *Maritieme geschiedenis van Zeeland* echter is veel mooier vormgegeven en bovendien van veel fotomateriaal voorzien; door de opzet en indeling met aparte tekstblokjes nood het boek meteen uit tot grasduinen. Voor wie in een middag tijd door de maritieme geschiedenis van Zeeland wil wandelen is dit boek een goede keus, maar nog mooier is het om het muZEEum zelf te bezoeken je te laten leiden langs de themazalen water, werk, glorie en avontuur en een deel van het illustratiemateriaal in het echt te aanschouwen. Het hoogtepunt van die middag staat namelijk niet in het boek; een bezoek aan het torentje van het Lampsinshuis vanwaar je over het gehele eiland Walcheren en de Scheldemonding kunt uitkijken. Vanzelf waan je je even Cornelis Lampsins en richt je de blik naar het westen om te zien of er een driemaster aan de horizon verschijnt om binnen te lopen.

Johan Francke

P.J. Moree, A. Poldervaart, A.P. van Vliet en J.P. van de Voort (red.), *Netwerk. Jaarboek Visserijmuseum 2003* (Vlaardingen: uitgave Visserijmuseum, 2004, 96 p., ill., ISSN 0925-7475)

Begin maart verscheen, enigszins verlaat, het jaarboek 2003 van het Visserijmuseum te Vlaardingen. De redactie is er opnieuw in geslaagd om een gevarieerde bundel artikelen samen te stellen, hetgeen voor de visserijgeschiedenis een niet altijd even gemakkelijke opgave is. Binnen de maritieme historie is het Nederlandse visserijverleden immers nog steeds een ondergeschoven kind.

Conservator Alex Poldervaart begint het jaarboek met een verhaal over de konvooiering van de haringvloot tijdens de Spaanse Successieoorlog en wel in het jaar 1710. Het artikel is gebaseerd op het journaal van Cornelis van Brakel, commandant van een eskader van zes oorlogsschepen van de admiraliteit Maze, die tot taak had haringbuizen tegen Franse kapers te beschermen. In die opdracht is hij maar gedeeltelijk geslaagd. Ten noorden van Schotland raakte de vloot van konvooiers en circa 270 haringbuizen in mist en storm verzeild, waardoor de waarneming van vijandelijke schepen werd bemoeilijkt. Franse kapers die zich in de buurt bevonden, sloegen hun slag en wisten minstens zes haringbuizen

buit te maken. De schade die daardoor aan het verlies van schepen, vangst en het vrijkopen van bemanningsleden werd geleden, was aanzienlijk. Maar de verliezen hadden veel groter kunnen zijn. Volgens Poldervaart troffen Cornelis van Brakel en zijn mannen geen blaam; zij hadden onder de slechte weersomstandigheden gedaan wat zij konden.

Jeroen ter Brugge laat in een lang artikel de promotie van vis in Nederland de revue passeren. Zijn bijdrage ligt in het verlengde van de tentoonstelling 'Vis is lekker; 150 jaar visreclame in Nederland' die in 2002 in het visserijmuseum was te zien, maar reikt in tijd verder terug. Laat middeleeuwse uithangborden en luifelteksten zijn volgens hem de oudst bekende reclame-uitingen voor de consumptie van vis. Ook ouder dan gedacht is de bekende slogan 'Haring in het land, dokter aan de kant!'. De tekst komt reeds in 1840 in gedrukte vorm voor, maar de zegswijze moet ouder zijn. Overigens veronderstel ik dat het eten van haring anderhalf tot twee eeuwen geleden werkelijk gezonder was dan een bezoek aan de dokter. Eeuwenlang was vispromotie een zaak van individuele reders en visverkopers, maar aan het eind van de negentiende eeuw kwam daar verandering in. Het Eerste 'Nationaal Visscherij-Congres' van 1898 stimuleerde de landelijke promotie van vis, zowel door de branche zelf als door de overheid. Het is vermakelijk te lezen hoe bekende Nederlanders als de dichter Koos Speenhoff en de operazanger Johan Smier voor de promotie van haring werden ingezet. Na de oorlog werden naast de bekende affiches ook rijdende viskeukens, radio- en televisiereclame, ja zelfs een grammofoonplaatje met een ode aan de haring getiteld 'Ha ...haring' in de strijd geworpen. Het artikel wordt opgesierd met een groot aantal fraaie afbeeldingen van affiches voor de consumptie van vis en schaaldieren.

De derde bijdrage is een verslag van de eerste visreis van Marinus Storm, bezorgd door Alex Poldervaart en Jan van de Voort. Marinus Storm beschreef zijn herinneringen aan deze reis vlak voor zijn overlijden in 1931 op verzoek van zijn zoon Klaas. De schrijver monsterde in april 1894 als achttienjarige jongen aan op een Maassluisse haringlogger. Hij beschrijft op een vrij neutrale toon zijn ervaringen aan boord. Als onervaren jongen werd Marinus door de schipper, die de bemanningsleden 'ouwe' noemden, ingewijd in de gebruiken van het leven op een haringlogger. Op zee werd het schip bezocht door een stel Engelse vissers die een partijtje vis ruilden tegen sterke drank. Marinus Storm beschrijft hoe hij met een kompas leerde omgaan, maar ook hoe de vleet werd geschoten. Al met al een aardig verslag dat is verlucht met enkele primitieve tekeningen van de schrijver.

Peter Zuydgeest neemt in de laatste bijdrage de scheepsbouw- en redersactiviteiten van A. de Jong onder de loep. Na een kort overzicht van de opkomst van de Scheveningse haringvisserij in de tweede helft van de negentiende eeuw, verschijnt De Jong in het verhaal. Hij erfde in 1877 een deel van een scheepswerf in Scheveningen, die hij tot grote bloei bracht. Zuydgeest schat dat De Jong tussen 1877 en 1895 maar liefst 76 bomschuiten op zijn werf heeft gebouwd. In het laatste jaar kocht De Jong een werf in Vlaardingen, waar hij zich ging toeleggen op de bouw van loggers. Vanaf 1882 manifesteerde de scheepsbouwer zich ook als reder. Zuydgeest veronderstelt dat De Jong in een slappe tijd als reder is begonnen; om zijn werfpersoneel aan de gang te houden zou hij een schip voor eigen rekening hebben gebouwd. Daarna breidde zijn vloot zich uit tot zeven bomschuiten in 1895. Vanaf eind negentiende eeuw begon De Jong zich te manifesteren als reder van haringloggers. Zuydgeest schetst het wel en wee van De Jongs rederij tot na de Tweede Wereldoorlog, waarna het bedrijf langzaam maar zeker aan betekenis begon in te boeten.

Henk den Heijer

Alan G. Jamieson, *Ebb Tide in the British Maritime Industries. Change and Adaptation, 1918 – 1990* (Exeter: University of Exeter Press, 2003, 320 p., ill., krtn., ISBN 0-85989-727-1; £ 37.50)

Honderd jaar geleden was Groot-Brittannië 's werelds belangrijkste maritieme natie: veertig procent van de koopvaardijvloot voer onder Britse vlag, zestig procent van de nieuwe tonnage liep te water bij Britse werven, en de *Royal Navy* was de sterkste zeemacht op het noordelijk en zuidelijk halfrond. Honderd jaar later is er niet veel over van deze prominente posities. Het meest radicaal was de neergang in de scheepsbouw. Daar vond een allesvernietigende kaalslag plaats, waardoor er momenteel in dat land geen grote koopvaardijschepen meer worden gebouwd. In de scheepvaart is de leidende positie eveneens verloren gegaan. Het wereldomspannende netwerk van lijndiensten is voor een groot deel overgenomen door Aziatische containerrederijen en de Britten komen niet meer voor op de lijst met de tien grootste scheepvaartnaties (hoewel deze rangorde aan waarde heeft verloren nu de helft van de wereldvloot onder *flags of convenience* is geregistreerd). Alleen de *Royal Navy* is nog een factor van betekenis.

Ondanks de neergang van de maritieme sector is Groot-Brittannië nog altijd het land met de hoogste concentratie aan *maritime historians* en in die kringen kan men zich, gemotiveerd als men is, erg opwinden over de teloorgang van de nationale trots. Alan Jamieson schaart zich met *Ebb Tide in the British Maritime Industries* in het rijtje auteurs over dit onderwerp. Zijn boek geeft een historisch overzicht van de ontwikkelingen sinds 1918 en analyseert tevens de oorzaken. Hij beperkt zich niet tot scheepvaart en scheepsbouw, maar bespreekt ook de havens en overslagbedrijven en de spin-off van de olie- en gaswinning op de Noordzee. Hij behandelt deze onderwerpen kort en bondig, want het boek telt niet meer dan 240 pagina's en hiervan zijn er nog zo'n 70 gebruikt voor de voetnoten, index en bibliografie. Er is overigens iets te zeggen voor een beknopt betoog aangezien niet iedereen geïnteresseerd is in alle details van dit treurige hoofdstuk uit de Britse maritieme geschiedenis. Ik denk dat lezers van dit boek vooral belangstelling hebben voor een stevige analyse van de oorzaken en antwoord willen op vragen als: Had het anders kunnen aflopen en wat zou daarvoor nodig zijn geweest?

Het sterkst vind ik Jamiesons analyse over de scheepvaart. Het verlies aan marktaandeel in de periode 1918-1939 ziet hij primair als een afgeleide van de ontwikkelingen in de wereldeconomie. Hij wijst het argument af dat de Britse reders in die tijd traag waren bij de overschakeling op dieselmotoren en de bouw van olietankers. Hij steunt wél de kritiek op de trage toetreding van de Britse reders in de tanker- en bulkcarriermarkten na 1945. Hij is daarentegen positief over hun reactie op de containerrevolutie. Als verklaringen voor de afnemende betekenis van de Britse koopvaardijvloot noemt hij de verschuiving van de export en import naar Europa, het afnemend belang van het *Commonwealth*, toenemend protectionisme en de opkomst van de *flags of convenience* die ook aantrekkelijk bleken voor Britse reders. Het 'uitvlaggen' begon nadat de regering in 1984 bepaalde fiscale faciliteiten had afgeschaft. Inmiddels heeft men, evenals Nederland enkele jaren geleden, het fiscale regiem gewijzigd en zou 'invlaggen' aantrekkelijk zijn.

Kritischer is Jamieson in zijn analyse over de neergang van de Britse scheepsbouw. Al vóór 1940 waren de bedrijven verouderd en toen na de oorlog vernieuwingen uitbleven, gingen zij onderuit in de concurrentieslag met het buitenland. Het vervolg is bekend: mislukte fusies in de jaren zestig, een mislukte nationalisatie in de jaren zeventig en een mislukte privatisering in de jaren tachtig. In de beschouwingen ontbreekt jammer genoeg een gedegen contextanalyse, zowel voor wat betreft de ontwikkelingen in de internationale scheepsbouw als in de Britse industrie in het algemeen. Evenals in Groot-Brittannië worden in Zweden geen koopvaardijschepen meer gebouwd en in de rest van Europa is de bedrijfstak gedecimeerd. Ik mis op dat punt een goede analytische verklaring en commentaar op betogen over concurrentievervalsing. Daarnaast had ik graag gezien dat Jamieson het gebeuren in de scheepsbouw had gerelateerd aan de ontwikkelingen in andere industrieën. Een vergelijkende beschouwing had interessant kunnen zijn. Hij verwijst een paar maal naar studies van economisch historici over de trage groei in de Britse economie en industrie in de twintigste eeuw, maar hij gaat er niet op in.

Het verhaal over de havens draait om de transformatie van een archaïsche bedrijfstak met losse arbeid en (begrijpelijkerwijs) militante vakbonden naar de hoog gemechaniseerde containerterminals met personeel in vaste dienst. Illustratief is hoe in 1969 in Tilbury (Londen) een moderne containerkade in gebruik zou worden genomen voor de vaart op Australië. Kort voor de opening werd zij door een staking getroffen die meer dan een jaar heeft geduurd; daarna is het naar ik begreep nooit meer goed gekomen. Het noordelijker gelegen Felixstowe is thans de grootste containerhaven van Engeland, maar zij blijft in betekenis achter bij Rotterdam, Antwerpen en Hamburg. Graag had ik bij Jamieson het antwoord gelezen op de vraag of Groot-Brittannië, het enige land in Noordwest-Europa waarvan alle import en export overzee gaat (afgezien van Ierland en luchtvervoer), inderdaad de kans heeft verspeeld het grootste distributiecentrum van Europa te worden.

Dit boek behandelt een boeiende materie voor wie geïnteresseerd is in de geschiedenis van scheepvaart, scheepsbouw en Groot-Brittannië in de twintigste eeuw. Het is goed leesbaar en gaat zich niet te buiten aan een overmaat aan getallen en details. De beperking van het boek is dat het beknopt is – zowel

voor wat betreft de beschrijving van de ontwikkelingen als de analyses van het gebeurde. De tekst is echter ruim voorzien van voetnoten die de lezer verwijzen naar meer diepgaande literatuur.

Cees de Voogd

Hans Beukema, *Koninklijke Niestern Sander. 100 jaar scheepsbouw aan Delf en Zijl* (Alkmaar: De Alk, 2001, 208 p., ill., ISBN 90-6013-132-0; €32,50)

Met de scheepsbouw is het de laatste jaren in Nederland niet erg rooskleurig gesteld. De Groningse scheepsbouw heeft zich ten opzichte van de scheepsbouw in andere delen van het land nog lang kunnen handhaven maar sinds enige tijd, vooral sinds het afschaffen van de zes procent regeling, een subsidiemaatregel waardoor de werven een gelijkwaardige concurrentiepositie ten opzichte van buitenlandse werven konden behouden, staan veel werven in Groningen er slecht voor.

In 2001 verscheen van de hand van Hans Beukema een boek over 100 jaar geschiedenis van de scheepswerf Niestern Sander in Delfzijl. Deze werf heeft zich door de jaren heen staande weten te houden en produceert, ondanks de huidige slechte situatie, nog steeds verschillende soorten schepen voor de kleine handelsvaart. Het boek, dat op groot formaat is uitgegeven en talloze foto's bevat, is chronologisch en thematisch ingedeeld. Rode draad is de historie van de werf van Niestern, waarbij in afzonderlijke hoofdstukken de scheepswerven van Sander en Apol worden behandeld. Door fusies ontstaat uit deze werven uiteindelijk Koninklijke Niestern Sander.

In het eerste hoofdstuk beschrijft Beukema de herkomst en voorgeschiedenis van de familie Niestern tot de start van de scheepswerf Niestern & Zoon te Delfzijl door Berend Niestern in 1901. Op vlotte wijze beschrijft hij de eerste schreden van de Niesterns in het scheepsbouwvak door onder andere Nijklaas Niestern in Hoogezand, Frans Niestern in Schouwerzijl en ten slotte door Berend Niestern die in 1876 in Hoogezand een werf oprichtte. Door de opsomming van de vele namen in dit hoofdstuk wordt het ontbreken van een beknopte stamboom of parenteel in dit verband wel als een klein gemis ervaren.

In 1901 begint Berend Niestern de scheepswerf Niestern & Zoon, eerst nog 'De Concurrent' genoemd maar in 1906 veranderd in 'Scheepswerf Gebroeders Niestern'. Vanaf het allereerste moment had Berend Niestern een zakelijke overeenkomst gesloten met reder Egbert Wagenborg en deze relatie bleef door de jaren heen bestaan. De werf bouwde schepen voor de binnen- en buitenvaart. Met de bouw van de eerste zelfrichtende motorreddingboot *Insulinde* bracht Niestern een wereldwijde innovatie op zijn naam. In 1926 richtten Gerhardus en Jacob Sander een tweede werf op in Delfzijl onder de naam 'Gebroeders Sander', die in 1928 werd gewijzigd in 'N.V. Scheepswerf Delfzijl, voorheen Gebroeders Sander'. Deze werf bouwde schepen in hetzelfde marktsegment als de scheepswerf van Niestern. Beide werven kwamen met veel moeite door de Tweede Wereldoorlog. Oorlogsschepen werden niet op de werven van Niestern en Sander gebouwd, maar door het aannemen van reparatiewerk, het bouwen van sleepboten, riviertankers en binnenschepen, konden beide werven aan het werk blijven.

Een derde werf die van belang is geweest voor het ontstaan van scheepswerf Koninklijke Niestern Sander was scheepswerf Apol in Wirdum. Deze werf, die rond 1900 geleidelijk ontstond als gevolg van de verhuur en het onderhoud van pramen voor de binnenvaart, breidde zich in de jaren twintig gestaag uit tot een nieuwbouwwerf voor binnenvaartschepen. Na 1945 begon Jan Oosten op de werf van Johannes Apol met de bouw van de eerste kustvaarder, de Uni-E. In 1955 verhuisde de werf naar Appingedam onder de naam 'Scheepswerf Appingedam, voorheen A. Apol C.V.'.

Na 1950 werd er meer en meer samengewerkt tussen de scheepswerven 'Appingedam' en 'Niestern, Delfzijl'. Op 27 december 1973 fuseerden beide bedrijven tot scheepswerf 'Appingedam Niestern Delfzijl B.V'. Op dat moment waren er nog twee grote werven in Delfzijl aanwezig: 'Appingedam Niestern' en 'Sander'. Als gevolg van de slapte in de scheepsbouw en van de wens om de levensvatbaarheid van de sector te vergroten, besloten beide werven op 24 november 1980 samen te gaan onder de nieuwe naam 'Niestern-Sander B.V'. Ter gelegenheid van het 100 jarig bestaan van de werf verleende Hare Majesteit Koningin Beatrix de werf het predikaat 'Koninklijke'.

Het boek besluit met een lijst van bouwnummers en gegevens over de gebouwde schepen op de besproken werven. Helaas ontbreekt achterin een zakelijke of naamsindex en ook de bronvermelding is nogal summier. Dit echter neemt niet weg dat Beukema er in is geslaagd een goed historisch overzicht te geven van het scheepsbouwverleden van Delfzijl en van het ontstaan van de werf Koninklijke Niestern Sander in het bijzonder.

Wicher Kerkmeijer

Peter Elphick, *Liberty. The Ships that Won the War* (London: Chatham Publishing, 2001, 512 p., ill., ISBN 1-86176-158-9; £ 20.00)

Concreetheid en exactheid kenmerken het boek *Liberty. The ships that won the war* van Peter Elphick. Dit weet hij te bereiken door zijn boek te doorspekken met scheepsnamen en exacte data van de beschreven gebeurtenissen, inclusief de namen van de betrokkenen en hun achtergrond. Elphick heeft zijn Liberty-archief duidelijk op orde. In dit archief is de literatuur verwerkt die voor het jaar 2000 over deze standaardschepen is verschenen. Daarnaast bevat het materiaal uit Duitse, Engelse, Amerikaanse en zelfs Russische (overheids)archieven, en correspondentie met direct betrokkenen – waaronder opvarenden, overheidspersoneel, scheepsbouwers, verzekeringsagenten en reders – die te maken hebben gehad met de 'Liberty-periode' die de schrijver behandeld (van ongeveer 1935 tot 2000).

De Engelsman Elphick, zelf een voormalig Liberty bemanningslid en gepensioneerd zeekapitein, deelt het lijvige boek met zeer weinig afbeeldingen in drie delen in. Het eerste deel gaat over het Engelse initiatief om in de oorlog tegen de Duitsers de noodzakelijke nieuwe schepen in de Verenigde Staten te laten bouwen. In het tweede deel bespreekt de schrijver een groot aantal lotgevallen van Libertyschepen in oorlogssituaties. En in het laatste deel komt de geschiedenis van de Liberty na de Tweede Wereldoorlog aan bod.

De noodzaak tot het opzetten van een grootschalig bouwprogramma ontstond nadat Duitse onderzeeërs gedurende de eerste fase van de oorlog meer schepen tot zinken brachten dan de Britten konden bouwen. En juist Groot-Brittannië realiseerde zich dat een overwinning alleen kon worden behaald als de scheepvaartroutes open bleven. Op 11 september 1940 kwam een 'geheime' commissie tot stand die moest achterhalen op welke wijze en met welk scheepstype de vrachtvloot op peil gehouden kon worden. Deze commissie – de Merchant Shipbuilding Commission – werd op 11 september 1940 geïnstalleerd en stond onder leiding van R. Cyril Thompson, directeur van de Sunderlandse scheepswerven Joseph L. Thompson & Sons en Sir James Laing & Sons.

Met een goed oog voor detail beschrijft Elphick de wordingsgeschiedenis van het Liberty-schip: van een ontwerp op basis van een jaren dertig vrachtschip, via de soms moeizame contacten tussen de Amerikanen en de Britten, de organisatie van de scheepswerven en hun personele bezetting, tot de uiteindelijke massaproductie van het standaardschip dat de typenaam 'Liberty' meekreeg. Volgens Elphick verdient het stoomschip *Embassage* (1935) de eer als voorbeeld te hebben gediend voor de Liberty-klasse schepen, daarna volgen de schepen *Dorinton Court* (1939) en de *Empire Liberty* (1941). Helder zet hij uiteen hoe deze voorlopers tot stand zijn gekomen, geeft hij citaten van personen die aan en op de schepen gewerkt hebben en plaatst hij het geheel in een chronologie die zeer leesbaar is. Een gemis is wel dat het alleen woorden zijn: met een plaatje van enkele van de schepen zou een nog scherper beeld gevormd kunnen worden van het uiterlijk van de prototypen van het Liberty-schip.

Elphick besteedt in dit deel ook aandacht aan de uitsluitend Amerikaanse scheepswerven die de 2.710 Libertyschepen bouwden. De eerste van deze enorme serie was de *Patrick Henry* (1942) die in 245 dagen van kiellegging tot indienststelling door de Bethelehem Fairfield scheepswerf in Baltimore gebouwd werd. In totaal legden zestien scheepswerven zich toe op de bouw van de Liberties. Al snel ontstond er een competitie tussen de werven wie het snelst de schepen kon bouwen. Emil Kratt, directeur van de J.A. Jones scheepswerf in Brunswick, Georgia, paste een heel arsenaal aan middelen toe om de productiviteit op de werf te verhogen. Eén van zijn 'management tools' bestond uit het wekelijks toespreken van de arbeiders via een werfbrede P.A.-installatie. Deze aanpak, die op de werf de bijnaam 'Kratt's preaching' kreeg, stimuleerde volgens de door Elphick geïnterviewde zoon van Kratt de inzet van het werfpersoneel enorm. In 1945 bouwden de werven een Liberty in gemiddeld iets onder de veertig dagen per schip. Het schip dat het snelst gebouwd werd, was de *Robert E. Pearcy*: van kiellegging tot tewaterlating stonden er 4 dagen, 15 uur en 29 seconden op de tijdmeter. De snelheid waarmee gebouwd werd, was daardoor zo hoog geworden dat voor elk schip dat de Duitsers en hun bondgenoten torpedeerden er drie in de plaats kwamen.

Aan de lotgevallen van de Liberty's in de oorlog besteedt de auteur het gehele tweede deel. Hij gebruikt hiervoor de geschiedenissen van de ongeveer tweehonderd Liberties die tijdens de oorlog op vele

verschillende manieren in contact kwamen met de vijand. Elphick kiest expliciet voor deze aanpak, vooral omdat de archieven juist deze informatie bevatten en omdat "a discription of most ordinary voyages would make singularly dull reading" (p. 188).

In de ruim tweehonderd pagina's die volgen, beschrijft de auteur per gebied of vaarroute in een chronologisch overzicht de meest spraakmakende rampen en bijna-rampen waarbij Liberties betrokken waren. Dit doet hij door – net als in het eerste deel – de context te schetsen waarbinnen deze catastrofes plaatsvonden. In hoofdstuk vijftien geeft Elphick een voorbeeld van een dergelijke catastrofe. Het Liberty-schip *John Harvey* wordt in december 1943 in de haven van Bari (Italië) door Duitse vliegtuigen gebombardeerd. Uit recent onderzoek is bekend geworden dat dit schip een zeer geheime lading oorlogsgassen aan boord had, die als vergelding ingezet zouden worden bij een eventuele gasaanval van Duitse (of Japanse) zijde. In de haven en op de rede van Bari lagen dertig schepen (waaronder vijfentwintig koopvaardijschepen en negen Liberty-schepen) waarvan de bemanningen en andere opvarenden tijdens en na het bombardement werden blootgesteld aan een mengsel van giftige gassen. Velen vonden hierdoor direct de dood en vele anderen vertoonden symptomen van vergiftiging door oorlogsgassen. En op dat moment was er niemand die kon weten dat deze ramp zich aan het voltrekken was.

De aandacht die Elphick legt op de rampen en catastrofes met betrekking tot de Liberties toont haarfijn aan op welke schaal de schepen werden ingezet. In geen enkel strijdtoneel gedurende de Tweede Wereldoorlog ontbraken deze schepen. Wel blijft het verhaal van de meer dan 2.500 Liberties die voeren zoals van hen verwacht en gehoopt werd – zonder enige noemenswaardige oorlogsschade – erg onderbelicht. Tussen de regels door valt wellicht een deel van deze zaak te reconstrueren, maar echt overtuigend wordt het nooit.

In het laatste deel laat Elphick de oorlog achter zich en neemt hij de Liberty mee de vredestijd in. Hij wijdt het eerste hoofdstuk van dit deel aan de verkoop van ongeveer 900 Liberties door de Amerikaanse overheid aan een aantal landen en Amerikaanse rederijen. Curieus genoeg kregen de Britten hierbij niet de eerste keus, maar moesten ze achteraansluiten in de rij die werd gevormd door Griekse, Noorse, Chinese, Italiaanse, Franse en Nederlandse kopers.

Het boek eindigt met een hoofdstuk waarin Elphick uiteenzet hoe de laatste twee Liberty-schepen, de *Jeremy O'Brian* en de *John W. Brown*, tot museumschip zijn geworden. Ook hier laat de schrijver zijn kenmerkende onderzoeksmethode niet los. Op basis van archiefstukken, gepubliceerd en ongepubliceerd materiaal, correspondentie en gesprekken met betrokkenen of hun familieleden, weet hij op treffende en zeer leesbare wijze het verhaal van de 'schepen die de oorlog wonnen' te reconstrueren.

Wouter Heijveld

Jan Anderiesse en Leslie Spurling, *Gruno 1937 – 2002* (Alkmaar: De Alk, 2003, 196 p., ill., ISBN 90-6013-216-5; €36,50).

NV Scheepvaartbedrijf Gruno werd opgericht in 1937 als een bevrachtingskantoor voor de kustvaart. Anders dan de naam misschien doet vermoeden, was het bedrijf gevestigd in Amsterdam. De oprichters kozen voor deze naam, omdat de meeste coasters waarvan zij het management uitvoerden hun thuishaven in de provincie Groningen hadden. Gruno was geen rederij, hoewel het kantoor wel aandelen in schepen bezat. De kernactiviteiten waren bevrachting, chartering, bemanning en financiering. Het nostalgisch geïnspireerde boek gaat over de glorietijd van de Groninger motorcoaster, die duurde tot eind jaren zestig. Met de ondergang van de klassieke Groninger kustvaart maakte Gruno van de nood een deugd door in te springen op de 'sale and purchase' markt en het bedrijf regelde de verkoop van vele Nederlandse coasters naar het buitenland. Uiteindelijk werd in 1981 het laatste schip dat Gruno in management had verkocht en bleef alleen de bevrachting van schepen over. Het eerste deel van het boek gaat over de geschiedenis van het bedrijf en bevat een reisverslag en een bijdrage over het dagelijks leven aan boord van een Groninger coaster. Het tweede deel is een rijk geïllustreerde schepenlijst en hieraan is eigenlijk het grootste deel van het boek gewijd. Alle Nederlandse schepen waarvan Gruno (deels) eigenaar was of het management uitvoerde, worden beschreven, onder andere op basis van Lloyd's Register of Ships. Ook is van elk schip een beknopte beschrijving van de levensloop opgenomen. Omdat Gruno veel relaties in Ierland had, is het eerste deel in het Nederlands en Engels geschreven en de schepenlijst helemaal in het Engels. Het boek is interessant voor lezers die goede herinneringen bewaren aan de Groninger kustvaart en van belang voor mensen die op zoek zijn naar scheepsgegevens uit de periode 1937–1981.

H.J.A. Dessens

F. van Tuikwerd, *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, 368 p., ill., ISBN 90-5730-249-7; €49,50)

Het statige vlaggenschip *Statendam* (III) van de Holland-Amerika Lijn heeft slechts kort dienst gedaan voor haar rederij: van 1929 tot 1940. Zij vertrok in de nacht van 10 op 11 april 1929 van de Wilhelminakade voor haar maidentrip. Precies 300 jaar na de aankomst aldaar van Henri Hudsons schip de *Halve Maen*, arriveerde zij bij wat ooit de nederzetting Nieuw-Amsterdam was. Elf jaar later, 's morgens 11 mei 1940, lag zij afgemeerd aan de Wilhelminakade. Op de tweede dag van de strijd om Rotterdam plaatsten Duitse overvaltroepen een mitrailleurstelling op haar achterdek om Nederlandse soldaten op de tegenoverliggende Maasoever te beschieten. In de loop van de middag ontplofte een Nederlands projectiel op het schip. Dat veroorzaakte het fatale vuur dat dagenlang op de *Statendam* zou woeden. Vanwege de constant heersende oostenwind kon het bestaan dat de Nederlandse vlag gedurende deze brand ongeschonden aan de stok op het achterdek bleef wapperen. Dit dundoek is nu in het bezit van het Maritiem Museum in Rotterdam.

Ziedaar enkele saillante details uit het boek *S.S. Statendam 1929-1940*. Auteur F. van Tuikwerd en uitgeverij Walburg Pers hebben met deze publicatie de maritiem-historische literatuur een dienst bewezen. Dankzij talrijke foto's met informatieve bijschriften vormt de uitgave een compleet kijkboek; door de gedetailleerde tekst met veel informatie is het bovendien een volledig leesboek. Het stelt de lezer/kijker driekwart eeuw na dato goed in staat zich vertrouwd te maken met dit prachtige schip uit de rijke Hollandse traditie.

Het groot formaat boek van 352 pagina's is fraai vormgegeven. De vele kleurenafbeeldingen uit talloze HAL-brochures zijn met zorg gereproduceerd. De Walburg Pers heeft met deze publicatie de professionele lat voor maritiem-historische uitgaven weer aanzienlijk hoger gelegd.

Zoals de titel belooft, gaat het boek over meer dan het schip alleen. Ook de achtergronden van de ontwikkelingen bij de rederij komen uitvoerig aan de orde. De auteur besteedt veel aandacht aan bedrijfseconomische aspecten, die hij plaatst binnen periodekaders. Voorts gaat hij uitgebreid in op de twee werven die bij de bouw waren betrokken: Harland & Wolff voor het casco en Wilton voor de afbouw. Hij wijdt uit over de firma die met meesterhand een belangrijk deel van de imponerende interieurs verzorgde: Mutters & Zn. In dit verband memoreert hij terecht de 'Mutters-stijl', waarover hoognodig een omvattende studie dient te verschijnen. Zoals bij een dergelijk boek mag worden verwacht, gaat de auteur op een voor de leek goed te volgen wijze uitgebreid in op de constructieve en technische aspecten. Al met al schetst hij tal van wetenswaardigheden die duidelijk maken welke complexe factoren van invloed zijn geweest op het ontwerp, de bouw en de inrichting van het schip. Het boek bevat een globale index op persoons-, zaak- en scheepsnamen, een notenapparaat met toelichtingen op details uit de hoofdtekst, en een opgave van de bronnen.

Naast deze positieve opmerkingen zijn bij zowel tekst als uitgave de volgende kritische kanttekeningen te plaatsen. De auteur had zijn keuzes voor het wel of niet behandelen van bepaalde onderwerpen moeten verantwoorden. Om slechts twee aspecten te noemen: waarom deze selectie van reizen uit het totaal?, waarom wel de schijnwerper op Mutters & Zn en niet op Allan & Co? Meestal gebruiken auteurs van doorwrochte boeken als dit een voorwoord om dergelijke zaken aan de orde te stellen. Daarnaast wekt het ontbreken van een voorwoord met daarin de gangbare dankwoorden ten onrechte de schijn dat het werk in 'splendid isolation' tot stand is gekomen. Voorts had de auteur op een aantal punten meer zorg moeten besteden aan de volgorde van de informatie. Het gebeurt herhaaldelijk dat een voor goed begrip essentieel referentiekader pas veel later in de tekst aan de orde komt. Vanwege dergelijk uitstel moet de lezer meer dan eens het werk doen dat van de auteur verwacht mag worden, namelijk op inzichtelijke wijze de verbanden leggen die voor goed begrip noodzakelijk zijn. Zo wordt bijvoorbeeld al vanaf bladzijde 40 herhaaldelijk de firma Mutters genoemd, maar plaatst de auteur dit bedrijf pas na pagina 88 in een kader. Bovendien zijn sommige overgangen in de tekst nogal abrupt. Bijvoorbeeld op pagina 19 gaat de auteur – nadat hij heeft gemeld, dat "het casco van de *Statendam* in Belfast bleef liggen in afwachting van de gebeurtenissen die zouden

volgen" – opeens zonder nadere toelichting over op de verhuizingen van de Wilton-werf. Het wordt de lezer pas bladzijden verder duidelijk, dat deze informatie relevant is omdat de HAL aan Wilton zou verzoeken het casco af te bouwen. Ook was het wenselijk geweest dat de auteur meer aandacht had besteed aan een vergelijking van de *Statendam* met equivalente tijdgenotes, zowel qua initieel ontwerp als qua uiteindelijk gerealiseerd exterieur en interieur. Meer aandacht voor de plaats van de derde *Statendam* in de ontwerp-ontwikkelingslijn van HAL-passagiersschepen was eveneens op zijn plaats geweest. Helaas bevat het boek alleen een schetsmatige afbeelding van het algemeen plan; bij een uitgave van dit kaliber had een representatieve weergave van het algemeen plan op uitslaande pagina's gepast. De weergave van de kleurenafbeeldingen op donkere ondergrond oogt weliswaar chique, maar heeft het nadeel dat vingerafdrukken hinderlijk zichtbaar blijven. Bovendien verdient het nummeren van alle bladzijden de voorkeur.

Deze kritische notities laten onverlet, dat dit prachtige boek over de *Statendam* een vooraanstaande plaats bekleedt in de reeks van recente, gedetailleerde Nederlandse scheepsbiografieën. Na deze waardevolle uitgave over de *Statendam* (III) wordt het hoog tijd voor een equivalent boek over haar opvolgster, de wereldberoemde *Nieuw Amsterdam* (II).

N. Guns

Arnout C. Gischler, *De Holland-Amerika Lijn in zwaar weer* (Zutphen: Walburg Pers, 2003, 224 p., ill., ISBN 90-5730-262-4; €19,95)

Nederlandse boeken over Nederlandse rederijen gaan vaak over schepen. Talloos zijn de banden waarin na een korte chronologie over het wel en wee van de onderneming, nauwgezet gegevens en levenslopen van de schepen aan de orde komen. En ook verschijnen met een zekere regelmaat omvangrijke monografieën over een of twee schepen waarin alle details over de bouw, de inrichting, de reizen en het einde van het schip de revue passeren. Minder vaak zien boekwerken het licht die het wel een wee van een rederij onder de loep nemen, zonder dat er uitgebreid wordt ingegaan op de schepen. Deze publicaties beschrijven het walbedrijf, de managementbeslissingen en de invloed van de sociale en economische conjunctuur van de desbetreffende rederij. Wie beide soorten geschiedschrijving op elkaar legt, verschaft zich een goed beeld van de historie van de scheepvaartonderneming: hoe de rederijleiding zich opstelde in een zeker tijdsgewricht en hoe dit zich vertaalde in de aanschaf of verkoop van bepaalde typen schepen. Interessante zaken voor degenen die zich verdiepen in rederij- en bedrijfsgeschiedenis.

Het boek *De Holland-Amerika Lijn in zwaar weer* van Arnout C. Gischler is een rederijgeschiedenis, maar past in geen van beide typen historiografie. Het is een derde variant die jammer genoeg uiterst zeldzaam is in het Nederlandse taalgebied: een beschrijving uit eigen ervaring. Gischler beschrijft vanuit zijn persoonlijke betrokkenheid – hij is van 1964 tot 1975 staffunctionaris bij de Holland-Amerika Lijn geweest – hoe de HAL een radicale ommezwaai in bedrijfsvoering heeft doorgemaakt. Dit is de kern zijn verhaal en naar deze episode verwijst de titel. Toch is dit slechts een deel van het boek. Het andere deel gaat over het werkzame leven van de auteur vanaf de Tweede Wereldoorlog – wanneer hij in dienst bij 'Socony' (de Standard Oil Company of New York) en vervolgens bij Stanvac enigszins bekend raakt met de scheepvaart – tot het moment waarop hij twintig jaar nadat hij weg is bij de HAL besluit een boek te schrijven over zijn HAL-jaren.

Gischler groeit op temidden van de nazaten van vooroorlogse Rotterdamse havenbaronnen: hij speelt met ze en zeilt met ze. Toch belandt hij niet in het traditionele Rotterdamse redersmilieu. Erg duidelijk is hij niet over zijn vormende achtergrond, maar tussen de regels door kun je wellicht lezen dat hij na het Rotterdams gymnasium Arabisch heeft gestudeerd.

In de eerste hoofdstukken is concreetheid niet zijn sterkste kant; dateringen van feiten zijn schaars, waardoor het lastig is een chronologisch beeld te vormen van het beschrevene. Tevens bewandelt de schrijver vele zijpaden die niet of nauwelijks met elkaar in verband gebracht worden, anders dan dat het momenten zijn uit het leven van Arnout Gischler. Naarmate de hoofdstukken vorderen, worden de beschrijvingen concreter en het verhaal compacter. Helder en vloeiend zet de schrijver een beeld neer van de metamorfose die de HAL doormaakt om van een algemene rederij met tal van participaties in andersoortige bedrijven te worden tot een bedrijf dat zich geheel en alleen richt op de cruisevaart.

In dit 'umdenken' speelde Gischler een uitvoerende rol. Deel uitmakend van een kleine staf in Rotterdam bereidde hij de markt voor op de komst van de *Prinsendam* in Aziatische wateren. Zijn contacten in Indonesië die stammen uit de jaren vijftig – de tijd dat hij bij Stanvac (een Nederlandse dochter van een Amerikaanse oliemaatschappij) werkte – komen hem daarbij goed van pas. Het ontstaan van deze contacten en zijn leven in Indonesië verweeft Gischler in de eerdere hoofdstukken en deze laten zich nu lezen als een inleiding op het hoofdthema. Veel van de vertellingen blijven onuitgewerkt, hoewel ze stuk voor stuk de nieuwsgierigheid opwekken. Op één van de zijpaden duikt de naam Margaret Mead op. Deze beroemde antropologe charterde voor haar studenten in 1966 de *Ryndam*, en volgens de auteur had ze over het gebruik van cannabis behoorlijk vooruitstrevende opvattingen.

Anders dan de titel doet vermoeden, gaat het boek niet alleen over de HAL in zwaar weer. Eigenlijk gaat het boek over Arnout C. Gischler, een jongeman die na de Tweede Wereldoorlog carrière maakt in het internationale bedrijfsleven en die door de speling van het lot van nabij meemaakt hoe de HAL zich aanpast aan de nieuwe tijd. Alleen al dit gegeven, geschreven vanuit het perspectief van een deelnemer, maakt het boek de moeite waard.

Wouter Heijveld

R.E. van Holst Pellekaan en I.C. de Regt, *Operaties in de Oost. De Koninklijke Marine in de Indische Archipel (1945-1951)* (Bijdragen tot de Nederlandse Marinegeschiedenis, onder redactie van het Instituut voor Maritieme Historie, deel 13; Amsterdam: De Bataafsche Leeuw, 2003, 368 p., ill., krtn., ISBN 90-6707-566-3; €39,50)

Wanneer men het militair-strategische aspect in beschouwing neemt, dan is de conclusie al gauw dat de strijd om de Indonesische onafhankelijkheid beslist is op het eiland Java. Dat neemt echter niet weg dat die strijd een belangrijke maritieme dimensie heeft gehad. Daarbij moet men niet alleen denken aan spectaculaire acties als de landingen bij Pasir Poetih in het kader van de Eerste Politiële Actie en bij onder andere Glondong tijdens de Tweede, maar ook aan allerlei ondernemingen op bescheidener schaal die tot doel hadden het Nederlandse gezag in de Indonesische wateren te handhaven. Van eminent belang hierbij was dat de Republik Indonesia wel over een leger van betekenis beschikte, maar niet over een marine. Daardoor had de Koninklijke marine tot de soevereiniteitsoverdracht steeds de mogelijkheid om in de Indonesische wateren, en in feite ook in het luchtruim daarboven, op effectieve wijze wat men tegenwoordig 'sea control' noemt uit te oefenen. Daarbij lag vaak vooral hoge prioriteit bij bestrijding van smokkelarij.

Het is, dunkt mij, een goede zaak dat twee zo competente auteurs – zij verdienden eerder hun sporen met een studie over het optreden van de Nederlandse marine in Nieuw-Guinea – in dit deel van de onder redactie van het Instituut voor Maritieme Historie verschenen *Bijdragen* deze episode uit de Nederlandse marinegeschiedenis onder de loep nemen. Terecht leggen zij er de nadruk op dat het werk van de Koninklijke marine in Indonesië door de marineleiding niet als dé primaire taak werd gezien. Zij zag de Nederlandse zeemacht in de eerste plaats als een 'rijksmarine' waarvan slechts een der kerntaken in Nederlands-Indië lag. Voor de naoorlogse wederopbouw van die rijksmarine waren veel mensen en was veel geld nodig. Vandaar dat een der hoofdthema's van dit boek is het streven van de Indische marineleiding om voldoende potentieel te verkrijgen en te behouden om de operationele taken 'in de Oost' te kunnen uitvoeren. De sleutelfiguur in Batavia was daarbij van januari 1946 tot 1 oktober 1949 vice-admiraal A.S. Pinke, die gedurende de genoemde periode de functie bekleedde van commandant der zeemacht in Nederlandsch-Indië. Hoe Pinke gewaardeerd werd door degenen die onder hem dienden, kan men daaruit afleiden dat het varende personeel zichzelf graag en niet zonder trots placht aan te duiden als 'Rederij Pinke'; dit was afgeleid van de afkorting 'RP' waarmee de regionale patrouilleboten (kleine, licht bewapende, motorvaartuigen van Amerikaanse of Britse – Australische – herkomst) werden aangeduid.

Terecht wordt in dit boek veel aandacht besteed aan het door Pinke gevoerde beleid en het krachtenspel waarbinnen hij moest functioneren. Daarbij valt op dat de auteurs zich veel moeite geven om tot klare analyses, ook van de politieke situatie inclusief de spanning tussen Batavia en Den Haag, te komen. Zo is hun boek ook waardevol voor wie geïnteresseerd is in de naoorlogse politieke geschiedenis van Indonesië.

De titel wordt overigens ten volle waargemaakt doordat het hoofdaccent ligt bij de operaties, vooral die van vloot en Marine Luchtvaart Dienst (de Mariniersbrigade heeft al eerder aandacht gekregen in de monumentale studie van Schoonoord). Bij de be-

handeling van die operaties is mij vooral opgevallen hoeveel verantwoordelijkheid toeviel aan officieren van betrekkelijk lage rang en anciënniteit, en hoe goed deze in het algemeen met die verantwoordelijkheid wisten om te gaan. Vooral in de periode tot 1 december 1946, toen de Britten het aan Geallieerde kant in Indonesië voor het zeggen hadden, werd er van lagere commandanten niet alleen een hoge mate van besluitvaardigheid, maar ook van diplomatie en tact gevergd, en dat terwijl het hun in spanningssituaties vaak onmogelijk was tijdig ruggespraak te houden met hogere bevelhebbers. Veel moest worden geïmproviseerd en vaak konden de beschikbare middelen alleen maar worden aangeduid als primitief. Illustratief is wat de auteurs mededelen over de situatie op Bali in 1946. Daar bevond zich vanaf maart een Oudst Aanwezend Zeeofficier, die er binnen korte tijd in slaagde een 'Balinese marine' samen te stellen, waarvan de 'hoofdmacht' gevormd werd door een voormalige houten Japanse patrouilleboot en een eveneens voormalige Japanse bewapende sleepboot. Deze werden aanvankelijk voor een belangrijk deel bemand door Japans marinepersoneel. Zulks verliep probleemloos totdat men "in Batavia tot de conclusie kwam dat het inzetten van Japanners bij gewapende acties tegen de Republikeinen niet geheel in overeenstemming was met de Conventie van Génève" (p.74). De Japanners mochten verder alleen nog worden ingezet aan boord van transportvaartuigen en voor werk aan de wal. Toen de Japanners zouden worden gerepatrieerd, stond hun commandant erop dat zijn detachement eerst 'model' voor de Nederlandse marinecommandant defileerde.

Zoals voor de hand ligt, heeft het marinepersoneel dat betrokken was bij wat soms het karakter had van maritieme guerrilla en dan weer meer, overigens soms zeer enerverend, politiewerk vele spannende avonturen beleefd. Ook in dit opzicht komt de lezer zeker niet tekort. Hij krijgt daarbij een goede indruk van de soms zeer primitieve omstandigheden waaronder moest worden gewerkt. In hoeverre de auteurs de velen die dit hoofdstuk uit de geschiedenis van de Koninklijke Marine hebben meegemaakt en nog in leven zijn hebben geraadpleegd, komt helaas niet erg duidelijk uit de verf.

Uit hun verantwoording blijkt wel dat zij een grote hoeveelheid, ook particulier, archiefmateriaal hebben verwerkt. De verzorging van dit boek is, zoals gebruikelijk bij deze serie, goed te noemen. Kaarten en illustraties (waaronder vele uit particuliere collecties) vullen de tekst goed aan. Een, overigens helaas vrij fors, aantal stel- en spelfouten moge de samenstellers en hun begeleidster, mevrouw dr. A.M.C. van Dissel, worden vergeven. Zij verdienen daarentegen lof voor de wijze waarop zij een boeiend stuk marinegeschiedenis hebben belicht. Zoals ik hierboven al aangaf, lijkt mij dit boek zeker niet alleen van belang voor degenen die 'erbij geweest zijn'. Een wezenlijk stuk Indonesische geschiedenis is vastgelegd.

Ph.M. Bosscher

H. Visser, *De Koninklijke Marine, foto's en feiten, 1922-1964* (Zaltbommel: Aprillis, 2003, 96 p., ill., ISBN 90-5994-009-1; €18,50)

Onlangs presenteerde Henk Visser op de voormalige Hr.Ms. *Schorpioen* zijn fotoboekje *De Koninklijke Marine, foto's en feiten, 1922-1964*. Als gewezen opperseiner-telexist en momenteel werkzaam als vrijwillig medewerker bij het Marinemuseum in Den Helder draagt Visser de marine een warm hart toe. Met zijn fotoboekje hoopt hij te bewerkstelligen "dat velen de aangename sensatie van herkenning en enige prettige herinneringen zullen beleven bij het lezen en bladeren in dit boek".

In het boekje zijn 108 mooie zwartwitfoto's afgedrukt van schepen die in de periode 1922-1964 bij de Koninklijke Marine in dienst zijn gesteld. Het gaat om afbeeldingen van schepen uit de Tweede Wereldoorlog, uit de naoorlogse periode in Nederlands-Indië, in Korea, in Nieuw-Guinea en uit de Koude Oorlogsjaren. Elke foto is voorzien van een onderschrift, waarin de voornaamste wetenswaardigheden van de betreffende schepen worden beschreven. *De Koninklijke Marine, foto's en feiten, 1922-1964* gaat verder waar een soortgelijk boekje van F.C. van Oosten, *De Koninklijke Marine in oude ansichten* (Zaltbommel, 1971) eindigde. Helaas ontbreken de herkomstgegevens en de dateringen in deze beschrijvingen. Ook zijn lang niet alle schepen beschreven. Onduidelijk blijft waarom bijvoorbeeld Hr.Ms. *Cerberus*, *Urania*, *Mercuur* en de *Zuiderkruis* ontbreken. Toch geeft het boekje in een kort bestek een aardig overzicht van het varende materieel van de Koninklijke Marine uit een periode die al weer veertig jaar achter ons ligt.

Adri P. van Vliet

Jan J.B. Kuipers, *Zeemanskunst. Schitterende schepen uit het werk van Jan de Quelery* (Zaltbommel: Europese Bibliotheek, 2003, 240 p., ill., ISBN 90-288-3655-1; €29,00)

De Vlissingse schilder Jan de Quelery (1957) bouwde in de afgelopen decennia een reputatie op als gespecialiseerd schilder, aquarellist en tekenaar. Zeemanskunst biedt een keuze uit de mooiste werken van De Quelery. De grootste aandacht gaat uit naar de hoogtijdagen van de zeilvaart; het tijdperk van de klippers en de windjammers. Was het bij deze afbeeldingen gebleven, dan was een catalogus met fraai beeldmateriaal ontstaan, maar niet meer dan dat. Jan J.B. Kuipers heeft zich van de taak gekweten door uit de selectie tekeningen, aquarellen en schilderijen een synthese van tekst en beeld te maken. Kuipers (1953) heeft inmiddels tal van historische en maritiem-historische publicaties op zijn naam staan; daarnaast publiceerde hij ook nog verhalen en essays, kinderboeken en poëzie.

Het materiaal van De Quelery is onderverdeeld in chronologische en technologische stadia in de ontwikkeling van de zeevaart. Via een kleine introductie van de Middeleeuwen en de Gouden Eeuw komen we al spoedig bij de ontwikkeling van het klipperschip, de hoogtijdagen van deze geavanceerde snelzeiler en het tijdperk van de windjammers. Vervolgens is er aandacht voor stoomschepen, oorlogsschepen van na 1940 en een hoofdstuk over de hedendaagse motorschepen (vooral aandacht voor de Zeeuwse visserij). Het boek eindigt ten slotte weer bij de voorliefde van De Quelery, het zeilschip. Ditmaal in de vorm van opleidingsschepen en zeiljachten voor de pleziervaart en wedstrijdsport.

In de begeleidende tekst worden al deze schepen in een ruim maritiem-historisch kader geplaatst, met aandacht voor transitie in de ontwikkeling van de scheepsbouw, maar vooral ook voor individuele scheepsgeschiedenissen, het leven aan boord en anekdotes, doorgaans met betrekking tot de afbeeldingen die de Quelery koos. Door de vele illustraties is het wel eens moeilijk als lezer de continuïteit van het verhaal vast te houden, maar Kuipers weet moeiteloos de grote lijn in het verhaal te houden, terwijl hij ondertussen uit een groot aantal verhalen en anekdotes put. Een daarvan is het fantastische verhaal (voorzien van potloodtekening) van de schepen *Terror* en *Erebus* die tijdens de poolexpeditie van Sir John Franklin in 1845 in het ijs vast kwamen te zitten, en bijna honderd jaar later in de buurt van Newfoundland op een ijsberg werden waargenomen. Toch vormt het werk van De Quelery de ruggengraat van het boek. Dan weer zien we de klipper *Flying Cloud* in een frisse bries onder een bewolkte blauwe hemel door het opstuivende water van de oceaan klieven, de *Seaman's pride* met neerhangende, zachtjes in de wind klapperende zeilen in een paarse nevel uit de ochtendmist tevoorschijn komen of zien we de ondergang van de *Pamir* in een palet van woest schuimende golven en gierende wind onder een loodgrijze hemel. Want het is vooral de romantiek en het verlangen naar de tijd van de zeilvaart zoals we die nu niet of nauwelijks nog kennen die je telkens weer opnieuw dit boek doet openslaan.

Johan Francke

Nieuwe boeken en artikelen

RON BRAND

Tijdschriften komen en tijdschriften gaan. Ten opzichte van het overzicht dat in de vorige aflevering van dit tijdschrift werd afgedrukt, is een aantal wijzigingen te melden. Vervallen zijn de tijdschriften Revue Historique des Armées (RHA) en Roering: mededelingenblad van de Vereniging van Ingenieurs van Defensie (Roering).

Voorts is onlangs de eerste aflevering verschenen van het Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis. Dit tijdschrift is een voortzetting van het NEHA-Jaarboek voor economische, bedrijfs- en techniekgeschiedenis (NEHA-J), het Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis (TSG) en het NEHA-bulletin. De opvolger van deze drie tijdschriften zal als TSEG worden opgenomen.

Tot slot zijn geheel nieuw in het overzicht de tijdschriften Argonauta, The Northern Mariner/Le Marin du Nord en Vlaggentijdschrift Vexilla Nostra. Deze worden resp. als Argonauta, NM en VVN opgenomen.

NASLAGWERKEN

38135. BEHNE, C. TED, The Adney Collection: Birchbank canoe treasure. WB 2002, nr. 169, 66-75, ill. *(behandelt de collectie modelkano's, gebouwd door Edwin Tappan Adney (1868-1950), die worden bewaard in the Mariners' Museum in Newport News (VA))*

38136. DEAYTON, ALISTAIR, WILLIAM M. WORDEN, The world of steam. StB 60, 2003, 257-286, ill. *(wereldwijd overzicht van historische stoomschepen op de binnenwateren)*

38137. GØBEL, ERIK, Udvalgt litteratur af og om Jens Kusk Jensen. MK 25, 2003, 267-269, ill.

38138. GONZÁLEZ-ALLER, JOSÉ IGNACIO, Catálogo-guía del Museo Naval de Madrid, t. III. Madrid, Ministerio de Defensa, 2002, 420 p., ill. *(vervolg van nr. 33643)*

38139. GUTIÉRREZ MEDINA, DAVID, Fondos documentales de la orden de San Juan en el archivo del Museo Naval de la Armada en Madrid. RHN 21, 2003, Núm. 82, 39 p. *(themanummer van RHN)*

38140. HEATHCOTE, T.A., The British admiral on the fleet 1734-1885: a biographical dictionary. Barnsley, Leo Cooper, 2002, 338 p., ill. *(biografische gegevens van 115 vlootadmiralen)*

38141. LA FEVER, SHERRIE, South Street Seaport Museum: a champion for America's world port. Compass 73, 2003, nr. 2, 2-7, ill.

38142. LIPSKY, FLORIAN, STEFAN LIPSKY, Die Schatzkammer der Seefahrt: Schiffahrtsmuseen, Museumsschiffe, Traditionsschiffe, Projekte. Hamburg, Koehlers Verlagsgesellschaft, 2004, 309 p., ill. *(overzicht van Europese maritieme musea etc. met adressen)*

38143. MILLER, DAVID, The illustrated dictionary of submarines of the world. Londen, Salamander Books, 2002, 480 p., ill.

38144. MILLS, WILLIAM JAMES, Exploring polar frontiers: a historical encyclopedia. ABC-CLIO, 2003, 900 p., ill. *(encyclopedie van de Arctische en Antarctische ontdekkingsreizen, van Pytheas' reis in 325 voor Chr. tot heden)*

38145. PARTRIDGE, M.S., K. PARTRIDGE (samenst.), The Mariner's Mirror: the journal of the Society for Nautical Research: bibliography for 2002. Londen, The Society for Nautical Research, 2004, 32 p.

38146. ROWLETT, BROOKS A., Capital ship terminology. Argonauta 20, 2003, nr. 2, 9-11 *(behandelt de terminologie van oorlogsschepen van de twintigste eeuw)*

38147. SWANICK, LOIS A., Maritime source material in the United Kingdom and Ireland. INAQ 30, 2003, no. 2, 12-15 *(behandelt verschillende verblijfplaatsen van maritieme bronnen, t.w. Lloyd's Marine Collection, National Maritime Museum, Public Records Office en British Library)*

38148. –, Maritime source material in the United Kingdom and Ireland, Part 1. Argonauta 21, 2004, nr. 1, 33-35

38149. (CATALOGUS), Aufbruch in neue Welten: Johann Moritz von Nassau-Siegen (1604-1679) der Brasilianer; ed. Gerhard Brunn; Wolfgang Degenhardt e.a.. Siegen, Johann Moritz Gesellschaft, 2004, 176 p., ill.

38150. (N.N.), Jean Bart et son temps: orientations bibliographiques. RSDHA 37, 2004, 431-450 *(beredeneerde titellijst van ca. 200 boeken en artikelen over de kaper Jean Bart)*

ALGEMENE MARITIEME LITERATUUR

38151. ABULAFIA, DAVID (ed.), The Mediterannean in history. Londen, Thames & Hudson, 2003, 320 p., ill. *(passim maritiem)*

38152. BALLARD, ROBERT, TONI EUGENE, Mysteries of ancient seafarers: early maritime civilizations. Washington (DC), National Geographic Books, 2003, 256 p.

38153. BOES, ALBERT J., Eindbestemming voor 91 jaar oud dekhuis "Finmarken". BW 59, 2004, 156-158, ill. *(betreft het dekhuis van de 'Finmarken', gebouwd in 1912 voor de Hurtigruten-vloot, die een dienst onderhoudt langs de Noorse kust)*

38154. BRANIGAN, KEITH, With the crofters to Canada. HT 54, 2004, 2, 41-47, ill. *(behandelt de emigratie van het eiland Barra, in Schotland, naar Brits Noord-Amerika in de periode 1770-1850)*

38155. COOPEY, R., A history of water, Vol. 1: Water control & river biographies, Vol. 2: The political economy of water, Vol. 3: The world of water. Londen, I.B. Tauris, 2004, 320, 320, 352 p.

38156. ELLEN, ROY, On the edge of the banda zone: past and present in the social organization of a Moluccan trading network. Honolulu, University of Hawai'i, Press, 2003, xii, 331 p., ill.

38157. GROEN, ARTHUR, Opkomst en ondergang van de rolrederij in de banne Uitgeest: een bijdrage tot de geschiedenis van de zeildoekweverij. Holland 35, 2003, 240-262, ill.

38158. HALL, NICK, Spithead stalwarts: coronation review remembered 50 years on. SM 38, 2003, no. 8, 28-30, ill. *(herinnering van de schepen, die in juni 1953 aanwezig waren bij de vlootschouw ter gelegenheid van de kroning van koningin Elizabeth II van Groot-Brittannië)*

38159. HARLAND, JOHN, Nautical miles: an apparent paradox. Argonauta 21, 2004, nr. 1, 31-32, ill. *(betreft de lengte van een zeemijl)*

38160. JONG, W. DE, Blik op 1903. SWZ 13, 2003, december, 10-14, ill. *(betreft maritieme gebeurtenissen, die plaatsvonden in 1903, aan de hand van artikelen in het tijdschrift 'De Zee')*

38161. KEARNEY, MILO, The Indian Ocean in world history. New York (NY), Routledge, 2004, 192 p.

38162. KING, CHARLES, The Black Sea: a history. Oxford, Oxbow Books, 2003, 276 p., ill. *(passim maritiem)*

38163. KONINCKX, C., L'histoire maritime: enseignement et recherche scientifique en Belgique. Neptunus 47, 2004, 3-8, ill.

38164. KUBIAK, KRZYSTOF, Terrorism is the new enemy at sea. USNIP 129, 2003, 12, 68-71, ill. *(behandelt het terrorisme op zee, vroeger en nu)*

38165. LE FEVRE, PETER, A possible authorship for the 'Memorandum on The Marine Regiments' 1690. MM 90, 2004, 98-102

38166. LEBEDYNSKY, IAROSLAV, Les Cosaques: une société guerrière entre libertés et pouvoirs: Ukraine, 1490-1790. Editions Errance, 2004, 249 p., ill. *(passim maritiem)*

38167. MARTIN, COLIN J.M., PAULA F. DE C. MARTIN, Marine boathouses of the Sound of Mull. IJNA 32, 2003, 91-110, ill.

38168. MELLEFONT, JEFFREY, Pâris in India. Signals 2003, no. 64, 24-27, ill. *(behandelt een zeldzaam boek van vice-admiraal François Edmond Pâris over traditionele scheepsbouw)*

38169. MILLER, CHARLES A., Ship of state: the nautical metaphors of Thomas Jefferson, with numerous examples by other writers from classical antiquity to the present. Oxford, University Press of America, 2003, 195 p.

38170. MÜNCHING, L.L. VON, Het maritieme contact met Zuid-Afrika dateert van na WO I. MN 92, 2003, nr. 5, 61-63, ill.

38171. PEMSEL, HELMUT, Weltgeschichte der Seefahrt, Band 4: Biografisches Lexikon von der Antike bis zur Gegenwart. Hamburg, Koehlers Verlagsgesellschaft, 2003, 462 p., ill. *(voor de delen 1, 2 en 3 zie nrs. 34700, 34701 en 35755)*

38172. PTAK, RODERICH, China, the Portuguese and the Nanyang: oceans and routes, regions and trade (c. 1000-1600). Aldershot, Variorum, 2004, 310 p. *(behandelt de rol van China als maritieme natie)*

38173. QUENIART, JEAN, La Bretagne au XVIIIe siècle (1675-1789). Editions Ouest France, 2004, 696 p.

38174. RUFFMAN, ALAN, Lloyd's Register can, and has, made errors in the names of foreign-registered vessels; the Mont-Blanc and Guvernoren. Argonauta 20, 2003, nr. 4, 12-15

38175. SAUPIN, GUY, JEAN-LUC SARRAZIN, Economie et société dans la France de l'Ouest Atlantique du moyen age aux temps modernes. Presses Universitaires de Rennes, 2004, 298 p.

38176. SIMPER, ROBERT, National Small Boat Collection. SBr 77, 2003, 253-255, ill. *(overzicht van de varende schepen in het National Maritime Museum Cornwall)*

38177. SLATER, LLOYD, Goodbye Columbus? Compass 71, 2002, nr. 2, 34-36, ill. *(betreft de door Gavin Menzies geformuleerde theorie dat de Chinezen al vóór Columbus in Amerika zijn geweest)*

38178. STANFORD, PETER, The American achievement by sea: part II: from two-ocean navy to all-ocean navy. Sea History 2003, no. 104, 6-9, ill. *(vervolg van nr. 35778)*

38179. STYLEGAR, FRANS-ARNE, OLIVER GRIMM, Place-names as evidence for ancient maritime culture in Norway. NSA 2002 (verschenen 2003), 79-115, ill.

38180. THIER, KATRIN, Sails in the North: new perspectives on an old problem. IJNA 32, 2003, 182-190 *(behandelt de betekenis van het woord 'zeil' in de Keltische taal)*

38181. TRACY, NICHOLAS (ed.), The age of sail: the international annual of the historic sailing ship, vol. 2 (2003-2004). Londen, Conway Maritime Press, 2003, 208 p., ill.

38182. TROEBST, STEFAN, 'Intermarium' and 'Wedding to the Sea': politics of history and mental mapping in East Central Europe. ERH 10, 2003, 293-321

38183. VOORT, JAN P. VAN DE (red.), Klederpracht: de drachten van Vlaardingen en Vlaardinger-Ambacht; bijdr. Jeroen P. ter Brugge e.a.. Zaltbommel, Aprilis, 2003, 206 p., ill. *(met bestandscatalogus)*

38184. WHITE, WILLIAM H., Master & commander, the far side of the world: comments on historical accuracy. Sea History 2004, no. 106, 21, ill. *(behandelt de vraag of een speelfilm correct is voor wat betreft maritiem-historische elementen)*

38185. WOODMAN, RICHARD, The history of the ship: the story of seafaring from the earliest times to the present day. Londen, Conway Maritime Press, 2002, 352 p., ill.

38186. (PROCEEDINGS), La puissance maritime; dir. Christian Buchet, Jean Meyer, Jean-Pierre Pousson. Parijs, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2004, 657 p. *(gebundelde bijdragen van een symposium, georganiseerd in het Institut Catholique de Paris van 13-15 december 2001)*

MARITIEME ICONOGRAFIE

38187. ALLAN, J.F., Thomas Luny, and Cook's Resolution. MM 90, 2004, 85-92, ill. *(afbeeldingen in de schetsboeken van kunstenaar Luny (1759-1837) tonen het ontwerp van het schegbeeld van de 'Resolution' van James Cook)*

38188. BEENHAKKER, AD, Vaarzon Morel, een schildersfamilie; eindred. Robbert Jan Swiers. Vlissingen, Den Boer; Middelburg, De Ruiter, 2003, 96 p., ill. *(overzicht van drie generaties kunstenaars: grootvader W.F.A.I. (1868-1955), vader Willem (1901-1982) en zoon Wim (geb. 1931); passim maritiem)*

38189. BERSEE, LEO, Op bezoek bij het echtpaar Heere. BW 59, 2004, 20-25, ill. *(betreft het kunstenaarsechtpaar Martin en Cisca Heere)*

38190. BETTS, MARGARET M., The life & art of John Prentiss Benson. Sea History 2004, no. 106, 30-32, ill. *(betreft een Amerikaanse zeeschilder, die leefde van 1865 tot 1947)*

38191. BOOGAART, ERNST VAN DEN, Das Land des Zuckermühlen, für die niederländischen und europäischen "Curiosi" beschrieben und illustriert. In: *(CATALOGUS)* Aufbruch in neue Welten (Siegen, 2004) 62-75, ill.

38192. BROCK, PETER DE, Zoeken onder de zerken: graven in de Oude Kerk digitaal geopend. OA 56, 2004, 92-95, ill. *(betreft graven in de Oude Kerk van Amsterdam, onder andere praalgraven van gesneuvelde zeehelden)*

38193. BRUGGE, JEROEN TER, Vispromotie in Nederland: een beknopte ontwikkelingsgeschiedenis van de Nederlandse visreclame vanaf de zeventiende eeuw tot 1983. Netwerk 14, 2003, 19-54, ill.

38194. BUSARD, G., Introduction à l'iconographie des vezilles indicatifs des mastroquets dans le biotope macro-breton. Neptunus 46, 2003, 186-188, ill. *(betreft de iconografie van 'pub signs' met maritieme voorstellingen)*

38195. CALLIAS BEY, MARTINE, ÉLISABETH RIDEL, Bateaux de verre: navires, navigation et scènes maritimes dans les vitraux normands (XIIIe-XXe siècle). Neptunia 2004, no. 233, 54-57, ill.

38196. CRAIG, RUSSELL, The Chapman Album and the maritime history of colonial Australia, 1816. GC 25, 2003, no. 2, 3-19, ill. *(behandelt een album met maritieme afbeeldingen, dat waarschijnlijk toebehoorde aan Aaron Chapman (1771-1850), scheepseigenaar)*

38197. DEWULF, BERNARD, De geschilderde zee. Gent/Amsterdam, Ludion, 2003, 48 p., ill. *(themanummer van 'Beaux Arts magazine', verschenen t.g.v. de tentoonstelling 'Marines in confrontatie', gehouden in het PMKK, Museum voor Moderne Kunst te Oostende in 2003; zie nr. 35837)*

38198. DIJK, GER J. VAN, Ons varend verleden: uit het schepenbestand van Spliethoff's Bevrachtingskantoor te Amsterdam. Spreekbuis 2003, nr. 83, 30-31, ill.

38199. –, Ons varend verleden: uit het schepenbestand van de Koninklijke Hollandsche Lloyd te Amsterdam. Spreekbuis 2003, nr. 84, 24-25, ill.

38200. –, Ons varend verleden: uit het schepenbestand van de Hollandsche Stoomboot Maatschappij (HSM) te Amsterdam. Spreekbuis 2004, nr. 85, 24-25, ill.

38201. DUNN, LAURENCE, Naval reporter. SM 39, 2004, no. 2, 22-24, ill. *(Dunn, vermaard maritiem fotograaf, kijkt terug op enkele bijzondere opdrachten)*

38202. EMKE, COR, Scheepsvlaggen in de 17e eeuw. Modelbouwer 66, 2004, 205-209, ill.

38203. EVANS, RON, The perspective analysis of photographs. MS 2002, nr. 119, 54-59, ill. *(behandelt de mogelijkheid om het perspectief te berekenen aan de hand van foto's van schepen)*

38204. FARRELLY, MICHAEL, For the safety of all: images and inspections of Irish lighthouses. Dublin, National Library of Ireland, 2003, 92 p., ill. *(fotoboek)*

38205. FRIEDMAN, ZARAZA, The ships depicted in the Lod mosaic reconsidered. IJNA 33, 2004, 164-168, ill.

38206. GELDER, ROELOF VAN, Vroege vissen op papier: de getekende vis in de zestiende en zeventiende eeuw. Kunstschrift 48, 2004, 1, 18-27, ill.

38207. HADDAD, ELIE, MIRIAM AVISSAR, A suggested reconstruction of one of the merchant ships on the mosaic floor in Lod (Lydda) Israël. IJNA 32, 2003, 73-77, ill.

38208. HENDRIE, WILLIAM F., The Forth at war. Edinburgh, Birlinn, 2004, 224 p., ill. *(fotoboek over de monding van de rivier de Forth, die dienst deed als Britse marinebasis)*

38209. HORMANN, JÖRG-M., HEINZ OTTO MÜLLER, Robert Schmidt-Hamburg: vom Seeman zum Marinemaler; inl. Theodor F. Siersdorfer. Hamburg, Koehlers Verlagsgesellschaft, 2003, 159 p., ill. *(leven en werk van een Duitse zeeschilder, die leefde van 1885 tot 1963)*

38210. JINISHIAN, J. RUSSELL, Bound for blue water: contemporary American maritime art. Greenwich Workshop Press, 2003, 180 p., ill. *(behandelt meer dan 90 Amerikaanse maritieme kunstenaars, die een beeld schetsen van de Amerikaanse maritieme kunst van de twintigste eeuw)*

38211. JONGH, EDDY DE, De symboliek van vis, visser, visgerei en vangst. In: *(CATALOGUS)* Vis (Utrecht, 2004) 75-119, ill.

38212. –, 'Die ze lust, mag zich na de markt vervoegen': Abraham van Beijeren en het visstilleven. Kunstschrift 48, 2004, 1, 12-17, ill.

38213. KLIEM, EBERHARD, Wieder aufgetaucht: neue Erkenntnisse zu einigen Bildern von Claus Bergen. S&Z 2004, nr. 59, 11-13, ill.

38214. KLOEK, WOUTER, Nogmaals, de trots van Tromp. BuR 51, 2003, 368-371, ill. *(behandelt een aantal penschilderijen van Willem van de Velde de Oude voor de familie Tromp; vervolg van nr. 35813)*

38215. KNOPS, A., Jan Sirks: graficus, schilder (1885-1938). Venlo, Van Spijk Art Projects, 2004, 108 p., ill. *(passim maritiem)*

38216. KUGLER, RICHARD C., The wide ocean world of William Bradford. Sea History 2003, no. 104, 22-26, ill. *(betreft de zeeschilder William Bradford (1827-1892), leerling van Albertus van Beest (1820-1860))*

38217. LEEK, MICHAEL E., The art of nautical illustration: a visual tribute to the achievements of the classic marine illustrators. Londen, Quantum Books, 2002, 192 p., ill. *(eerder verschenen in 1991)*

38218. MALMBERG, THURE, PETER RAUDSEPP (eds.), Passenger ships of the world: a history in posters = Passagerarfartyg på affischer. Helsinki/Helsingfors, Oy Raud Publishing, 2004, 210 p., ill. *(tekst in het Engels en Zweeds)*

38219. MARIJNEN, MARINA, Realistische portretten van Nederlands Brazilië: het werk van Albert Eckhout (1610-1666). SH 39, 2004, 56-61, ill.

38220. MARTINS TEXEIRA, DANTE, Die Naturgeschichte Brasiliens in der Regierungszeit Johann Moritz' von Nassau-Siegen (1637-1644): die Bücher von Georg Markgraf und Willem Piso. In: *(CATALOGUS)* Aufbruch in neue Welten (Siegen, 2004) 76-89, ill.

38221. McDONALD, ANNE, Douglas Annand: the art of life. Signals 2004, no. 66, 23-26, ill. *(behandelt het werk van de Australische ontwerper Douglas Annand (1903-1976), met name dat voor de P&O Orient Line)*

38222. McQUEEN, ALISON, Le legs de l'impératrice Eugénie au musée de la Marine. Neptunia 2003, no. 232, 57-62, ill. *(behandelt een aantal zeestukken van Théodore Gudin)*

38223. MEER, GAY VAN DER, 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. TvZ 23, 2004, 17-29, ill.

38224. MICHALSKY, TANJA, Die kulturelle Eroberung der Fremde: Frans Posts Bilder der niederländische Kolonie in Brasilien. In: (CATALOGUS) Aufbruch in neue Welten (Siegen, 2004) 100-109, ill.

38225. MILLER JR., WILLIAM H., Picture history of the ss United States. Mineola (NY), Dover Publications, 2003, x, 118 p., ill.

38226. MOUROT, MARJOLAINE, ANNE SILLINGER, La visite de Napoléon III à Gênes en 1859 par Théodore Gudin; La restauration du tableau de Théodore Gudin. Neptunia 2003, no. 232, 62-64, ill.

38227. PERRIER, FRANÇOISE, Un peintre de la marine: Émile Noirot (3 juin 1853-5 juin 1924). Neptunia 2003, no. 230, 43-48, ill.

38228. PRUD'HOMME VAN REINE, R.B., Het bombardement van Algiers in het Invalidenhuis. Zeemagazijn 29, 2003, nr. 4, 4-5, ill. *(betreft een schilderij uit 1818 van de hand van Martinus Schouman en Johannes Christiaan Schotel)*

38229. ROSEN, BARUCH, Comments on the reconstruction of one of the ships on the Lod mosaic. IJNA 33, 2004, 167-168

38230. SCHJELLERUP, INGE, Der Reiz exotischer Menschen im siebzehnten Jahrhundert: Albert Eckhouts Gemälde. In: (CATALOGUS) Aufbruch in neue Welten (Siegen, 2004) 90-99, ill.

38231. SPAANS, ERIK, Een tsaar aan het IJ?: speurtocht naar de man op het Blauwhoofd. OA 56, 2004, 158-160, ill. *(een staand figuur op een in 1705 door Ludolf Backhuysen geschilderd tafereel van het IJ stelt wellicht tsaar Peter de Grote voor)*

38232. STANTON, SAMUEL WARD, Staton's American steam vessels: the classic illustrations. Mineola (NY), Dover Publications, 2002, 255 p., ill.

38233. TOMASEK, MICHEL, L'imbroglio des portraits de Jean-Bart. RSDHA 37, 2004, 369-382, ill.

38234. TURBIAUX, MARCEL, Paul Chack (1876-1945): première partie: le marin et l'écrivain maritime; deuxième partie: l'engagement-le procès. Neptunia 2003, no. 230, 3-19, no. 231, 3-17, ill.

38235. VITIELLO, GREGORY, J.M.W. Turner: impressionist master of the sea. Compass 71, 2002, nr. 2, 20-23, ill.

38236. WESTENDORP, ANDRIES, Maritiem toerisme: Tromp en De Ruyter aan de Donau. BW 59, 2004, 32-33, ill. *(betreft twee borstbeelden van Maarten Harpertsz. Tromp en Michiel Adriaensz. de Ruyter in het Walhalla, een negentiende-eeuwse tempel bij Regensburg)*

38237. WOUTHUYSEN, ESTER, Schetsen op de Haringpakkerstoren: panorama uit 1817 teruggevonden. OA 56, 2004, nr. 1, 28-33, ill. *(betreft een voorstudie van een panorama door Cornelis de Kruijf met veel scheepvaartactiviteit)*

38238. ZERBI, ÉLIANE DE, Albert Sebille, peintre de la Marine (1874-1953). Neptunia 2003, no. 231, 54-61, ill.

38239. (CATALOGUS), Vis: stillevens van Hollandse en Vlaamse meesters 1550-1700; Liesbeth M. Helmus (samenst. en red.), Eddy de Jongh e.a.. Utrecht, Centraal Museum, 2004, 445 p., ill. *(catalogus van de geëxposeerde schilderijen en boeken p. 208-369)*

38240. –, Peurs bleues: prendre la mer à la Renaissance; Mickaël Augeron, Annick Fenet, Mathias Tranchant. La Rochelle, Imprimerie de l'Ouest, 2003, 34 p., ill. *(catalogus bij een tentoonstelling in La Corderie Royale, Centre International de la Mer, in Rochefort)*

38241. –, Geen zee te hoog: de zeeschilder H.A. Jaarsma (1881-1970); R.A. Baljeu. Franeker, Van Wijnen, 2004, 64 p., ill. *(catalogus bij een tentoonstelling in museum Het Hannemahuis te Harlingen; betreft Haaike Abraham Jaarsma, die ook als loods werkzaam was)*

MARINE – ALGEMEEN

38242. BONNE, JEAN-PIERRE, Réflexions sur la politique navale française de 1875 à 2015, 1ère partie: Les progrès techniques. Neptunia 2004, no. 233, 3-13, ill.

38243. DUNNAVENT, R. BLAKE, Brown water warfare: the U.S. Navy in riverine warfare and the emergence of a tactical doctrine, 1775-1970. Gainesville (FL), University Press of Florida, 2003, 185 p., ill.

38244. GOODSPEED, M. HILL, U.S. Navy: a complete history. Westport (CT), Hugh Lauter Levin, 2003, 728 p., ill.

38245. GRAY, COLIN S., La pujanza del poder naval: la ventaja estratégica de la marina de guerra. Madrid, Ministerio de Defensa, 2002, 386 p.

38246. GUNTON, MICHAEL, Submarines at war: a history of undersea warfare from the American Revolution to the Cold War. New York, Caroll & Graf, 2003, 288 p., ill.

38247. HILL, J.R., BRYAN RANFT, The Oxford illustrated history of the Royal Navy. Oxford/New York, Oxford University Press, 2002, xiv, 480 p.

38248. KEEGAN, JOHN, Intelligence in war: knowledge of the enemy from Napoleon to Al-Qaeda. New York, Alfred A. Knopf, 2003, 349 p., ill. *(passim maritiem)*

38249. LAVERY, BRIAN, The ship of the line, Vol. 1: The development of the battlefleet 1650-1850, Vol. 2: Design, construction and fittings. Londen, Conway Maritime Press, 2003, 2 dl. (224, 192 p.), ill. *(derde druk)*

38250. LEDERER, FRIEDRICH, Mahnung an ein introvertiertes Inselreich: der "Diskurs über die Wehrhaftigkeit einer Seenation" (Kaikoku heidan) von Hayashi Shihei. S&Z 2004, nr. 59, 2-10, ill.

38251. O'NEILL, RICHARD (ed.), Patrick O'Brian's navy: the illustrated companion to Jack Aubrey's world. Philadelphia (PA), Running Press Book Publishers, 2003, 160 p., ill.

38252. PEET, A.J. VAN DER, Guardian angel: de Koninklijke Marine als beschermer van Nederlandse ingezetenen overzee. MB 114, 2004, 122-127, ill.

38253. SALEWSKI, MICHAEL, Die Deutschen und die See: Studien zur deutschen Marinegeschichte des 19. Und 20. Jahrhunderts, Teil 2. Stuttgart, Steiner, 2002, 252 p.

38254. TURNER, GORDON, Guardians of Canada's coasts. SM 38, 2003, no. 9, 56-59, ill. *(behandelt de geschiedenis van de Canadese kustwacht)*

38255. VEGO, MILAN N., Naval strategy and operations in narrow seas. Londen, Frank Cass, 2003, 2003, xviii, 331 p., ill. *(herziene en uitgebreide versie van de editie uit 1999)*

MARINE – TOT 1700

38256. DAMS, JEAN, CHRISTIAN PFISTER-LANGANAY, La correspondance de Jean Pennincq (16ème série 1644, 17e série – 1644-1646). RSDHA 36, 2003, 145-166 en 37, 2004, 5-64 *(vervolg van nr. 33810)*

38257. DÍAZ BORRÁS, ANDRÉS, Carestías frumentarias y guerra naval: el fracaso político de la solidaridad, dentro de la Corona de Aragón, en la crisis valenciana de 1385. RHN 21, 2003, Núm. 83, 23-53, ill.

38258. MOTT, LAWRENCE V., Sea power in the medieval Mediterranean: the Catalan-Aragonese fleet in the War of the Sicilian vespers. Gainesville (FL), University Press of Florida, 2003, 384 p., ill.

38259. STAHL, FRÉDÉRIC, La bataille navale de Corcyre (433 avant JC). Navires et Histoire 2004, no. 22, 48-53

38260. VOS, RON DE, Ook dode zeelieden verdienen een naam, Deel I: de Slag om Camaret. SZ 28, 2004, nr. 1, 33-39, ill. *(behandelt de omstandigheden van de Slag bij Camaret in Bretagne in 1694 waar een Brits-Hollandse vloot vanaf de kust vernietigend werd verslagen)*

MARINE – KAAPVAART EN ZEEROVERIJ

38261. BARAZZUTTI, ROBERTO, La guerre de course hollandaise sous Louis XIV: essai de quantification. RSDHA 37, 2004, 269-280, ill. *(kwantitatief overzicht van de Hollandse kaapvaart tussen 1650 en 1713)*

38262. FARRANT, DON, Pirates with submachine guns. Compass 71, 2002, nr. 2, 6-9, ill.

38263. FRANCKE, JOHAN, Ni patriotes, ni pirates, les capitains corsaires de Zélande à la fin du XVIIe siècle. RSDHA 37, 2004, 281-318, ill. *(portret van de Zeeuwse kaper-kapiteins en hun kwaliteiten)*

38264. JAEGER, GÉRARD A., Images vraies... fausses vérités?: ou la légende des corsaires vue à travers les exploits de Joseph Bavastro. Neptunia 2004, no. 233, 29-35, ill.

38265. RECTORAN, PIERRE, Corsaires, basques et bayonnais du XVe au XIXe siècle. Editions Cairn, 2004, 352 p.

38266. REDIKER, MARCUS, Villains of all nations: Atlantic pirates in the Golden Age. Londen, Verso, 2004, 208 p., ill.

38267. SIMPSON, MICHAEL, Rapports de course dunkerquois de 1688-1689 (3e et dernière partie). RSDHA 37, 2004, 135-180 *(vervolg van nr. 35925; betreft de rapporten die kapers moesten opmaken bij het binnenkomen in Duinkerken)*

38268. VIGNE, JAUFFREY, Les combats corsaires à travers les rapports de mer dunkerquois: le cas de la guerre de Succession d'Espagne. RSDHA 37, 2004, 193-203 *(behandelt 106 gevechten van Duinkerker kaperschepen, die plaatsvonden tijdens de Spaanse Successie-oorlog in de jaren 1702-1703 en 1707-1708)*

38269. VILLIERS, PATRICK, Jean Bart et Surcouf, essai de comparaison entre deux corsaires mythiques. RSDHA 37, 2004, 117-134 *(vergelijkt twee scheepslieden, die beiden van lage komaf waren en een loopbaan als kaper opbouwden)*

MARINE – 18DE EN 19DE EEUW

38270. COLEMAN, E.C., A Nelson memorandum pinpoints the start of the Trafalgar campaign. Sea History 2003, no. 104, 29-30, ill.

38271. COLEMAN, RONALD A., Olive 'oyl' and the 18th century Royal Navy: an archaeological study. In: *(Nicholas Tracy (ed.))*, The age of sail (Londen, 2003) 128-143, ill.

38272. DUDLEY, WADE GLENDON, Splintering the wooden wall: the British blockade of the United States, 1812-1815. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2003, xii, 299 p., ill.

38273. D'YVIGNAC, HENRI, Les Bretons et l'Indépendance Américaine. Saint-Malo, Marc Bély, 2004, 120 p. *(heruitgave van de editie uit 1920)*

38274. FELDBAEK, OLE, The Battle of Copenhagen, 1801: Nelson and the Danes; vert. door Tony Wedgwood. Barnsley (South Yorkshire), Leo Cooper (Pen & Sword Books), 2002, xv, 270 p., ill.

38275. FULLER, HOWARD J., "This country now occupies the vantage ground": understanding John Ericsson's monitors and the American Union's war against British naval supremacy. AN 62, 2004, no. 1, 91-110, ill.

38276. –, "Seagoing purposes indispensible to the defence of this country": policy pitfalls of Great Britain's early ironclads. NM 13, 2003, no. 1, 19-36, ill.

38277. GOTTSCHALL, TERRELL D., By order of the Kaiser: Otto von Deiderichs and the rise of the Imperial German Navy, 1865-1902. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2003, 368 p., ill.

38278. GWYN, JULLIAN, Ashore and afloat: the British Navy and the Halifax naval yard before 1820. Toronto, University of Toronto Press, 2004, 240 p.

38279. HARBRON, JOHN D., Trafalgar and the Spanish Navy: the Spanish experience of sea power. Dulles (VA), Brassey's; Londen, Conway Maritime Press, 2004, 208 p., ill.

38280. McLYNN, FRANK, 1759: the year Britain became master of the world. Londen, Jonathan Cape, 2004, x, 422 p., ill. *(betreft een aantal zeeslagen in 1759 waarbij de Engelsen de Fransen versloegen)*

38281. McOMIE, WILLIAM, The opening of Japan, 1853-55: a comparative study of the American, British and Russian campaigns to force the Tokugawa shogunate to conclude treaties and open ports to their ships. Global Oriental, 2004, 272 p.

38282. MORRISS, ROGER, Naval power and public culture, 1770-1840. Aldershot, Ashgate, 2004, 260 p., ill.

38283. OCAMPO, JOSÉ ANTONIO, La historia marítima en el mundo: la batalla de Trafalgar: síntesis bibliográfica (XI en XII). RHN 21, 2003, Núm. 83, 103-106, RHN 22 (2004), Núm. 84, 117-120 *(vervolg van nr. 37329)*

38284. OLSON, WALLACE M., Through Spanish eyes: the Spanish voyages to America, 1774-1792. Auke Bay (AK), Heritage Research, 2002, 586 p., ill.

38285. POLDERVAART, ALEX, Het konvooi tot bescherming van de haringvloot onder leiding van kapitein Cornelis van Brakel in 1710. Netwerk 14, 2003, 7-18, ill.

38286. POOL, MARISKA, Vergeten vlaggen: de trofeeën van het eskader-Van Braam in de Indische Archipel, 1784. Jaarboek Stichting Textielcommissie Nederland 2002, 208-227, ill. *(themanummer 'Wat je van ver haalt ... VOC en textiel')*

38287. SOBEY, DOUGLAS, The Department of the Marine and the search for masts on Île Saint-Jean. NM 13, 2003, no. 1, 1-18, ill.

38288. SYRETT, DAVID, A study of peacetime operations: the Royal Navy in the Mediterannean, 1752-5. MM 90, 2004, 42-50

38289. THORN, WILLIAM, The conquest of Java; inl. John Bastin. Singapore, Periplus Editions/ Berkeley Books, 2004, 448 p., ill. *(behandelt de militaire en maritieme aspecten van de Britse troepenmacht op Java in 1811; oorspronkelijk verschenen als 'Memoir of the conquest of Java' (Londen, Egerton, 1815))*

38290. THYS, R., Belgische kolonisatieprojecten in de 19de eeuw: de Belgische Tientsin-concessie. Neptunus 46, 2003, 67-72, ill.

38291. –, Belgische kolonisatieprojecten in de 19de eeuw: de Belgische Rio Nunez kolonie. Neptunus 46, 2003, 143-151, ill.

38292. –, Belgische kolonisatieprojecten in de 19de eeuw: het Pinos eiland. Neptunus 46, 2003, 247-249, ill.

38293. TREW, PETER, Rodney and the breaking of the line. In: *(Nicholas Tracy (ed.))*, The age of sail (Londen, 2003) 115-127, ill.

38294. WAREHAM, TOM, 'This disastrous affair': Sir John Borlase Warren and the expedition to Quiberon Bay, 1795. In: *(Nicholas Tracy (ed.))*, The age of sail (Londen, 2003) 9-27, ill.

38295. WHITE, WILLIAM H., The Barbary wars: America's first encounter with the countries in North Africa. Sea History 2003, no. 105, 9-13, ill.

38296. –, The Barbary wars: America's first encounter with the countries in North Africa. In: *(Nicholas Tracy (ed.))*, The age of sail (Londen, 2003) 43-49, ill.

38297. (CATALOGUS), Napoléon et la mer: un reve d'Empire; Jean-Michel Humbert, Bruno Ponsonnet (dir.). Parijs, Musée national de la Marine, 2004, 235 p.

38298. (N.N.), Documento: manuscrito del primer parte de Trafalgar. RHN 21, 2003, Núm. 83, 93-101, ill.

38299. –, Documento: comunicaión del resultado del combate naval de Trafalgar que remitió el conde de Campo Alange, embajador de Carlos IV en la Corte portuguesa, al general segundo jefe de la escuadra española, don Antonio de Escaño, sobre los comentarios de los ingleses referentes a los resultados del combate naval de Trafalgar. RHN 22, 2004, Núm. 84, 113-116, ill.

MARINE – 20STE EN 21STE EEUW

38300. ALATI, ALEXANDRE, MC Tour 2003. Navires et Histoire 2004, no. 22, 39-47 *(marinemanoeuvres van de NAVO op 9 en 10 september 2003)*

38301. BRAAT, JULES, De heeren zijn welkom: Duits bezoek aan Vlissingen in 1935. Den Spiegel [Vereniging Vrienden van het muZEEum en het Gemeentearchief Vlissingen] 21, 2003, nr. 3, 15-18, ill. *(betreft een bezoek van drie officieren van de Duitse 'Marineleitung' aan de mijnendienst te Vlissingen in het voorjaar van 1935)*

38302. DRENT, JAN, Confrontation in the Sargasso Sea: Soviet submarines during the Cuban missile crisis. NM 13, 2003, no. 3, 1-19, ill.

38303. FIELD, ANDREW, Royal Navy strategy in the Far east, 1919-1939: planning for a war against Japan. Londen, Frank Cass, 2004, 288 p., ill.

38304. FLOHR, DIETER, U-Bootschule der DDR-Marine schloß vor 50 Jahren. Nordlicht 12, 2004, Heft 42, 23-26, ill.

38305. FREEMAN, GREGORY A., Sailors to the end: the deadly fire on USS Forrestal and the heroes who fought it. New York, William Morrow, 2002, 293 p. *(beschrijft de brand aan boord van een Amerikaans vliegkampschip in juli 1967, waarbij 135 slachtoffers vielen)*

38306. GENESTE, WILLEM, De Koninklijke Marine tijdens de Watersnoodramp van 1953. MN 92, 2003, nr. 1, 44-47, ill.

38307. HANSEN, KENNETH P., Kingsmill's cruisers: the cruiser tradition in the early Royal Canadian Navy. NM 13, 2003, no. 1, 37-52

38308. HIGGINS, LAURA J., Canadian naval operations in the 1990s: selected case studies. Halifax, Centre for Foreign Policy Studies, Dalhousie University, 2002, xvi, 225 p.

38309. HOFFMAN, FRANK, What we can learn from Jackie Fisher. USNIP 130, 2004, no. 4, 68-71, ill. *(betreft het marinebeleid van admiraal Sir John 'Jackie' Fisher, de Britse 'First Sea Lord', die dit ambt bekleedde van 1904 tot 1910)*

38310. HUCHTHAUSEN, PETER, America's splendid little wars: a short history of U.S. military engagements, 1975-2000. New York, Viking, 2003, 254 p., ill. *(passim maritiem)*

38311. MOBLEY, RICHARD, Deterring Iran, 1968-71: the Royal Navy, Iran, and the disputed Persian Gulf Islands. NWCR 56, 2003, nr. 4, 107-119, ill.

38312. PETERS, GERD, Die "3. Flotte" der DDR-Seestreitkräfte: von der Hochseeyachtenstation zur GST-Marineschule. S&Z 2004, nr. 59, 14-22, ill.

38313. RASTELLI, ACHILLE, Les opérations navales durant la guerre de 1911 entre l'Italie et la Turquie (1ére partie); vert. Frédéric Stahl. Navires et Histoire 2004, no. 22, 71-82

38314. RAWLING, WILLIAM, When the simplest thing is difficult: manufacturing depth charges in Canada, 1933-1945. NM 13, 2003, no. 2, 1-23

38315. SHERWOOD, JOHN DARRELL, Afterburner: naval aviators and the Vietnam War. New York (NY), New York University Press, 2004, 352 p.

38316. SONDHAUS, LAWRENCE, Navies in modern world history. Londen, Reaktion Books, 2004, 256 p., ill.

38317. STAHL, FRÉDÉRIC, Navires et actualités au jour de jour. Navires et Histoire 2004, no. 22, 7-29 *(bijzonderheden van de maritieme operaties tussen 10 november 2003 en 9 januari 2004; vervolg van nr. 37368)*

38318. SWOFFORD, ANTHONY, Jarhead: a marine's chronicle of the Gulf War and other battles. New York, Scribners, 2003, 257 p.

38319. TURNIPSEED, JOEL, Baghdad express: a Gulf War memoir. New York, Borealis Books, 2003, 207 p.

38320. VLIET, ADRI VAN, Watersnoodramp 1953: de marine was erbij. BW 59, 2004, 36, ill.

38321. WEIR, GARY, WALTER BOYNE, Rising tide: the untold story of the Russian submarines that

fought the Cold War. New York, Basic Books, 2003, 354 p., ill.

38322. WOOLDRIDGE, E.T., Heroes and definition. USNIP 129, 2003, 12, 64-67, ill. *(behandelt de geschiedenis van de Amerikaanse marineluchtvaart)*

MARINE – 20STE EEUW / EERSTE WERELDOORLOG

38323. BOOT, ERIK, Stomend naar de zeebodem, of het rampzalige verhaal van de Britse stoomonderzeeboten. In: *(Olga van Lith e.a. (red.))*, Opgediept verleden V (Z.Pl., 2004) 87-89

38324. BURG, GER VAN DER, De val van Antwerpen. In: *(Olga van Lith e.a. (red.))*, Opgediept verleden V (Z.Pl., 2004) 1-8, ill. *(passim maritiem)*

38325. –, Duitse kant van de onderzeebootoorlog. In: *(Olga van Lith e.a. (red.))*, Opgediept verleden V (Z.Pl., 2004) 64-72, ill.

38326. GROOT, S.J. DE, Het Duits Oost-Azië Eskader 1914: de zeeslagen bij Coronel en de Falkland Eilanden. In: *(Hans Andriessen e.a. (red.))*, De Grote Oorlog: kroniek 1914-1918 (4) (Soesterberg, 2004) 9-70, ill.

38327. HAAS, KEES DE, Sic transit gloria mundi: Wilhelms schepen naar de sloper, plus nog een paar andere. In: *(Hans Andriessen e.a. (red.))*, De Grote Oorlog: kroniek 1914-1918 (4) (Soesterberg, 2004) 253-270, ill.

38328. –, 1914-1918: de geallieerde zijde van de onderzeebootoorlog. In: *(Olga van Lith e.a. (red.))*, Opgediept verleden V (Z.Pl., 2004) 73-86, ill.

38329. HOOFF, T.C.M. VAN, Het verhaal van de torpedoboot V69. In: *(Hans Andriessen e.a. (red.))*, De Grote Oorlog: kroniek 1914-1918 (5) (Soesterberg, 2004) 9-23, ill.

38330. KEERS, B., De Halifax explosie. In: *(Hans Andriessen e.a. (red.))*, De Grote Oorlog: kroniek 1914-1918 (5) (Soesterberg, 2004) 221-235, ill.

38331. KRAAIJENSTEIN, M., P.G.G.M. SCHULTEN, De strijd om de Dardanellen: berichtgeving en beeldvorming. In: *(Hans Andriessen e.a. (red.))*, De Grote Oorlog: kroniek 1914-1918 (5) (Soesterberg, 2004) 298-328, ill.

38332. LARZALERE, ALEX R., The Coast Guard in World War I: an untold story. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 256 p., ill.

38333. LICHTENBELT, SJOERD, De rol van Churchill bij de verdediging van Antwerpen in oktober 1914. In: *(Olga van Lith e.a. (red.))*, Opgediept verleden V (Z.Pl., 2004) 9-16, ill. *(passim maritiem)*

38334. LITH, OLGA VAN, MARIAN DE KOGEL (red.), Opgediept verleden V: lezingen Western Front Association Nederland 1999-2002. Z.Pl., Western Front Association, 2004, VIII, 360 p., ill. *(gebundelde lezingen over diverse aspecten van de Eerste Wereldoorlog, passim maritiem)*

38335. MASSIE, ROBERT K., Castles of steel: Britain, Germany, and the winning of the Great War at sea. New York, Random House, 2003, 880 p.

38336. OOSTEN, ROB VAN, De Keizerlijke en Koninklijke Oostenrijks-Hongaarse marine. In: *(Olga van Lith e.a. (red.))*, Opgediept verleden V (Z.Pl., 2004) 90-95, ill.

38337. RUFFMAN, ALAN, Of the Mont-Blanc, accents, hyphens and the size of the bomb which it carried to Halifax's 1917 'Ground Zero'. Argonauta 20, 2003, nr. 3, 9-16 *(betreft de explosie van de 'Mont-Blanc' in de haven van Halifax in december 1917; met reactie van John Griffith Armstrong, die hierover eerder publiceerde; zie o.a. nr. 36017)*

MARINE – 20STE EEUW / TWEEDE WERELDOORLOG

38338. ALLARD, DEAN, MARC MILNER, No higher purpose: a special review section. NM 13, 2003, no. 3, 49-54 *(bespreking van W.A.B. Douglas e.a., 'No higher purpose: the official operational history of the Royal Canadian Navy in the Second World War, 1939-1945' (St. Catharine's (ON), Vanwell Publishing, 2003, vol. 2, part 1; zie nr. 38348)*

38339. BARTSCH, WILLIAM H., December 8, 1941: MacArthur's Pearl Harbor. College Station (TX), Texas A&M University Press, 2003, 557 p., ill.

38340. BILLET, G., Les raids sur les îles Lofoten et les côtes norvégiennes de décembre 1941-janvier 1942. Neptunus 47, 2004, 47-50, ill.

38341. –, L'Odyssee de la ligne Ostende-Douvres 1940-1941 (I en II). Neptunus 46, 2003, 113-115, ill., 195-201, ill.

38342. BRÉZET, F.E., Die deutsche Kriegsmarine 1935-1945. München, Herbig, 2003, 448 p.

38343. BROWN, DAVID, The road to Oran: Anglo-French naval relations, September 1939-July 1940. Londen, Frank Cass, 2004, 224 p., ill.

38344. BUFFETAUT, YVES, D-Day ships: the allied invasion fleet, June 1944. Londen, Conway Maritime Press, 2004, 162 p., ill. *(herdruk, eerste editie in het Engels verscheen in 1994)*

38345. CROSSE, JOHN, The end of the Battle of the Atlantic. Argonauta 21, 2004, nr. 1, 10-13

38346. DEBROSSE, JIM, COLIN BURKE, The secret in building 26: the untold story of America's war against the U-Boat Enigma codes. New York, Random House, 2004, 270 p.

38347. DORLAS, H., N. GELDHOF, De Brodie flycatcher: hoe lichte vliegtuigen opstijgen en landen aan een lange waslijn. MB 113, 2003, nr. 1, 26-31, ill. *(betreft systeem voor vliegtuigen om op zee te kunnen stijgen en landen bij gebrek aan een start-/landingsbaan van een vliegkampschip; werd veel toegepast tijdens de Tweede Wereldoorlog)*

38348. DOUGLAS, W.A.B. e.a., No higher purpose: the official operational history of the Royal Canadian navy in the Second World War, 1939-1945, vol. 2, part 1. St. Catherine's (ON), Vanwell Publishing, 2003, xix, 664 p., ill.

38349. EDWARDS, BERNARD, The twilight of the U-Boat. Barnsley, Pen & Sword Books/Leo Cooper, 2004, 256 p.

38350. FRANKLIN, G.D., The origins of the Royal Navy's vulnerability to surfaced night U-boat attack 1939-40. MM 90, 2004, 73-84, ill.

38351. GRAVES, DONALD E., In peril on the sea: the Royal Canadian Navy and the Battle of the Atlantic. Toronto, Robin Brass Studio, 2003, 252 p., ill.

38352. HOLWITT, JOEL I., Mush Morton and the Buyo Maru massacre. USNIP 129, 2003, 7, 80-81, ill. *(betreft het beschieten door de bemanning van het U.S. Wahoo van de overlevenden van de tot zinken gebrachte Japanse oorlogsbodem Buyo Maru in januari 1943)*

38353. HORNFISHER, JAMES D., The last stand of the tin can sailors: the extraordinary World War II story of the U.S. Navy's finest hour. New York, Bantam, 2004, 499 p., ill.

38354. HOWARTH, DAVID, Dawn of D-Day: these men were there, 6 June 1944; nieuwe inl. Stephen Howarth. Londen, Greenhill Books; Mechanicsburg (PA), Stackpole Books, 2004, 255 p. *(eerder verschenen in 1959)*

38355. HUBER, T.M., Okinawa 1945. Londen, Compendium, 2003, 160 p., ill.

38356. IRELAND, BERNARD, The war in the Mediterranean 1940-1943. Barnsley, Leo Cooper, 2004, 224 p., ill. *(eerder verschenen in 1993)*

38357. JENKINS, HAYDN, Sixty two years on...: Pearl Harbour: the long alert. SBr 78, 2004, 57-58, ill.

38358. JONES, CHARLES A., Hawaii's World War II military sites. Honolulu (HI), Mutual, 2003, 272 p., ill.

38359. JORDAN, DAVID, Wolfpack: the U-boat war and the allied counter-attack 1939-1945. Staplehurst, Spellmount, 2002, 176 p., ill.

38360. JUNG, MICHAEL, Sabotage unter Wasser: die deutschen Kampfschwimmer im Zweiten Weltkrieg. Hamburg, E.S. Mittler & Sohn, 2004, 154 p.

38361. KIMBER, STEPHEN, Sailors, slackers and blind pigs: Halifax at war. Toronto, Doubleday Canada, 2003, 342 p. *(behandelt het leven in Halifax gedurende de Tweede Wereldoorlog, gezien vanuit het standpunt van de inwoners)*

38362. LIÉNART, J.C., La Bataille de l'Atlantique 1939-1943. Neptunus 46, 2003, 179-183, ill.

38363. –, Ostende se souvient...: la fin tragique de la 29ème escadrille de vedettes lance-torpilles de la Royal Navy le février 1945. Neptunus 47, 2004, 18-21, ill.

38364. MALLMANN SHOWELL, JAK P., What Britain knew and wanted to know about U-Boats. Milton Keynes (Bucks.), Military Press; Stirling (VA), Military Press/Books Express, 2002, 103 p.

38365. MASEFIELD, JOHN, Twenty five days: the rescue of the Bef, Dunkirk 10 May-3rd June 1940. Barnsley, Pen & Sword Books/Leo Cooper, 2004, 224 p.

38366. McKEE, FRASER, Wartime convoys: convoys & ships. Argonauta 20, 2003, nr. 3, 6-9 *(geeft verschillende feiten in cijfers op het gebied van konvooivaart tijdens de Tweede Wereldoorlog)*

38367. MESSENGER, CHARLES, The D-Day atlas: anatomy of the Normandy campaign. Londen, Thames & Hudson, 2004, 176 p., ill.

38368. PEARSON, MICHAEL, The Ohio and Malta: the legendary tanker that refused to die. Barnsley, Pen & Sword Books/Leo Cooper, 2004 *(het lukte de tanker 'Ohio' in augustus 1942 ondanks hevige Duitse aanvallen om het eiland Malta te bevoorraden)*

38369. –, The wartime tanker that refused to die. SM 39, 2004, no. 4, 42-45, ill. *(betreft de tanker 'Ohio', die deelnam aan Operatie Pedestal, een konvooi bedoeld om tijdens de Tweede Wereldoorlog het eiland Malta te bevoorraden)*

38370. PHILIPPART, FRANK, DIRK PEETERS, ALAIN VAN GEETRUYEN, De Atlantikwall: van Willemstad tot de Somme: een gids langs de Duitse verdedigingslinie van de Tweede Wereldoorlog. Tielt, Lannoo, 2004, 339 p., ill.

38371. RADIKE, FLOYD W., Across the dark is-

lands: the war in the Pacific. New York, Ballantine, 2003, 261 p., ill.

38372. RICHTER, HANS J., WOLF-DIETER HOLZ, Deckname "Koralle". Meiningen, Heinrich-Jung Verlagsgesellschaft/Zella-Mehlis, 2002, 234 p. *(behandelt de Marine-Funkstelle voor onderzeebootoperaties tijdens de Tweede Wereldoorlog)*

38373. ROHWER, JÜRGEN, Jäger aus dem Mittelmeer: Italienische U-Boote in der Schlacht im Atlantik 1940-1943. S&Z 2004, nr. 59, 33-39, ill.

38374. SABBAGH, JEAN, INGEBORG NÖLDEKE, Die Affäre U 156 in neuem Licht: über die diplomatischen Folgen einer humanitären Tat. S&Z 2004, nr. 59, 40-41, ill. *(vertaling van een artikel, dat eerder verscheen in 'Chronique d'Histoire Maritime' 2003, no. 52, 54-59; zie nr. 37413)*

38375. SCHELFHOUT, CHARLES EMMANUEL, Hugo van Kuyck: de Belgische cartograaf van de landing. Sint-Martens-Latem, Uitgeverij De Dijle, 2004, 120 p., ill. *(Franstalige versie onder de titel 'Hugo van Kuyck: le cartographe Belge du debarquement')*

38376. SCHOKKENBROEK, JOOST, Dundoek onder water: bloedvlaggen van de Nederlandse onderzeeboten K XV en O 21. Vlaggentijdschrift Vexilla Nostra 39, 2004, 1 [240], 14-19, ill.

38377. SILVER, LYNETTE RAMSAY, The story of Operation Jaywick. Signals 2003, no. 64, 9-12, ill. *(behandelt de Australische aanval op vijandelijke schepen in bezet Singapore in 1943)*

38378. SLAVICK, JOSEPH P., The cruise of the German raider Atlantis. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2003, xv, 260 p., ill. *(behandelt de geschiedenis van de 'Atlantis', die tussen december 1939 en november 1941 vele Geallieerde schepen aanviel en tot zinken bracht)*

38379. THOMPSON, JULIAN, The Imperial War Museum book of the war at sea: the Royal Navy in the Second World War. Londen [etc.], Pan Books, 2003, 280 p., ill. *(eerder verschenen in 1997)*

38380. WALDEN, HANS, Der Wetterdienst der deutschen U-Boot-Waffe 1939-1945. S&Z 2003, 58, 2-6, ill.

38381. WILLIAMS, ANDREW, The Battle of the Atlantic: the Allies' submarine fight against Hitler's gray wolves of the sea. New York (NY), Basic Books, 2004, 336 p., ill.

38382. WINSER, JOHN DE S., The British invasion fleets: the Mediterranean and beyond 1942-1945. Kendal, World Ship Society, 2002

38383. WOOD, JAMES A., The Biscay blockade: Canadian Tribal Class destroyers in Operation KINETIC. NM 13, 2003, no. 3, 33-47

38384. WOODMAN, RICHARD, Arctic convoys 1941-1945. Londen, John Murray, 2004, 560 p., ill.

KOOPVAARDIJ – ALGEMEEN

38385. BAKKER, CEES, Salt & pepper. De Halve Maen 76, 2003, 33-37, ill. *(behandelt de geschiedenis van de handel in zout en peper door de WIC en VOC)*

38386. BEIJERING, MARJAN (red.), Gedeeld verleden, gezamenlijke toekomst: aspecten van de Nederlandse koloniale geschiedenis: lezingen en discussies in Rotterdam. Rotterdam, Stichting 'Gedeeld verleden, gezamenlijke toekomst', 2004, 98 p.

38387. BURESCH, JOSEF, Schiffspost: Betrachtungen zur Entwicklung der Schiffspost in Mecklenburg und Vorpommern, mit historischem Exkurs und Einteilung der Schiffspostarten (Teil 1). Nordlicht 12, 2004, Heft 42, 29-36, ill.

38388. FORRESTER, ANDY, The man who saw the future: William Paterson's vision of free trade. New York (NY), Texere Publishing, 2003, 264 p. *(Paterson was de grondlegger van de Bank van Engeland)*

38389. GAASTRA, FEMME S., Vragen over de koopvaardij: de 'Enquête omtrent den toestand van de Nederlandsche koopvaardijvloot' uit 1874 en de achteruitgang van de handelsvloot. Leiden, Universiteit Leiden, 2004, 20 p. *(tekst van de rede uitgesproken bij het aanvaarden van het ambt van hoogleraar Zeegeschiedenis aan de Universiteit Leiden op 20 februari 2004)*

38390. GRANIER, GERHARD, Pirat oder Kriegsmann?: die aktive Teilnahme von Handelsschiffen am Seekrieg von 1914 bis 1918 un die Fälle der Kapitäne Fryatt und Blaikie. MGZ 62, 2003, 459-469

38391. LEWIS, WILLIAM J., Under the red duster: the merchant navy in World War II. Mechanicsburg (PA), Stackpole Books, 2003, 184 p., ill.

38392. ORMOND, DAVID, The rise of commercial empires: England and the Netherlands in the age of mercantilism, 1650-1770. Cambridge, Cambridge University Press, 2003, ix, 388 p.

38393. ROSEMAN, GARY, Evidence on determinants of the choice of sail or steam from the Hamburg passenger lists of 1866. JEEH 32, 2003, 623-633

38394. STENE, RAGNAR GRANT, Den Skandinaviske flåten. NSA 2001 (verschenen 2002), 9-26, ill. *(betreft de verschillende zeil- en stoomschoeners, die dienden in de houthandel langs de westkust van Noord-Amerika tussen 1860 en 1929; met Engelse samenvatting)*

38395. WITTHÖFT, HANS JÜRGEN, Container: die Mega-Carrier kommen. Hamburg, Koehlers Verlagsgesellschaft, 2004, *(tweede uitgebreide en verbeterde uitgave, eerder verschenen onder de titel "Container: eine Kiste macht Revolution' (Hamburg, Koehlers Verlagsgesellschaft, 2000))*

KOOPVAARDIJ – REDERIJ

38396. BARRATT, A.J., Masters of the ocean. SM 39, 2004, no. 1, 16-19, ill. *(behandelt de geschiedenis van de Canadian Pacific, de schepen en de lijnen)*

38397. –, In a class of their own. SM 38, 2003, no. 11, 15-19, ill. *(behandelt de geschiedenis en vloot van de rederij Sea Containers)*

38398. BOOM, FRED, JOOP VAN TOL, JAN KEMPKE (samenst.), 25 jaar De Kroonvaarders: vereniging van Oud KNSM-ers. Z.Pl., De Kroonvaarders, 2004, 128 p., ill.

38399. COLLARD, IAN, The biggest and the best: a history of Cunard Line's transatlantic service. SM 38, 2003, no. 12, 28-31, ill.

38400. COLLINS., T., Transatlantic triumph and heroic failure: the Galway Line. Wilton (Co. Cork), The Collins Press, 2002, 225 p., ill. *(Ierse rederij voor zeevrachtvaart, opgericht in 1858)*

38401. CUBBIN, GRAEME, Harrisons of Liverpool: a chronicle of ships and men 1830-2002. Gravesend, World Ship Society; Longton, Ships in Focus Publications, 2003, xii, 400 p., ill.

38402. DAVIS, TONY, End of a Renaissance. SM 39, 2004, no. 5, 12-15, ill. *(behandelt de teloorgang van de rederij Renaissance Cruises)*

38403. DELPORTE, A., Nos armements de navires de mer au XIXème et au XXème siècle à Ostende et Nieuport: armements Ostendais et à Nieuport au XIXème siècle (VIII, IX, X en XI): l'époque immédiatement après indépendance 1830-1834. Neptunus 46, 2003, 73-75, 139-142, 207-210, ill., Neptunus 47, 2004, 54-58, ill. *(vervolg van nr. 36081)*

38404. DIJK, GER J. VAN, Geest North Sea Line B.V.. Spreekbuis 2004, nr. 85, 6-7, ill.

38405. FENTON, ROY, Blue Funnel: a shipping odyssey. SM 38, 2003, no. 8, 17-25, ill. *(vier korte artikelen over de geschiedenis van de Blue Funnel Line en haar schepen)*

38406. GRANT, JAMES RITCHIE, Western Australia's coastal life line, 1912-1942...: State Ships first thirty years. SBr 77, 2003, 388-390, ill. *(betreft de Western Australian State Shipping Services)*

38407. JONG, FRITS DE, HENK SLETTENAAR, De Chinalijn in oorlogstijd. Doetinchem, Vereniging van Oud-Personeel der Koninklijke Java-China-Paketvaart Lijnen N.V. (Royal Interocean Lines), 2003, 160 p., ill. *(herinneringen van Frits de Jong, stuurman op de 'Tjisalak', in 1944 getorpedeerd door een Japanse onderzeeboot; tweede deel over de andere JCJL-schepen tijdens de Tweede Wereldoorlog en de gevolgen van de oorlog voor de kantoren en agentschappen)*

38408. KOHLER, PETER C., Last of the liners. SM 38, 2003, no. 9, 46-49, ill. *(betreft de geschiedenis en passagiersschepen van de Chandris Lines)*

38409. McCUTCHEON, CAMPBELL, The first Cunarders. SM 38, 2003, no. 12, 26-27, ill. *(behandelt de eerste Cunard-schepen op de Atlantische vaart, met name de 'Britannia')*

38410. MENZEL, HORST, Die Reederei Gustaf Erikson: das Museumsschiff Pommern wurde 100 Jahre alt. Logbuch 40, 2004, 4-8, ill. *(met vlootlijst)*

38411. NEWALL, PETER, Sailing under the rising sun. SM 38, 2003, no. 7, 38-41, ill. *(over de ontwikkeling van de passagiersschepen van de Japanse rederij Nippon Yusen Kaisha)*

38412. PRAGER, HANS GEORG, Reederei F. Laeisz: von der Großseglern zur Containerfahrt. Hamburg, Koehlers Verlagsgesellschaft, 2004, 251 p., ill. *(vierde, uitgebreide druk)*

38413. SHIFFMAN, IAN, End of the mailships. SM 38, 2003, no. 10, 20-23, ill. *(betreft de geschiedenis van de schepen van de Union-Castle Line, met name de 'Pendennis Castle')*

38414. (N.N.), DCR: a German join venture that soars. Compass 71, 2002, nr. 2, 28-33, ill. *(betreft het samengaan van drie Hamburgse rederijen in DCR, t.w. Peter Döhle Schiffahrts-KG, Columbus Shipmanagement GmbH en Rickmers Reederei GmbH & Cie.)*

38415. –, N.V. Hollandsche Stoomboot Maatschappij, Amsterdam (1885-1972), Hollandsche Stoomboot Maatschappij B.V., Amsterdam (1972-1974). Z.Pl., Stegro, 2004, 126 p., ill.

38416. –, Evergreen: a Taiwanese shipping company takes on the world. Compass 71, 2002, nr. 2, 14-19, ill.

38417. –, Sanko Line: aiming to become a company that wins the trust of customers. Compass 73, 2003, nr. 2, 8-13, ill.

KOOPVAARDIJ – TOT 1800

38418. BULUT, MEHMET, Rethinking the Dutch economy and trade in the Early Modern Period 1570-1680. JEEH 32, 2003, 391-424 *(passim maritiem)*

38419. CUYT, GUIDO, Handelsscheepvaart in de Romeinse Oudheid. Sirene 2003, 213, 33-37, ill.

38420. EMMER, PIETER, Jean Bart et l'économie maritime hollandaise. RSDHA 37, 2004, 261-268 *(betreft de Hollandse koopvaardijvloot, die rond 1650 omvangrijker was dan de Engelse, Franse en Spaanse vloten tezamen, en daarom de uitverkoren doelgroep van de Duinkerker kapers was)*

38421. GORIS, JEAN-MARIE, CHRISTIAN PFISTER-LANGANAY, La flotte de commerce dunkerquoise en 1686. RSDHA 37, 2004, 413-429, ill. *(behandelt de grootte en samenstelling van de Duinkerkse handelsvloot in 1686)*

38422. LESGER, CLÉ, Schepen en schippers in Amsterdam tijdens het laatste kwart van de zestiende eeuw. TvZ 23, 2004, 3-16, ill.

38423. LEYSSENS, AGATHE, Les corporations à Dunkerque au temps de Jean Bart. RSDHA 37, 2004, 345-354 *(behandelt de ambachten in Duinkerken onder Lodewijk XIV)*

38424. MARTIN, LILIAN RAY, Horse and cargo handling on Medieval Mediterranean ships. IJNA 31, 2002, 237-247, ill.

KOOPVAARDIJ – OM DE OOST

38425. BREUKINK-PEEZE, H.M.A., De Aziatische sitshandel van de VOC. Jaarboek Stichting Textielcommissie Nederland 2002, 97-117, ill. *(themanummer 'Wat je van ver haalt ... VOC en textiel')*

38426. –, De sitshandel van de VOC in Japan. Jaarboek Stichting Textielcommissie Nederland 2002, 166-185, ill. *(themanummer 'Wat je van ver haalt ... VOC en textiel')*

38427. COLENBRANDER, SJOUKJE, Chinoiserieën, in Amsterdam geweven. Jaarboek Stichting Textielcommissie Nederland 2002, 228-232, ill. *(themanummer 'Wat je van ver haalt ... VOC en textiel')*

38428. DIJK, WIL O., Seventeenth century Burma and the Dutch East India Company 1634-1680. 's-Gravenhage, eigen uitgave, 2004, 2 dl. (261, 159 p.), ill. *(proefschrift Leiden)*

38429. DOEFF, HENDRIK, Recollections of Japan; vert. en annot. Annick M. Doeff. Victoria, Trafford Publishing, 2003, [4], xlii, 215 p., ill. *(vertaling van 'Herinneringen uit Japan' (Haarlem, François Bohn, 1833))*

38430. GROENENDIJK, EVERT (ed.), Sailing to the Pearl River: Dutch enterprise in South China 1600-2000. Guangzhou, Guangzhou Publishing House, 2004, 120 p., ill. *(tekst in het Engels en Chinees)*

38431. HANSSEN, LINDA, Indiaas textiel voor Perzië: ruilmiddel voor de VOC. Jaarboek Stichting Textielcommissie Nederland 2002, 144-165, ill. *(themanummer 'Wat je van ver haalt ... VOC en textiel')*

38432. HERINGA, RENS, De rol van patola en tapichinde in Java en Sumatra: de 'eischen van de markt' opnieuw beschouwd. Jaarboek Stichting Textielcommissie Nederland 2002, 118-143, ill. *(themanummer 'Wat je van ver haalt ... VOC en textiel')*

38433. HIN, FLORIS, Onder volle zeylen met platbinding de wereld rond: de 'seijldoeckweevery' en 'zeylmaakerij' tijdens tweehonderd jaar 'Vereenigde Geoctroyeerde Nederlandsche Oostindische Compagnie' (VGOG). Jaarboek Stichting Textielcommissie Nederland 2002, 197-207, ill. *(themanummer 'Wat je van ver haalt ... VOC en textiel')*

38434. JACOBS, ELS M., De Indiase textielhandel van de Verenigde Oost-Indische Compagnie. Jaarboek Stichting Textielcommissie Nederland 2002, 82-96, ill. *(themanummer 'Wat je van ver haalt ... VOC en textiel')*

38435. KNAAP, GERRIT, Kruidnagelen en Christenen: de Verenigde Oostindische Compagnie en de bevolking van Ambon 1656-1696. Leiden, KITLV Uitgeverij, 2004, xii, 420 p. *(tweede herziene editie; eerder verschenen als proefschrift in 1985)*

38436. LAAR, PAUL VAN DE, Rotterdam en de VOC. In: *(Marjan Beijering (red.))*, Gedeeld verleden, gezamenlijke toekomst (Rotterdam, 2004) 66-73

38437. LEQUIN, FRANK, A la recherche du Cabinet Titsingh: its history, contents and dispersal: catalogue raisonné of the collection of the founder of European Japanology. Alphen aan den Rijn, Canaletto-Repro/Holland, 2003, 409, ill.

38438. LYONS, THOMAS, China maritime customs and China trade statistics, 1858-1948. Trumansburg (NY), Willow Creek Press, 2003, 184 p.

38439. MÜNCHING, L.L. VON, De Duitse koopvaardijschepen in Nederlands Indië in 1939/40. MN 92, 2003, nr. 3, 7, 9-11, ill.

38440. MURPHY, KEVIN C., The American merchant experience in 19th century Japan. New York, RoutledgeCurzon, 2003, xii, 260 p.

38441. PARTHASARATHI, PRASANNAN, The transition to a colonial economy: weavers, merchants and kings in South India, 1720-1800. New York, Cambridge University Press, 2002, 165 p.

38442. SINHA, ARVIND, The politics of trade: Anglo-French commerce on the Coromandel coast 1763-1793. New Delhi, Manohar, 2002, 249 p.

38443. SLEIGH, DAN, Stemmen uit zee; vert. Riet de Jong-Goossens. Amsterdam, Em. Querido's Uitgeverij, 2004, 669 p. *(vertaling van 'Eilande' (Kaapstad, 2002); geromantiseerde geschiedenis van de eerste vijftig jaren van de VOC aan Kaap de Goede Hoop)*

38444. STEVENS, HARM, De Nederlands-Indische geschiedenis van de negentiende en twintigste eeuw in meer dan 100 verhalen; tekstred. Laura Weeda. Amsterdam, Van Gennep, 2003, 319 p. *(passim maritiem)*

38445. STIPRIAAN, ALEX VAN, De VOC is een geloof: het publieke imago van de Vereenigde Oostindische Compagnie. In: *(Marjan Beijering (red.))*, Gedeeld verleden, gezamenlijke toekomst (Rotterdam, 2004) 57-65

38446. SYSLING, FENNEKE, Beestachtigh of verstandig?: Europese denkbeelden over de Khoikhoi, 1488-1720. SHT 25, 2003, 4, 58-71, ill.

38447. TOUWEN, JEROEN, Shipping and trade in the Java Sea region 1870-1940: a collection of statistics on the major Java Sea ports. Leiden, KITLV Press, 2001, xii, 172 p., ill.

KOOPVAARDIJ – OM DE WEST

38448. CAPPELLA, EMILIE, Champlain, fondateur de Québec. Magellan & Cie., 2004, 125 p. *(de Fransman Samuel Champlain (ca. 1575-1635), onder meer ontdekkingsreiziger, cartograaf, schrijver en illustrator, stichtte Quebec in 1608)*

38449. CARSON, SCOTT ALAN, European immigration to America's-Great Basin, 1850-1870. JIH 34, 2004, 569-594

38450. GALLOWAY, J.H., The role of the Dutch in the early American sugar industry. De Halve Maen 76, 2003, 25-32, ill.

38451. HEUL, FRANK VAN DER, Van Kreeftskeerkring tot Kaap de Goede Hoop: van 'spiegeltjes en kralen', piraten en slavernij tot de laatste reis van de Holland-Afrika Lijn. Haarlem, Hollandia, 2002, 272 p., ill.

38452. KARR, RONALD DALE, The missing clausure: myth and the Massachusetts Bay charter of 1629. NEQ 77, 2004, nr. 1, 89-107

38453. MONTEL-GLÉNISSON, CAROLINE, Champlain: la découverte du Canada. Nouveau Monde Ed., 2004, 188 p.

38454. NEUTSCH, CORNELIUS, Reisen als Mittel der Kommunikation im 17. Jahrhundert: Johann Moritz unterwegs. In: *(CATALOGUS)* Aufbruch in neue Welten (Siegen, 2004) 132-141, ill.

38455. POLDERMAN, MARIE, La Guyane française, 1676-1763: mise en place et évolution de la société coloniale, tensions et métissage. Ibis Rouge, 2004, 721 p.

38456. SHORTO, RUSSELL, Nieuw-Amsterdam: eiland in het hart van de wereld; vert. Edzard Krol. Amsterdam, Forum/De Boekerij, 2004, 428 p., ill. *(vertaling van 'The island at the centre of the world: the epic story of Dutch Manhattan and the forgotten colony that shaped America' (Londen [etc.], Doubleday, 2004))*

38457. SMITH, S.D., Gedney Clarke of Salem and Barbados: transatlantic super-merchants. NEQ 76, 2003, 499-549 *(betreft de Westindische handel van Gedney Clarke Sr. (1711-1764) en Jr. (1735-1777) tussen ca. 1740 en 1774)*

KOOPVAARDIJ – SLAVENVAART

38458. CARRINGTON, SELWYN H.H., The sugar industry and the abolition of the slave trade, 1775-1810. Gainesville (FL), University Press of Florida, 2002, 362 p.

38459. DAUDIN, GUILLAUME, Profitability of slave and long-distance trading in context: the case of eighteenth-century France. JEH 64, 2004, no. 1, 144-171

38460. DORSEY, JOSEPH C., Slave traffic in the age of abolition: Puerto Rico, West Africa, and the Non-Hispanic Caribbean, 1815-1859. Gainesville (FL), University Press of Florida, 2003, xvii, 311 p.

38461. ELTIS, DAVID, Tales from the ships. WMQ 61, 2004, 1, 161-166, ill. *(bespreking van Bruce L. Mouser, 'A slaving voyage to Africa and Jamaica: the log of the "Sandown", 1793-1794' (Bloomington, 2002); zie nr. 38465, en Robert W. Harms, 'A voyage through the worlds of the slave trade' (New York, 2001); zie nr. 36182)*

38462. HERSHKOWITZ, LEO, Anatomy of a slave voyage, New York 1721. De Halve Maen 76, 2003, 45-51, ill.

38463. MILLER, RANDALL M., Water will set you free: blacks, bondage and freedom in the mariti-

me Atlantic. SA 24, 2003, 112-118 *(bespreking van David S. Cecelski, 'The waterman's song: slavery and freedom in maritime North Carolina (Chapel Hill (NC), 2001)'; zie nr. 34272, en Steven J. Ramold, 'Slaves, sailors, citizens: African Americans in the Union Navy' (DeKalb, 2002); zie nr. 36590)*

38464. MILTON, GILES, White gold: the forgotten story of Thomas Pellow and North Africa's one million European slaves. Londen, Hodder & Stoughton, 2004, 352 p.

38465. MOUSER, BRUCE L. (ed.), A slaving voyage to Africa and Jamaica: the log of the "Sandown", 1793-1794. Bloomington, Indiana University Press, 2002, xxiv, 156 p.

38466. SHIRLEY, PAUL, 'Tek force wid force'. HT 54, 2004, nr. 4, 30-35, ill. *(behandelt de vrijheidsstrijd van Afro-Amerikaanse slaven op de Bahama's na de Amerikaanse Vrijheidsoorlog)*

38467. SPARKS, RANDY J., The two princes of Calabar: an eighteenth-century Atlantic odyssey. Cambridge (MA), Harvard University Press, 2004, 208 p. *(betreft twee Afrikaanse slavenhandelende broers, die zelf in 1767 door de Engelsen als slaven werden verkocht en vervoerd naar de Nieuwe Wereld)*

38468. TANG, DIRK J., De prent die symbool werd: de geschiedenis van het slavenschip Brooks. SH 39, 2004, 198-203, ill.

KOOPVAARDIJ – ZEILVAART 19DE EN 20STE EEUW

38469. JONES, COLIN, A passage to Australia: the White Star Line's Red Jacket. In: *(Nicholas Tracy (ed.))*, The age of sail (Londen, 2003) 98-104, ill.

38470. MOIGNARD, JOHN E., The day to day struggles of... rounding The Horn in 1892. SBr 78, 2004, 130-133, ill.

38471. PRONKER, T.F.J., De laatste Kaap Hoorn reizen van schepen van de Nederlandsche groote zeilvaart, Deel I en II. BW 59, 2004, 61-65, 148-150, ill.

KOOPVAARDIJ – STOOM- EN MOTORVAART

38472. BROWN, JOHN K., Louis C. Hunter, Steamboats on the Western Rivers. TC 44, 2003, 786-793 *(bespreking van deze klassieker uit 1949)*

38473. COLLARD, IAN, Home of the passenger liner. SM 38, 2003, no. 9, 36-39, ill. *(behandelt enkele rederijen en passagiersschepen, die actief waren in en vanuit de haven van Liverpool)*

38474. COOKE, ANTHONY, Liners & cruise ships 3: further notable small vessels. Londen, Carmania Press, 2003, 160 p., ill.

38475. DECOLIN, PATRICK, PIERRE MONNET, Du paquebot France à Queen Mary 2. Neptunia 2003, no. 231, 41-45, ill.

38476. EDWARDS, BERNARD, The road to Russia: Arctic convoys 1942. Barnesley, Pen & Sword Books, 2002, 210 p., ill.

38477. EYGENRAAM, P., Paquebots belges au service des alliés. Neptunus 47, 2004, 41-42, ill.

38478. FENTON, ROY, Cunard's cargo carriers. SM 38, 2003, no. 12, 38-41, ill.

38479. HAAS, KEES DE, Zestig jaar geleden: invasie in Normandië: ook Belgische schepen deden mee, wat ging er zoal aan vooraf?. BW 59, 2004, 168-171, ill.

38480. HAGE, W.A., Het ware verhaal over de Batavier II in 1944. MB 114, 2004, 152-156, ill. *(betreft een schip dat deelnam aan de landingsoperatie in Normandië in juni 1944; vervolg van nr. 32976)*

38481. HEAL, S.C., Ugly ducklings: WWII Liberty type standard ships. St. Catherine's (ON), Vanwell Publishing, 2003, 180 p., ill.

38482. JALHAY, PIET, Invasie op Normandië: de koopvaardij was erbij!. BW 59, 2004, 172-173, ill.

38483. KANE, ADAM I., The Western river steamboat. College Station (TX), Texas A&M University Press, 2004, 224 p., ill. *(behandelt het belang en de betekenis van de stoomboot voor de Amerikaanse geschiedenis)*

38484. KELDER, A.R., De kleine vloot. BW 59, 2004, 118-119, ill. *(betreft een aantal eigen (kleine) schepen van grote Nederlandse rederijen)*

38485. –, Nederlands aandeel in "The Road to Russia". BW 59, 2004, 17-19, ill. *(betreft de konvooien naar Noord-Rusland in de periode 1941-1944)*

38486. KITTRIDGE, ALAN, South Devon steamers and ferries. Stroud, Tempus Publishing, 2003, 128 p., ill.

38487. KNEGO, PETER, Laid up liners in limbo. SM 39, 2004, no. 1, 28-31, ill. *(behandelt diverse in Griekenland en Cyprus opgelegde passagiersschepen)*

38488. KOHLER, PETER C., A very British cruise boom. SM 39, 2004, no. 2, 14-17, ill. *(over het ontstaan en ontwikkeling van de cruisevaart)*

38489. –, Empress of the sea. SM 39, 2004, no. 1, 22-24, ill. *(behandelt de Empress-schepen van de Canadian Pacific)*

38490. McCUTCHEON, JANETTE, Cunard's seven Queens. SM 38, 2003, no. 12, 32-37, ill.

38491. MÜNCHING, L.L. VON, Iets over troepentransportschepen (deel 2). MN 92, 2003, nr. 1, 38-39, 41, ill.

38492. –, De Nederlandse koopvaardij in Wereldoorlog I: de maanden mei tot en met juli 1917. BW 59, 2004, 104-105, ill.

38493. –, Frederik Alexander Cores de Vries: de pionier van de stoomvaart in Nederlands-Indië. BW 59, 2004, 68-69, ill.

38494. –, De eerste raderstoomschepen van de Stoomvaart Mij Zeeland. MN 92, 2003, nr. 6, 10-11, ill.

38495. NEWALL, PETER, Liners in the desert. SM 39, 2004, no. 5, 33-35, ill. *(behandelt de vaart van enkele koopvaardijschepen door het Suezkanaal in de jaren 1945-1955)*

38496. –, Wiring the world. SM 39, 2004, no. 1, 38-41, ill. *(betreft de geschiedenis van kabelleggende schepen)*

38497. NEWTON, JOHN, A century of tankers. Oslo, Independent Tanker Owners, 2003, 256 p.

38498. NILSEN, TORE L., Bergen og sjøfarten V: mot nye utfordringer 1939-1973 (Del 1 en 2). SAB 2000 (verschenen 2001), 7-267 en 2001 (verschenen 2002), 267-636, ill.

38499. PAPERNO, ALLA, Die Leih- und Pachtlieferungen auf den pazifischen Seerouten: neue Erkentnisse zum Zweiten Weltkrieg im Fernen Osten. S&Z 2003, 58, 7-10, ill.

38500. PETER, BRUCE, Passenger liners Scandinavian style. Londen, Carmania Press, 2003, 176 p., ill.

38501. SHAW, JAMES, Greying ships: the American reserve fleet. SM 39, 2004, no. 3, 20-23, ill.

38502. TEGLER, ERIC, A Swiss surprise: the Swiss merchant marine fleet in World War II. Compass 73, 2003, nr. 2, 22-25, ill.

WALVISVAART

38503. RICHARDS, RHYS, Canadian whaling in the Pacific Ocean 1834-1850. Argonauta 20, 2003, nr. 3, 20-34

ZEE- EN BINNENVISSERIJ

38504. BOCHOVE, CHRISTIAAN VAN, De Hollandse haringvisserij tijdens de Vroegmoderne Tijd. TSEG 1, 2004, nr. 1, 3-27, ill.

38505. BOER, MEINDERT DE (samenst.), 50 jaar Urker vissersschepen: fotoboek 1945-2003. Urk, C.P.O. Oost/Visserijbelangen, 2003, XXVIII, 369 p., ill.

38506. DAM, PETRA J.E.M. VAN, Feestvissen en vastenvissen: culturele, ecologische en economische aspecten van de visconsumptie in de Nederlanden in de Late Middeleeuwen. TSG 29, 2003, 467-496, ill.

38507. GARCIA I MARTA VIVES, ENRIC, La pesca a Catalunya. Barcelona, Angle Editorial, 2003, 238 p., ill.

38508. GREENLAW, LINDA, The lobster chronicles: life on a very small island. New York, Hyperion, 2002, xii, 238 p., ill.

38509. KROMAN, JES, Hvor forsvinder den blå flåde hen? Sjæk'len 2003 (verschenen 2004) 58-65, ill. *(over de gevolgen van de veranderingen in de Deense visserij voor het behoud van historische vissersvaartuigen; met Engelse samenvatting)*

38510. MARTENS, PIET, Visserij en vishandel: de zalm van het Bergse Veld. In: *(CATALOGUS)* Vis (Utrecht, 2004) 121-138, ill.

38511. NOREL, WIM VAN, Conflict nabij de Zomerdijk. Tagrijn 2003, nr. 4, 9-10, ill. *(betreft een vissersconflict in 1700)*

38512. SØNDERGAARD, MORTEN KARNØE, Rejeindustrien og det globale marked: fra luksusvare til massekonsumtion 1870-2003. Sjæk'len 2003 (verschenen 2004) 30-47, ill. *(over de ontwikkeling van de garnalenvisserij; met Engelse samenvatting)*

38513. –, Fiskeriministeriets arkiv ca. 1947 til 1994: en introduktion. Sjæk'len 2003 (verschenen 2004) 48-57, ill. *(de archieven van het Deense Ministerie van Visserij als historische bron; met Engelse samenvatting)*

38514. WAALWIJK, HELEEN, Middeleeuwse visserij op de Noordzee. SZ 28, 2004, nr. 2, 12-15, ill.

38515. WHITE, ROBB, Shrimp boats: a fading tradition. WB 2004, nr. 178, 54-61, ill.

38516. WISE, JON, Cod wars. SM 39, 2004, no. 1, 32-35, ill. *(behandelt het visserijconflict tussen Groot-Brittannië en IJsland in 1975-1976)*

38517. ZEEMAN, SIEP, Nederlanders naar Noorwegen: de Nederlandse rol in de geschiedenis van de Noorse visserij. SZ 28, 2004, nr. 1, 48-49, ill.

38518. ZUYDGEEST, M. PETER, Werf en rederij A. de Jong te Scheveningen 1877-1960. Netwerk 14, 2003, 71-85, ill.

KUST- EN BINNENVAART

38519. BROLSMA, J.J., De veerdienst 'Heen en Weer'. Binnenvaart 13, 2004, nr. 1, 13-16, ill.

38520. COSTER, WIM (red.), Het Kleine of Oldeneler Veer: een geschiedenis van eeuwen over de IJssel; Wim Huijsmans e.a.. Zwolle, Historisch Centrum Overijssel, 2004, 64 p., ill. *(betreft de geschiedenis van het veer tussen Zwolle en Hattum)*

38521. EEKHOF, WILTO, Borkumlijn: AG Ems-Nederland B.V. Eemshaven. BW 59, 2004, 131-135, ill. *(betreft de geschiedenis van de veerdienst vanuit de Eemshaven op het Duitse waddeneiland Borkum)*

38522. –, Tien jaar heen-en-weer tussen Vlieland en Harlingen. BW 59, 2004, 178-179, ill.

38523. ELEN, ADRI, ARIE LENTJES, Alkmaar Packet. Binnenvaart 12, 2003, nr. 2, 3-8, ill.

38524. FARR, MICHAEL, In days long gone it was comforting to have... tickets. SBr 77, 2003, 419-421, ill. *(behandelt de geschiedenis van het kaartje als bewijs van de betaling van een (scheeps)reis)*

38525. GEERDINK, W., Visserijschepen, de trots van Elburg. Gelders Erfgoed, 2003, 5, 11-14, ill. *(betreft de Botterstichting, die in 1975 werd opgericht om de botters van weleer te kunnen behouden)*

38526. HOOGMOED, THEO, LIUWE BOUMA, Massieve kousen. Bokkepoot 2004, nr. 163, 23, ill. *(betreft gegoten kousen voor staaldraad, gebruikt voor staand want)*

38527. HUIZINGA, ERIK W., Engelandvaart: anchor's away...: geschiedenis van een veerdienst. Den Spiegel [Vereniging Vrienden van het muZEEum en het Gemeentearchief Vlissingen] 21, 2003, nr. 3, 3-7, ill. *(betreft de Stoomvaart Maatschappij Zeeland)*

38528. INGVALDSEN, LILLI M., Kyst- og fjordabåt: en utstillingsfører. SAB 2000 (verschenen 2001), 268-308, ill. *(betreft de ontwikkeling van het lokale scheepvaartverkeer in het westen van Noorwegen van ca. 1820 tot 2000; met Engelse samenvatting)*

38529. KAMSTEEG, KOOS (samenst.), Beugelschippers door de jaren heen. Rhenen, Coöperatief Zand- en Grintbedrijf, 2003, 245 p., ill.

38530. KNEGO, PETER, Liners on the Lake. SM 39, 2004, no. 4, 34-37, ill. *(behandelt verschillende oudere passagiersschepen, die dienst doen op Lake Michigan)*

38531. KOLLTVEIT, TORSTEIN ARISHOLM OG BåRD, 85 år med Norske bilferjer: historie med utfordrende kulturminner. NSA 2002 (verschenen 2003), 11-56, ill. *(behandelt de geschiedenis van de Noorse veerdiensten; met Engelse samenvatting)*

38532. KORNET, G., Een Rijnschip gaat naar zee. Binnenvaart 12, 2003, nr. 6, 11-17, ill.

38533. KRAMER, WOLFGANG, Zeittafel der Linie Warnemünde-Gedser. Nordlicht 12, 2004, Heft 42, 14-22, ill.

38534. LANGE, HEINZ, Rostocker Fahrgastschiffahrt von 1834 bis 2003. Nordlicht 12, 2004, Heft 42, 4-13, ill. *(aanvullingen en verbeteringen op Heinz Lange, 'Rostocker Fahrgastschiffahrt von 1834 bis 2003' (Rostock, Ingo Koch Verlag, 2003); zie nr. 37577)*

38535. LEE, STUART, Riverboats of the Clarence. Port of Yamba Historical Society, 2003, 292 p., ill. *(de geschiedenis van de stoomvaart op een rivier in New South Wales, Australië)*

38536. LENTJES, ARIE, Van Ommeren en het asfaltvervoer. Binnenvaart 12, 2003, nr. 4, 9-10, ill.

38537. –, De Rijn in vlammen (deel 1, 2 en 3): geallieerde aanvallen op de Rijnvaart. Binnenvaart 12, 2003, nr. 5, 31-35, nr. 6, 23-26 en nr. 7, 23-29, ill.

38538. –, Honderd jaar geleden. Binnenvaart 12, 2003, nr. 8, 15-18, ill. *(betreft de oprichting en eerste jaren van tankvaartrederij Phs. Van Ommeren's Scheepvaartbedrijf)*

38539. MÜNCHING, L.L. VON, Kanaalboten en oorlogsschepen: verrassende rol in Wereldoorlog II. MN 93, 2004, nr. 1, 41-43, ill. *(behandelt de rol en verrichtingen van zeven Belgische kanaalboten op de lijn Oostende-Dover tijdens de Tweede Wereldoorlog)*

38540. PLUMMER, RUSSELL, The world's most famous ferry. SM 38, 2003, no. 9, 40-43, ill. *(geschiedenis en ontwikkeling van de veerdiensten over de rivier de Mersey)*

38541. REE, ARIE VAN DER, Storm: speurtocht naar de herkomst van de foto met een houten zalmschouw. Bokkepoot 2004, nr. 163, 36-38, ill. *(betreft een zalmschouw, die in februari 1908 in moeilijkheden kwam bij een storm op de Waal bij Tiel)*

38542. ROSENTRETER, ROBERT, Betrachtung einer vitalen Hundertjärigen: die Eröffnung der Linie Rostock-Gedser begründete die moderne Fährschifffahrt. S&Z 2004, nr. 59, 23-27, ill.

38543. SCHMIDT, FRIEDRICH, Opkomst en neergang van de kanaalvaart in Baden (deel 1 en 2); vert. Otto Jongmans. Binnenvaart 13, 2004, nr. 1, 23-27, nr. 2, 27-33, ill.

38544. SCHOUWSTRA, G., Varen in Zeeland na de watersnood van 1953. Binnenvaart 13, 2004, nr. 1, 31-35, ill.

38545. SINCLAIR, DAVID, Fifies across the Tay Estuary. SM 38, 2003, no. 8, 42-45, ill. *(behandelt de 'fifies', de veerschepen op de lijn Dundee-Fifeshire)*

38546. TIMMERMANS, J.C., De laatste oorlogsmaanden van oktober tot mei 1945. Binnenvaart 13, 2004, nr. 2, 11-17, ill.

38547. TURNER, GORDON, Canadian Pacific in home waters. SM 39, 2004, no. 1, 20-21, ill. *(behandelt de activiteiten van de Canadian Pacific op de Grote Meren en langs de kust)*

38548. VLIET, G.J. VAN, De ramp van 1953. Binnenvaart 12, 2003, nr. 1, 37-38, ill.

38549. WOLTHEUS, D.L.C., De geschiedenis van Woltheus Cruises. Binnenvaart 12, 2003, nr. 3, 3-8, ill.

38550. ZONDAG, THEO (samenst.), Binnenvaart in Noord-Holland; red. Jos Hubens e.a.. Rotterdam, Vereniging 'De Binnenvaart', 2004, 40 p., ill.

ONTDEKKINGS- EN WETENSCHAPPELIJKE REIZEN

38551. BOUCHER, CHRISTOPHE, "The land God gave to Cain": Jacques Cartier encounters the mythological wild man in Labrador. TI 35, 2003, 28-42, ill.

38552. CASTILLO, LINA DEL, Cabeza de Vaca and the reconstruction of American identity. TI 35, 2003, 69-82

38553. COOK, FREDERICK A., ROBERT E. PEARY, GEORGE W. MELVILLE (ed.), Finding the North Pole. Guilford (CT), The Lyons Press, 2004, 448 p.

38554. CORFIELD, RICHARD, The silent landscape: the scientific voyage of HMS Challenger 1872-1876. Washington (DC), Joseph Henry Press, 2003, 272 p.

38555. DE BAETS, P., Oostende en enkele Britse ontdekkingsreizigers. Biekorf 103, 2003, 324-330, ill. *(betreft Charles William Barkley (1760-1832), Frances Hornby Trevor (1769-1845) en James Weddell (1787-1834))*

38556. DE VOS, LUKAS, Een heer van stand, verstand en afstand: Jean-François de Galaup de Lapérouse (1741-1788). Sirene 2003, 213, 25-29, ill.

38557. DE WIRE, ELINOR, Trieste 1: challenging inner space. Compass 73, 2003, nr. 2, 14-17, ill. *(betreft het diepzee-onderzoek van Auguste Piccard)*

38558. EDINGER, RAY, Fury Beach: the four-year odyssey of Captain John Ross and the Victory. New York, Berkley, 2003, 311 p., ill. *(betreft het verhaal van een officier van de Royal Navy, die in 1829 een expeditie uitrustte om de noordwestelijke doorvaart te zoeken en vier jaar in het ijs vastzat)*

38559. GALOIS, ROBERT (ed.), A voyage to the northwest side of America: the journals of James Colnett, 1786-89. Vancouver (BC), University of British Columbia Press, 2003, 448 p., ill. *(betreft twee expedities in het kader van de bonthandel op de noordwest kust van Noord-Amerika)*

38560. GONZÁLEZ GONZÁLEZ, FRANCISCO JOSÉ, El observatorio de San Fernando y la expedición española a Guinea para la observación del eclipse total de sol de 1952. RHN 21, 2003, Núm. 83, 55-78, ill.

38561. GRUZINSKI, SERGE, Les quatre parties du monde: histoire d'une mondialisation. Editions de La Martiniere, 2004, 459 p. *(behandelt de Spaanse en Portugese veroveringen)*

38562. JOUTEL, HENRI, Cavelier de La Salle à la recherche du Mississippi: le journal du survivant Rouennais Henri Joutel; Etienne Taillemite (ed.). Rouen, ASI Editions, 2003

38563. KING, ROBERT J., Norfolk Island: phantasy and reality, 1770-1814. GC 25, 2003, no. 2, 20-41, ill.

38564. KOHL-LARSEN, LUDWIG, South Georgia: gateway to Antarctica; vert. William Barr. Bluntisham, Bluntisham Books, 2003, xviii, 294 p., ill. *(behandelt een expeditie van de auteur, zijn echtgenote en een cameraman op het eiland South Georgia in het zuidelijke deel van de Atlantische Oceaan in 1928-1929)*

38565. LELIÈVRE, DOMINIQUE, Voyageurs chinois à la découverte du monde, de l'Antiquité au XIX siècle. Olizanne, 2004, 472 p.

38566. LESSEPS, JEAN-BAPTISTE DE, Le messager de Laperouse: du Kamchatka à Versailles. Poles d'images édition collection Récits introuvables, 2004, 191 p., ill. *(voor het eerst verschenen in 1790 onder de titel 'Journal historique du voyage de M. de Lesseps')*

38567. LÖWENSTERN, HERMANN LUDWIG VON, The first Russian voyage around the world: the journal of Hermann Ludwig von Löwenstern; vert. Victoria Joan Moessner. Fairbanks (AK), University Press of Alaska, 2003, 312 p., ill.

38568. MATHES, MICHAEL, Non-traditional armies in New Spain during the Habsburg viceroyalties and their service in exploratory expeditions. TI 35, 2003, 16-27, ill.

38569. McGHEE, ROBERT, The Arctic voyages of Martin Frobisher: an Elizabethan adventure. Londen, The British Museum Press, 2002, 196 p., ill.

38570. PHILBRICK, NATHANIEL, Sea of glory: the epic South Sea expedition, 1838-42. Londen/New York, HarperCollins, 2004, 480 p., ill.

38571. RICHARDS, R.W., The Ross Sea Party, 1914-17. Bluntisham, Bluntisham Books, 2003, 44 p., ill. *(eerder verschenen in 1962)*

38572. ROEPER, VIBEKE, Land in zicht: Nederlanders op ontdekkingsreis; tek. Tom Eyzenbach. Amsterdam/Antwerpen, Querido, 2004, 136 p., ill.

38573. ROSAMEL, PIERRE DE, PIERRE LÉVÊQUE, La corvette la Danaïde autour du monde, 1839-1843. Neptunia 2004, no. 233, 36-45, ill.

38574. TAILLEMITE, ETIENNE, Les découvreurs du Pacifique: Bougainville, Cook, Laperouse. Gallimard, 2004, 176 p. *(eerder verschenen in 1987 onder de titel 'Sur des mers inconnues')*

38575. TILEY, ROBERT, Australian navigators. Sydney (NSW), Simon & Schuster, 2002, xi, 244 p., ill.

38576. TROELSTRA, A.S., Tijgers op de Ararat: natuurhistorische reisverhalen 1700-1950. Amsterdam, Atlas, 2003, 605 p., ill. *(passim maritiem)*

38577. VÁZQUEZ DE ACUÑA, ISIDORO, Las exploraciones del estrecho de Magallanes por el capitán de navío Don Antonio de Córdoba y Lasso de la Vega: su primer viaje (1785-1786) (1); su segundo viaje (1788-1789) (2). RHN 22, 2004, núm. 84, 7-26

38578. VEER, GERRIT DE, Nova Zembla: de tochten van Willem Barentsz en de overwintering in het Behouden Huis; vert. Vibeke Roeper, Diederick Wildeman. Amsterdam, Athenaeum-Polak & Van Gennep, 2004, 227 p., ill. *(derde herziene uitgave, eerder verschenen in 1996)*

38579. VON DER PORTEN, EDWARD, A new Drake myth. Sea History 2004, no. 106, 10-12, ill.

LOODS-, BERGINGS- EN REDDINGSWEZEN

38580. BARCZEWSKI, STEPHANIE, 'Titanic': a night remembered. Hambledon and London, 2004, 400 p., ill.

38581. BEUKEMA, HANS, "Als je niet roeide, ging je niet vooruit". MN 93, 2004, nr. 1, 44-47, ill. *(kort overzicht van 125 jaar reddend roeien langs de Nederlandse kust)*

38582. –, Brekers en branding: reddingstation IJmuiden. MN 92, 2003, nr. 4, 38-41, ill.

38583. –, De orkaan van 1953. MN 92, 2003, nr. 1, 12-14, ill.

38584. BROUARD, JEAN-YVES, Le sauvetage de l'Aquitaine; foto's Pierre Chauvet. Navires et Histoire 2004, no. 22, 91-92 *(betreft de redding van het Franse vrachtschip voor de kust van Benin in 1956)*

38585. CARR, J. REVELL, All brave sailors: the sinking of the Anglo-Saxon, August 21, 1940. New York, Simon & Schuster, 2004, 363 p., ill. *(beschijft de geschiedenis van het door een Duits oorlogsschip in augustus 1940 tot zinken gebrachte Britse vrachtschip 'Anglo-Saxon')*

38586. CORKILL, ADRIAN, Shipwrecks of the Isle of Man. Stroud, Tempus Publishing, 2004, 255 p., ill.

38587. CURTIS, ANDREA, Into the blue: family secrets and the search for a Great Lakes shipwreck. Toronto, Random House of Canada, 2003, 269 p., ill. *(betreft het scheepwrak van de 'J.H. Jones', een passagiers-vrachtschip, dat in november 1906 verging in the Georgian Bay)*

38588. ELVERHØI, PETE, The Titanic's lifeboats: the scandal that never was?. SBr 77, 2003, 289-291, ill.

38589. EVANS, CLAYTON, Rescue at sea: an international history of lifesaving, coastal rescue craft and organisations. Londen, Conway Maritime Press, 2003, [8], 296 p., [16] p. pl., ill.

38590. HALL, NICK, A bad day at the office. SM 38, 2003, no. 11, 28-31, ill. *(betreft de scheepsramp voor de kust van Honda Point, Californië, in september 1923, waarbij door een navigatiefout zeven schepen van de U.S. Navy verloren gingen en 23 zeelieden omkwamen)*

38591. HANSEN, HENRIK L., OLAF C. JENSEN, FABIENNE KNUDSEN, Det største danske skibsforlis i nyere tid: "Mercandian Atlantic II" forlis på Atlanten den 7. April 1990. Sjæk'len 2003 (verschenen 2004) 118-125, ill. *(betreft een scheepsramp met een Deens koopvaardijschip ten westen van Gibraltar; met Engelse samenvatting)*

38592. HARDING, S.J., The 'ALVA CAPE' and the automatic identification system: the use of VHF in collision avoidance at sea. JN 55, 2002, 431-442, ill. *(behandelt het gebruik van VHF aan de hand van een aantal voorbeelden van scheepsrampen)*

38593. HARKER, CHARLES, Rescuing Sallie. CB 2004, no. 191, 48-50, ill. *(betreft de redding van de smak 'Sallie' voor de kust van Norfolk in april 1973)*

38594. HARVIE, IAN, Death of an ironclad: the sinking of the "Grosser Kurfürst". SBr 77, 2003, 468-472, ill.

38595. HEITMANN, JAN, "Washington reports: Bremen lost": das Schicksal des zweiten deutschen Handelsunterseebootes. S&Z 2003, 58, 11-20, ill.

38596. HERNÁNDEZ OLIVA, CARLOS A., El naufragio del crucero Sánchez Barcáiztegui: aproximación histórica. RHN 22, 2004, Núm. 84, 77-106, ill.

38597. JAMPOLER, ANDREW C.A., Adak: the rescue of Alpha Foxtrot 586. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2003, 218 p., ill. *(betreft het neerstorten van een vliegtuig van de U.S. Navy in 1978 en de redding van de overlevenden door een Russische vistrawler)*

38598. KING, DEAN, Skeletons on the Zahara: a true story of survival. Heinemann, 2004, 351 p. *(betreft het vergaan van de Amerikaanse brik 'Commerce' voor de kust van West-Afrika in 1815 en de overlevingstocht van de bemanning door de woestijn, die daarop volgde)*

38599. LATTER, BRIAN, Breakers ahead: wreck of the Earl of Charlemont. Geelong (Victoria), Leopold, 2002, vii, 263 p., ill. *(betreft de ramp met het emigrantenschip 'Earl of Charlemont' in juni 1853)*

38600. LEACH, NICHOLAS, Shetland sea guardians. SM 38, 2003, no. 12, 20-23, ill. *(na de ramp met de olietanker 'Braer' bij Shetland in januari 1993 is een maritiem beschermsysteem opgezet)*

38601. LUTJE SCHIPHOLT, RUURD, De zoektocht naar de K XVI. MN 92, 2003, nr. 4, 46-47, ill.

38602. MÜNCHING, L.L. VON, De rescue ships van de Atlantische Oceaan 1941-1945 en ...: de Britse koopvaardijverliezen. MN 93, 2004, nr. 2, 9-11, ill.

38603. –, In Wereldoorlog II tot zinken gebrachte passagiersschepen. MN 92, 2003, nr. 6, 43-46, ill.

38604. NOBLE, DENNIS L., The rescue of the Gale Runner: death, heroism and the US Coast Guard. Gainesville (FL), University Press of Florida, 2002, xxx, 281 p., ill.

38605. OUWEHAND, N.J., Tak uitgelicht. Lekko 29, 2004, nr. 288, 3-15, ill. *(betreft de geschiedenis van W.A. van den Tak's Bergingsbedrijf)*

38606. OWEN, HARRY, On passage...: destination unknown. SBr 77, 2003, 447-448, ill. *(behandelt de oorzaken van een aantal scheepsrampen aan het eind van de negentiende eeuw)*

38607. SEBAK, PER KRISTIAN, Titanic's predecessor: the s/s Norge disaster of 1904. Laksevaag, Noordwegen, Seaward Publishing, 2004, xviii, 334 p., ill. *(betreft een Deens emigrantenschip dat op weg van Kopenhagen naar New York ten westen van Schotland op een rif liep waarbij 635 mensen om het leven kwamen en de 180 overlevenden 8 dagen in roeiboten verbleven)*

38608. STITT, I.P.A., The COLREGS: time for a rewrite?. JN 55, 2002, 419-430 *(behandelt de geschiedenis van The International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGS), opgesteld in 1972)*

38609. TAYLOR, STEPHEN, The Caliban shore: the fate of the Grosvenor castaways. Londen, Faber & Faber, 2004, 320 p. *(betreft een Engelse Oostindiëvaarder, die in 1782 schipbreuk leed op de oostkust van Zuid-Afrika)*

38610. THOMAS, JAMES H., East India Company shipping losses in the late eighteenth century: the case of the Henry Addington. MM 90, 2004, 51-72

38611. VERBURG, PETER, De Kustwacht: wakend in dienstbaarheid. SWZ 13, 2003, april, 33-35, ill.

38612. VOS, RON DE, Ook dode zeelieden verdienen een naam, Deel II: het vergaan van de Maria Elisabeth Margaretha. SZ 28, 2004, nr. 2, 21-27, ill. *(behandelt het vergaan van een schip van Willem Ruys in 1860 bij Camaret; vervolg van nr. 38260)*

38613. WILLIAMSON, ANDREW, A most unusual incident...: shipwrecked in drydock. SBr 78, 2004, 12-13, ill. *(betreft het scheepsongeval van de 'Roman Queen' van de Channel Isles Trading Co. in 1946)*

38614. WISE, JAMES E., SCOTT BARON, Soldiers lost at sea: a chronicle of troopship disasters. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2003, 272 p.

SLEEPVAART

38615. ANCA ALAMILLO, ALEJANDRO, La historia vivida: el traslado del Ictíneo de Barcelona a Alicante, remolcado por el vapor de guerra Colón. RHN 22, 2004, Núm. 84, 107-112, ill.

38616. BAIRD, DONAL M., Under tow: a Canadian history of tugs and towing. St. Catherines (ON), Vanwell Publishing, 2003, 282 p., ill.

38617. BIJL, JAAP, Rimorchiatori Riuniti SpA. Lekko 29, 2004, nr. 289, 55-67, ill. *(behandelt de geschiedenis van een van de grootste sleepvaartbedrijven van Italië; met vlootlijst)*

38618. CLASEN, NORBERT, Zwischen Suez und Honolulu. Hamburg, Elbe Spree-Verlag, 2003, 112 p.

38619. GASTON, M.J., A vital role. SM 38, 2003, no. 7, 20-21, ill. *(over de belangrijke rol van sleepboten in de sleepvaart in havens)*

38620. –, Takeaway tugs. SM 39, 2004, no. 2, 18-21, ill. *(betreft de geschiedenis van Damen Shipyards Group, gespecialiseerd in de bouw van sleep- en werkboten)*

38621. –, Pulling power: a century of shiphandling tugs. SM 38, 2003, no. 7, 18-19, ill.

38622. OUWEHAND, NICO J., Van walegang tot

berghout: 25 jaar Nationaal Sleepvaart Museum. Schoorl, Pirola, 2004, 288 p., ill. *(overzicht van 25 jaar tentoonstellingen in het Nationaal Sleepvaart Museum in Maassluis)*

38623. ROBSON, PETER, BETTY KELLER, Skookum tugs: British Columbia's working tugboats; fotogr. Robb Douglas. Madeira Park (BC), Harbour Publishing, 2003, 144 p., ill.

38624. VELDEN, K.M. VAN DER, De sleepboten van werf van der Velden. Lekko 29, 2004, nr. 288, 31-37, ill. *(behandelt de sleepboten, gebouwd en verbouwd door Van der Velden's Scheepswerf 'Het Zwarte Water' in Zwolle in de periode 1930-1963)*

PLEZIERVAART – WATERSPORT

38625. COMPTON, NIC, Solozeilen: legendarische zeilers en grote races; vert. Elly Meijn. Abcoude, Fontaine Uitgevers, 2003, 192 p., ill. *(vertaling van 'Sailing solo' (Londen, Mitchell Beazley, 2003))*

38626. DAY, FRANCES P., A Desperate Lark: finding the one. WB 2004, nr. 177, 34-37, ill. *(gedeelte van de ongepubliceerde memoires van Frances en haar echtgenoot Fritz Day over 'Desperate Lark', een Herreshoff Bar Harbor 31)*

38627. ERSLAND, BJØRN ARILD HANSEN, Plastbåtindustrien i Aust Agder. NSA 2001 (verschenen 2002), 101-131, ill. *(behandelt de geschiedenis van de productie van glasvezelboten in Aust Agder, Noorwegen; met Engelse samenvatting)*

38628. JOHNSTONE-BRYDEN, RICHARD, Sharp practice. CB 2004, no. 189, 24-27, ill. *(behandelt de geschiedenis van de Sharpie klasse)*

38629. KLUDAS, ARNOLD, Vergnügungsreisen zur See: eine Geschichte der deutschen Kreuzfahrt, Band 2: 1952 bis heute. Hamburg, Convent Verlag, 2003, 224 p., ill. *(vervolg van nr. 34242)*

38630. MERMANS, CHARLES, De Yachtclub: kroniek van 150 jaar RYCB in Antwerpen. Tielt, Lannoo, 2003, 240 p., ill.

38631. PAINE, ART, The Family Islands Regatta: a sequel. WB 2004, nr. 176, 52-61, ill. *(overzicht van een zeilwedstrijd, die sinds 1954 wordt georganiseerd rond de Bahamas)*

38632. SCHIPPER, PAUL DE, Flying Dutchman: het verhaal van een wonderboot. Haarlem, Hollandia, 2004, 257 p., ill.

38633. VANDERSMISSEN, HANS, Rond de Friese zee: zeilverhalen en scheepshistorie voor kustzeilers. Haarlem, Hollandia, 2004, 240 p., ill.

38634. WHEELER, STEPHEN E., Fred W. Martin's yacht designs. NRJ 48, 2003, 67-84, ill.

DE MENS OP ZEE EN IN DE HAVEN

38635. AITCHISON, CHARLES, A wartime voyage to South Africa on the... "Reina del Pacifico". SBr 78, 2004, 50-51, ill.

38636. AMSTERDAM, K., Durf te springen!: persoonlijke ervaringen van een Nederlandse marinier; i.s.m. John van den Heuvel. Den Haag, Bzztôh, 2004, 144 p. *(behandelt verschillende aspecten van het mariniersbestaan)*

38637. ANDREASEN, MARGRETE KUDSK, Om min far, kaptajn Jens Kusk Jensen. MK 25, 2003, 237-243, ill.

38638. BARDE, ROBERT, An alleged wife: one immigrant in the Chinese exclusion era. Prologue 36, 2004, no. 1, 24-35, ill. *(behandelt de tweejarige strijd van een Chinees echtpaar om in 1916-1918 de Verenigde Staten van Amerika binnen te komen; veel Chinezen waren de dupe van de Amerikaanse 'Chinese Exclusion Acts'; passim maritiem)*

38639. BEACH SR., EDWARD L., EDWARD L. BEACH JR., From Annapolis to Scapa Flow: the autobiography of Edward L. Beach, Sr.. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2003, 344 p.

38640. BEATTIE, JUDITH HUDSON, HELEN M. BUSS, Undelivered letters to Hudson's Bay Company men on the northwest coast of America, 1830-57. Vancouver/Toronto, UBC Press, 2003, xiii, 497 p.

38641. BECK, FRANÇOIS, Dagboek van een schipperszoon: 50 jaar op het water, 50 jaar sleepvaart en binnenvaart. Z.Pl., eigen uitgave, 2002, 87 p., ill.

38642. BERG, REIDAR A., Førstereisgutt på m/s Martha Kleppe. NSA 2001 (verschenen 2002), 27-46, ill. *(persoonlijke herinneringen van de auteur aan een reis met een vrachtschip naar West-Afrika in 1947; met Engelse samenvatting)*

38643. BERUBE, CLAUDE G., Stewart's lessons transcend the age of sail. USNIP 129, 2003, 8, 68-70, ill. *(betreft de carrière van Charles Stewart, marineofficier in de U.S. Navy die de periode 1798-1860 omspande)*

38644. BIENKOWSKI, LEE, Admirals in the age of Nelson. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2003, 294 p., ill.

38645. BIEZENAAR, JAN, Kerstnacht aan boord van de Maurits II op de mistige Schelde. Binnenvaart 12, 2003, nr. 8, 11-12, ill.

38646. BLOM, RON, THEUNIS STELLING, Niet voor God en niet voor het vaderland: linkse soldaten, matrozen en hun organisaties tijdens de mobilisatie van '14-'18. Soesterberg, Aspekt, 2004, 1117 p.

38647. BOERMA, A., Kapitein J.M. Beukema: zoon van het boerenland, zeeman van formaat, geschoold door de Minerva. Groningen, Peach, 2003, 122 p., ill. *(betreft leven en carrière van kapitein Jacob Mennes Beukema (1818-1902))*

38648. BOWMAN, MARTIN, Terugblik op D-Day: ooggetuigen vertellen. Leuven,Fontaine Uitgevers/Davidsfonds, 2004, 192 p., ill. *(vertaling van 'Remembering D-Day: personal histories of everyday heroes' (Londen, Collins, 2004))*

38649. BOYER, GRÉGORY, Les marins de Louis XIV dans les quartiers maritimes de Saint-Valéry-sur-Sommes et d'Abbeville entre 1706 et 1715. RSDHA 37, 2004, 205-223, ill. *(behandelt 797 bemanningsleden van de twee admiraliteiten van de baai van de Somme tussen 1706 en 1715)*

38650. CAREY, JOHN E., Henry Vinton Plummer: slave, sailor, minister, and chaplain. USNIP 130, 2004, no. 2, 70-71, ill. *(behandelt de carrière van Plummer, die leefde van 1845 tot 1905)*

38651. CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, ALFONSO DE, JOSÉ CASAS SÁNCHEZ, Don José María de Torres del Campo (1756-1818) o el pundonor de un capitán de navío. RHN 21, 2003, Núm. 83, 79-88

38652. CHERPACK, EVELYN M. (ed.), The memoirs of Admiral H. Kent Hewit, 1887-1972. Newport (RI), Naval War College Press, 2004, xiv, 290 p., ill.

38653. COATES, FRANK R., One hand for the company, one for yourself, or it can be... man overboard. SBr 78, 2004, 69-70, ill.

38654. COATS, ANN, From 'floating tombs' to foundations: the contribution of convicts to naval dockyards and ordnance sites. In: *(Nicholas Tracy (ed.))*, The age of sail (Londen, 2003) 28-42, ill.

38655. COOPER, HARRY, The patrols of Germany's captain Hans Georg Hess: youngest combat U-Boat skipper of World War II. Sea History 2003, no.105, 18-19, ill.

38656. COOTE, STEPHEN, Drake: the life of an Elizabethan hero. Londen [etc.], Simon & Schuster, 2003, xii, 337 p., ill.

38657. CORLETT, ALAN, Presidential yacht...: mv "Sansu". SBr 77, 2003, 391-392, ill. *(herinneringen van de auteur aan boord van het m.s. 'Sansu' van Elder Dempster Lines)*

38658. DAVISON, ROBERT L., Striking a balance between dissent and discipline: Admiral Sir Reginald Drax. NM 13, 2003, no. 2, 43-57 *(behandelt de carrière van Admiral Sir Reginald A.R. Plunkett-Ernle-Erle Drax (1880-1967), marine-officier in de Royal Navy)*

38659. DEAKES, CHRIS, A friend to one and all: the shipping agent: days in a life. SBr 77, 2003, 308-312, ill.

38660. DEKAY, JAMES TERTIUS, A rage for glory: the life of commodore Stephen Decature, USN. New York, Free Pres, 2004, 229 p., ill.

38661. DOLBY, IEUAN, Christmas on board. Argonauta 20, 2003, nr. 4, 25-27

38662. DOOREMALEN, E.R. VAN, Rijsoord-San Francisco 1898-1899: de reis van H.G. van Nes, Mrs Denis O'Sullivan en Curtis. GN 58, 2003, 451-458, ill.

38663. DRUETT, JOAN, Rough justice: maritime historian Joan Druett's inquiry into a 160-year-old murder at sea. Sea History 2003, no. 105, 15-17, ill. *(zie ook nr. 36519)*

38664. EDER, MARKUS, Crime and punishment in the Royal Navy of the Seven Years War (1755-1763). Aldershot, Ashgate Publishing, 2003, 224 p.

38665. EFFINGER, R.P., R.P. Effinger's excellent adventure: the unknown letters of a young Ohio lawyer; inl. Janet R. Fireman. CH 82, 2004, no. 1, 2-75, ill. *(Robert Patterson Effinger (1826-1899) nam deel aan de Goldrush van 1849-1850 en schreef tijdens zijn reis diverse brieven; passim maritiem)*

38666. EIKELAND, INGE, Fra seil til damp: sjømannssamfunnet i endring, Bergen 1875-1912. SAB 1999 (verschenen 2000), 6-153, ill. *(betreft veranderingen in de zeemansgemeenschap van Bergen, Noorwegen, door de overgang van zeil naar stoom; met Engelse samenvatting)*

38667. ELSHOVE, ANTHONY, Mijn eerste reis: 'leraar' op de Overijssel van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd. Spreekbuis 2004, nr. 85, 19-21, ill.

38668. ENDEN, F.J.A. VAN DEN, De oorlogsjaren 1940-1945. Binnenvaart 12, 2003, nr. 8, 27-30, ill. *(ervaringen van een voormalig kapitein en walkapitein van de Nederlandse tak van de Franse staatsrederij CFNR)*

38669. FAIRBROTHER, BILL, An engineer at sea...: a voyage in the "George Peacock", 1963. SBr 77, 2003, 368-373, ill. *(betreft een schip van Pacific Maritime Services)*

38670. FLEURY, GEORGE, Nelson l'amiral et l'oiseau. Paris, Editions Flammarion, 2004, 450 p.

38671. FLOBBE-REGNERUS, TRIENKE, Internaat voor schipperskinderen Prinses Margriet in Zwolle. Binnenvaart 12, 2003, nr. 4, 3-7, ill.

38672. GRIBBIN, JOHN, MARY GRIBBIN, FitzRoy: the remarkable story of Darwin's captain and the invention of the weather forecast. Londen, Headline Book Publishing, 2003, 336 p., ill.

38673. GROGANS, R.M., A voyage on the mv "Dartbank". SBr 78, 2004, 29-32, ill. *(persoonlijke herinneringen van de auteur aan een reis aan boord van het m.s. 'Dartbank' van de Bank Line in 1967)*

38674. GRUND, WIM, Uit het leven van een machinist: met de Johan de Witt naar zee, januari 1929. Spreekbuis 2003, nr. 84, 47, 49-51, ill. *(betreft Isaac Wieringa, scheepswerktuigkundige bij de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland')*

38675. –, Uit het leven van een machinst bij de SMN (2): 5e wtk op de Madoera. Spreekbuis 2004, nr. 85, 44-46, ill. *(vervolg van nr. 38674)*

38676. –, Evacuatie uit Malaya: Euan Scrimgeour voer in 1942 op de Marnix van Sint Aldegonde en de Johan van Oldenbarnevelt. Spreekbuis 2003, nr. 83, 53-56, ill.

38677. GUARDIA SALVETTI, FERNANDO DE LA, La historia vivida: Nelson: aprendizaje y afición a la mar. RHN 21, 2003, Núm, 83, 89-91, ill.

38678. GWYN, JULIAN, GENE A. SMITH (ed.), An admiral for America: Sir Peter Warren, vice admiral of the Red, 1703-1752. Gainsville (FL), University Press of Florida, 2004, 288 p. *(biografie van een marine-officier, die een belangrijke rol speelde in de verdediging en uitbreiding van de Britse invloed in koloniaal Amerika)*

38679. HAAF, L.G. TEN, Verslag van een varend bestaan van Willem ten Haaf. Binnenvaart 12, 2003, nr. 5, 3-7, ill.

38680. HATHAWAY, JANE (ed.), Rebellion, repression, reinvention: mutiny in comparative perspective. Westport (CT), Praeger, 2001, xix, 282 p., ill. *(passim maritiem)*

38681. HAZLETON, IVAN, Time before the mast. Ware, Chaffcutter Books, 2003, 176 p., ill. *(beschrijft het leven van Hazleton aan boord van verschillende Thames barges in de periode 1943-1949)*

38682. HEROLD, HEIKO, Aufmarsch in der Adria. Herford, Ozeanverlag Herold, 2001, 231 p. *(betreft het persoonlijke verslag van marinesoldaat Heiko Herold van zijn ervaringen tijdens de Kosovo-oorlog van 1999)*

38683. HERON, MALCOLM, All the sixes, clickety click...: six ships, six places, six paintings. SBr 77, 2003, 330-335, ill. *(herinneringen van de auteur uit de periode 1949-1957 aan boord van zes 'Port'-schepen van de Port Line)*

38684. HEUVEL, DANIËLLE VAN DEN, 'Bij uijtlandigheijt van haar man': echtgenotes van VOC-zeelieden, aangemonsterd voor de kamer Enkhuizen (1700-1750). Amsterdam, eigen uitgave, 2003, [6], 114 p., ill. *(doctoraalscriptie V.U. Amsterdam)*

38685. –, Getrouwd met Jan Compagnie: Oost-Indiëvaarders en hun echtgenotes in Enkhuizen en omgeving (1700-1750). TvZ 23, 2004, 30-42, ill. *(gebaseerd op doctoraalscriptie; zie nr. 38684)*

38686. HIEMINK, MARTIN, Spreek met Engberts en 't komt in orde. Binnenvaart 12, 2003, nr. 6, 31-34, ill. *(betreft de familie Engberts, die in 1898 begonnen als beurtschippers en later, tot 1974, eigenaar waren van een expeditiebedrijf)*

38687. HUNDLEY, PAUL, Scrimshaw: art of the whaler. Signals 2004, no. 66, 8-11, ill. 27

38688. HUYSSEN VAN KATTENDIJKE-FRANK, KATRIENTJE (bez.), Met prins Hendrik naar de Oost: de reis van W.J.C. Huyssen van Kattendijke naar Nederlands-Indië, 1836-1838. Zutphen, Walburg Pers, 2004, 374 p., ill. *(Werken uitgegeven door de Linschoten-Vereeniging, nr. 102)*

38689. JENSEN, JENS OTTO, Erindringer fra en barndom på Sømandshjemmet Gl. Havn. Sjæk'len 2003 (verschenen 2004) 126-149, ill. *(persoonlijke herinneringen van de auteur aan zijn jeugd in een zeemanshuis in Esbjerg, dat door zijn ouders werd geleid; met Engelse samenvatting)*

38690. JETSES-VAN VEEN, A., Een overwintering op het eiland Schokland: belevenissen van een zeventienjarige schippersdochter in de winter van 1927-1928. Binnenvaart 12, 2003, nr. 7, 11-12, ill.

38691. JONKER, E.J., De raketaanval: waar gehakt wordt, vallen spaanders. Spreekbuis 2004, nr. 85, 29, 31, ill. *(betreft het m.s. 'Pawnee', dat tijdens het conflict tussen Iran en Irak in september 1986 werd getroffen door een Exocet-raket)*

38692. KELDER, A.R., Vergeten WOII-koopvaardijmonumenten. BW 59, 2004, 166-167, ill. *(vervolg van nr. 33257)*

38693. KERSHAW, ALEX, De Bedford Boys: hoe 19 jongens uit één dorp in de eerste aanvalsgolf op D-Day omkwamen; vert. G. Scheperkeuter. Den Haag, Bzztôh, 2004, 272 p. *(vertaling van 'The Bedford Boys: one small town's ultimate D-Day sacrifice'. Londen [etc.], Simon & Schuster, 2003)*

38694. KING, JONATHAN, Gallipoli: our last man standing: the extraordinary life of Alec Campbell. Brisbane, John Wiley & Sons Australia, 2004, 240 p.

38695. KIP, GERBRAND, Recht door zee, geen smoesjes!: interview met Piet Vos, oudste ex-torpedomaker van Nederland, Den Helder, 1 februari 2002. In: *(Perry Pierik, Martin Ros, Robin te Slaa (red.))*, Zesde bulletin van de Tweede Wereldoorlog (Soesterberg, 2004) 145-151, ill.

38696. KLUTE, W.F., Branden en brandjes. Spreekbuis 2004, nr. 85, 33, 35, ill. *(persoonlijke herinneringen van de auteur aan branden aan boord van de 'Waiwerang' in 1952, de 'Karossa' in 1956, de 'Straat Malakka' in 1967 en de 'Straat Fuoka' in 1979)*

38697. KROTOV, PAVEL, Nederlanders en Vlamingen op de Russische vloot in de tijd van Peter de Grote. In: *(Emmanuel Waegemans e.a. (red.))*, Noord- en Zuid-Nederlanders in Rusland 1703-2003 (Groningen, 2004) 280-292, ill.

38698. LAMMERS, CORNELIS J., Mutiny in comparative perspective. IRSH 48, 2003, 473-482 *(recensieartikel van Jane Hathaway (ed.), 'Rebellion, repression, reinvention: mutiny in comparative perspective'; zie nr. 38680)*

38699. LAWTON, RICHARD, ROBERT LEE (eds.), Population and society in Western European port-cities, c. 1650-1939. Liverpool, Liverpool University Press, 2002, 385 p.

38700. LEPPO, DANIELLE, Crossing the line is as eternal as the sea. USNIP 129, 2003, 7, 78-79, ill. *(betreft de traditie van de ceremonie aan boord van schepen bij het passeren van de evenaar)*

38701. LITALIEN, RAYMONDE, Pierre Le Moyne d'Iberville et la guerre de course en Nouvelle-France. RSDHA 37, 2004, 319-328 *(betreft een kaper, die leefde van 1661 tot 1705)*

38702. LOCKETT, CHARLES, Letter to carpenter's future wife 1914...: ss "Ajana". SBr 77, 2003, 449-450, 452

38703. LOWE, KEN, A taste of the sea with a trip...: down the Ship Canal in the "Saxondale". SBr 77, 2003, 430-432, ill. *(herinneringen van de auteur uit de jaren '60 van de twintigste eeuw aan boord van een schip van rederij Abel Barges)*

38704. LUCAS, PAUL, Troisième voyage du Sieur Paul Lucas dans le Levant, mai 1714-novembre 1717; Société Française d'Etude du XVIIIe Siècle. Publication de Saint-Etienne, 2004, 334 p.

38705. MACAULY, DONALD A., 'Yank & bank' with Jay Hubbard. USNIP 129, 2003, 9, 77-79, ill. *(betreft de carrière van Jay Hubbard (overleden 2003), gevechtspiloot bij het U.S. Marine Corps)*

38706. McCARTHY, ANGELA, Personal letters and the organisation of Irish migration to and from New Zealand, 1848-1925. IHS 33, 2003, 297-319

38707. McCLEARY, JOSEPH R., Oliver Hazard Perry's journal (1815-1819) (part I, II and III, conclusion). NRJ 48, 2003, 144-147, 214-217, ill., NRJ 49, 2004, 34-43, ill.

38708. McCULLOCH, THOMAS D.W., Mandalay to Norseman: childhood on the river Clyde and service at sea 1925-1948. Victoria (BC), Trafford Publishing, 2003, x, 232 p., ill.

38709. McGOOGAN, KEN, Ancient mariner. Bantam Press, 2004, 352 p. *(behandelt de achttiende-eeuwse Britse ontdekkingsreiziger en schrijver Samuel Hearne, de eerste Europeaan die de Arctische kust van Noord-Amerika bereikte)*

38710. McGRIGOR, MARY, Defiant but dismasted at Trafalgar: the life and times of Admiral Sir William Hargood. Barnsley, Pen & Sword Books/Leo Cooper, 2004, 256 p.

38711. McMANUS, B.S., A salute to the respected...: captain G.D. Pari Huws. SBr 78, 2004, 109-110, ill. *(betreft de carrière van kapitein Gwyn Denman Pari Huws (1929-2003))*

38712. MEERWIJK, M. VAN, "Aan boord van de Agamemnon van de KNSM": wie is wie..? Spreekbuis 2003, nr. 83, 45-48, ill.

38713. MEISSNER, HANS OTTO, La Perouse, le gentilhomme des mers (1741-1788?). Perrin, 2004, 317 p. *(eerder verschenen in 1988)*

38714. MORRIS, RONALD, The indomitable Beattie: Charles Hoare, C.B. Fry and the captain's lady. Stroud, Sutton Publishing, 2004, 171 p., ill. *(hoe een buitengewone vrouw met ijzeren vuist het gezag voerde over de 'Mercury', een opleidingsschip voor jongens)*

38715. MORTON, JOHN FASS, Mustin: a naval family of the 20th century. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2003, 475 p., ill. *(betreft drie generaties uit een voorname marinefamilie)*

38716. MUDGETT, KATHRYN, "Cruelty to seamen": Richard Henry Dana Jr., Justice Story, and the case of Nichols and Couch. AN 62, 2004, no. 1, 47-68, ill. *(betreft het essay dat Dana, bekend als auteur van 'Two years before the mast', in 1839 schreef als aanklacht tegen gebeurtenissen aan boord van het schip 'Caravan')*

38717. MULHEARN, RACHEL, Dockside dwelling: the provision of housing by the Liverpool dock authorities during the 19th century. NM 13, 2003, no. 3, 21-32

38718. NABER, DIRK, HENK DESSENS (bew.), Een

levensbeschrijving van een Drent: herinneringen van Dirk Naber, turfschipper uit Hoogeveen (5). Bokkepoot 2004, nr. 163, 16-22, ill. *(vervolg van nr. 37753)*

38719. NICHOLS, LOUISE, Quite a curiosity: the sea letters of Grace F. Ladd. Halifax, Nimbus Publishing, 2003, 200 p., ill. *(brieven van de meevarende echtgenote van een koopvaardijkapitein, gericht aan haar vader, geschreven in de periode 1886-1899)*

38720. NICHOLS, PETER, Evolution's captain: the dark fate of the men who sailed Charles Darwin around the world. New York, HarperCollins, 2003, 336 p., ill.

38721. NIEUWENHUYZEN, JACCO VAN, Kapitein A. Broek, een markant persoon. Lekko 29, 2004, nr. 288, 38-39, ill. *(betreft de loopbaan van een sleepbootkapitein, werkzaam bij Wijsmuller)*

38722. O'CONNOR, J., Star of the sea: farewell to old Ireland. Londen, Secker & Warburg, 2002, 410 p. *(historische roman over de emigratie vanuit Ierland naar de VS in 1847)*

38723. O'DONNELL, PATRICK K., Operatives, spies, and saboteurs: the unknown story of the men and women of WW II's OSS. New York, Free Press, 2004, 365 p., ill.

38724. O'HANLON, REDMOND, Storm: een reis door de noordelijke Atlantische Oceaan; vert. Inge Kok. Amsterdam [etc.], Atlas, 2003, 348 p., ill. *(vertaling van 'Trawler: a journey through the North Atlantic')*

38725. –, Trawler: a journey through the North Atlantic. Londen, Penguin Books, 2003, 339 p., ill.

38726. OTERO LANA, ENRIQUE, El curioso diario de navegación del corsario Juan Pedro Cruz de Belefonte (1762). RHN 21, 2003, Núm. 83, 7-21, ill.

38727. OVERGAARD, SUSANNE, Vor Bys mest berømte Sømand: en miktostudie i Jens Kusk Jensen betydning for Limfjordssejladsen. MK 25, 2003, 225-236, ill.

38728. OXLEY, C.W., A much loved master...: more on capt Craig's Christmas cheer. SBr 77, 2003, 466-467, ill.

38729. PAPIN, ÉRIC, Les équipages corsaires dunkerquois d'apès leurs rapports de mer (1708-1709). RSDHA 37, 2004, 181-191 *(betreft de bemanningen van 150 Duinkerker kaperschepen in 1708-1709 aan de hand van zee-rapporten)*

38730. PFISTER-LANGANAY, CHRISTIAN, Les demeures de Jean Bart. RSDHA 37, 2004, 391-411, ill. *(betreft de huizen waar Jean Bart in Duinkerken woonde)*

38731. PHILIP, PAT B., Seafarers can always manage, witness...: a tale of a hungry ship. SBr 77, 2003, 451-452, ill. *(herinneringen van de auteur van een reis in 1946-1947 aan boord van het m.s. 'Brokley Coombe' van Ald Shipping)*

38732. –, Evey seafarers wish, to be... home for Christmas. SBr 78, 2004, 7-9, ill. *(persoonlijke herinneringen van de auteur aan een reis aan boord van het m.s. 'Halifax' in 1980)*

38733. POEL, AART VAN DER, Vijand-vriend-broeder: Arno Pötzsch in Nederland 1940-1945. Den Haag, De Nieuwe Haagsche, 2004 *(Pötzsch (1900-1956) was vlootpredikant en tijdens de Tweede Wereldoorlog in Den Haag gestationeerd)*

38734. POTTINGER, J., The undoubted skills of... the marine engineer. SBr 78, 2004, 48-49, ill. *(over het leven van de scheepswerktuigkundige aan boord van het s.s. 'Maihar' rond 1965)*

38735. PRESTON, DIANA, MICHAEL PRESTON, A pirate of exquisite mind. New York (NY), Doubleday, 2004, 289 p. *(biografie van William Dampier, die carrière maakte van eenvoudig boekanier tot beroemd ontdekkingsreiziger)*

38736. PUTTEN, L.P. VAN, Ideaal en werkelijkheid: gouverneurs-generaal van Nederlands-Indië 1796-1945. Rotterdam, Ilco-productions, 2003, 240 p., ill. *(vervolg van nr. 34354)*

38737. QUINTERO GONZÁLEZ, JOSÉ, Las gentes de maestranza y los reclusos del arsenal de la carraca en el siglo XVIII. RHN 22, 2004, Núm. 84, 27-39

38738. RECKNER, JAMES R. (ed.), A sailor's log: water-tender Frederick T. Wilson, USN, on Asiatic station, 1899-1901. Kent (OH), Kent State University Press, 2004, 400 p., ill. *(betreft een onderofficier op het USS 'Oregon', die deelnam aan de bevrijding van Peking tijdens de Boxeropstand)*

38739. RHEINHEIMER, MARTIN, Stormfloden som myte: kampen mod havet og menneskets søgen efter identitet. Sjæk'len 2003 (verschenen 2004) 150-173, ill. *(over Noordzeestormen, de mythologische interpretatie ervan en hun invloed op het collectieve geheugen van de bevolking langs de kust; met Engelse samenvatting)*

38740. ROBERT, KAREN (ed.), New Year in Cuba: Mary Gardner Lowell's travel diary, 1831-1832. Boston (MA), Massachusetts Historical Society and Northeastern University Press, 2003, x, 197 p. *(Mary Lowell (1802-1854) reisde met haar echtgenoot en kind naar Cuba en hield daarvan een dagboek bij; passim maritiem)*

38741. ROBERTS, D., Shipwrecked on top of the world: four against the Arctic. Londen, Little Brown, 2004, 304 p., ill. *(tussen 1743-1749 overleefden vier Russische walrusjagers een verblijf op Spitsbergen na het vergaan van hun schip)*

38742. ROBSON, MARTIN, From the archives: caulking of the Mediterranean fleet in 1796. In: *(Nicholas Tracy (ed.))*, The age of sail (Londen, 2003) 147-149

38743. ROMIEUX, YANNICK, État sanitaire & pharmacopée de Nicolas Baudin lors de son périple aux terres australes 1800-1804. Neptunia 2004, no. 233, 14-28, ill. *(behandelt de gezondheidstoestand tijdens een expeditie naar Australië onder leiding van Baudin (1754-1803) aan boord van de schoeners 'Géographe' en 'Naturaliste')*

38744. SCARROTT, TEEARE, An expensive experience, sailing on... Daddy's yacht. SBr 77, 2003, 338-339, 351, ill. *(herinneringen van de auteur uit de jaren '70 van de twintigste eeuw van zijn vaartijd aan boord van het m.s. 'Cape Howe' van Scottish Ship Management)*

38745. SENAME, CELINE, La justice et les violences à Dunkerque au temps de Jean Bart. RSDHA 37, 2004, 355-367

38746. SHAPIRO, FRANK, The unknown safe haven. HT 54, 2004, 1, 11-16, ill. *(behandelt de vlucht van Joden uit Nazi-Duitsland, o.a. per schip)*

38747. SHERAR, MARIAM GHOSE, Collecting ships' menus: a little bit of history. StB 60, 2004, 287-299, ill.

38748. SILOS RODRÍGUEZ, JOSÉ MARÍA, Marinos olvidados: teniente de fragata Juan Antonio Ibargoitia Zamacona (1765-1801) (I). RHN 22, 2004, Núm. 84, 41-61, ill.

38749. SKAGGS, DAVID CURTIS, Thomas Macdonough, master of command in the early U.S. Navy. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2003, 257 p., ill.

38750. SMITH, M., An unsung hero: Tom Crean, Antarctic survivor. Wilton (Co. Cork), The Collins Press, 2001, 341 p., ill. *(Ierse onderzoeker van de Zuidpool, 1877-1938; verbleef in 1912-1913 in de wateren rond Antarctica)*

38751. SOKOLOW, MICHAEL, Charles Benson: mariner of color in the age of sail. Amherst (MA), University of Massachusetts Press, 2003, 234 p., ill.

38752. STATHAM-DREW, PAMELA, James Stirling: admiral and founding governor of Western Australia. Crawley, University of Western Australia Press, 2003, xv, 655 p., ill.

38753. STORM, MARINUS, De eerste visreis van Marinus Storm in 1894: een egodocument; bez. door Alex Poldervaart en Jan van de Voort m.m.v. Ernst Storm. Netwerk 14, 2003, 55-70, ill.

38754. THOMAS, EVAN, John Paul Jones: sailor, hero, father of the American Navy. New York, Simon & Schuster, 2004, 400 p., ill.

38755. THOMPSON, BARRY, A much loved refuge...: the British Apprentice Club in New York. SBr 78, 2004, 90-94, ill.

38756. THOMSON, JOHN (ed.), Elephant Island and beyond: the life and diaries of Thomas Orde Lees. Bluntisham, Bluntisham Books, 2003, 339 p., ill. *(Thomas Orde Lees (1877-1958) nam deel aan Sir Ernest Shackleton's Antarctische expeditie in 1914-1916)*

38757. VANFRAECHEM, STEPHAN, "La peur du rouge": communist action committees in the port of Antwerp during the 1930s and 1940s. NM 13, 2003, no. 2, 25-42

38758. VASSALLO, WILLIAM, Terror after sundown. Compass 71, 2002, nr. 2, 10-13, ill. *(persoonlijke herinneringen van de auteur van zijn leven aan boord van het Amerikaanse vliegkampschip 'Yorktown' tijdens de Tweede Wereldoorlog in de Stille Oceaan in 1943)*

38759. VERDONK-RODENHUIS, AAFKE, Het admiralengeslacht Evertsen: Zeeuwse kapiteins vakbekwamer dan hun Hollandse collega's. Den Spiegel [Vereniging Vrienden van het muZEEum en het Gemeentearchief Vlissingen] 21, 2003, nr. 3, 8-10, ill. *(naar aanleiding van het proefschift van Doeke Roos 'Twee eeuwen varen en vechten 1550-1750: het admiralengeslacht Evertsen' (Vlissingen, 2003); zie nr. 35871)*

38760. VINCENT, THIERRY, BERNARD STONEHOUSE, The albatross: myths and reality. MLT 2004, no. 22, 44-59, ill. *(behandelt de albatros, die in de zeventiende eeuw werd ontdekt door de Europeanen, die rond Kaap Hoorn zeilden, en de relatie tussen de scheepvaart en deze vogel sindsdien)*

38761. VÖGELE, JÖRG, "Tore zum Tod"?: zur Sterblichkeit in europäischen Hafenstädten des 19. Jahrhunderts. S&Z 2004, nr. 59, 28-32, ill.

38762. WEBSTER, ROBERT M. (ed.), Dr. Charles Webster, ship's surgeon: a diary from sea, 1896-97. Sea History 2004, no.106, 22-25, ill. *(betreft een reis aan boord van de viermastbark 'Iranian' van New Jersey naar Japan)*

38763. WEBSTER, W. RUSSELL, Madaket Millie to the rescue!. USNIP 129, 2003, 8, 44-47, ill. *(betreft Mildred (Millie) Carpenter Jewett (1907-1990), een vrij-*

willigster van de U.S. Coast Guard, tijdens en na de Tweede Wereldoorlog)

38764. WEEL, HELEEN B. VAN DER, Gerrit Claeszoon Clinck, schilder en VOC-koopman, en de textiel. Jaarboek Stichting Textielcommissie Nederland 2002, 186-196, ill. *(themanummer 'Wat je van ver haalt ... VOC en textiel')*

38765. WETERINGS, ERIC-JAN (eindred.), HUUG KLOOSTER, KEES VAN KORTENHOF (red.), Dwarsliggers, drama's en kroonjuwelen: twintig jaar Vakbonds Historische Vereniging. Amsterdam, FNV Pers, 2003, 56 p., ill. *(passim maritiem, o.a. over de Internationale Transport Federatie (ITF) en de staking bij scheepswerf De Schelde in 1970)*

38766. WHITE, COLIN, Uncovering Nelson: the newly-discovered Nelson letters. In: *(Nicholas Tracy (ed.))*, The age of sail (Londen, 2003) 144-146, ill.

38767. WHITE, HOWARD, JACK KING, Guns ho!: the voyage of the Tribal Class destroyer H.M.C.S. Iroquois to Japan and Korea. Argonauta 20, 2003, nr. 4, 16-25, ill. *(persoonlijke herinneringen van de auteurs aan de Korea-oorlog)*

38768. WILSON, LEN, A voyage to West Africa with a Glasgow shipping company. SBr 77, 2003, 301-303, ill. *(betreft een scheepsreis van de auteur in 1959 aan boord van het m.s. 'Kumba' van de rederij Henderson & Co.)*

38769. ZONDAG, THEO, Een binnenschipper aan het woord (deel 1, 2, 3 en 4). Binnenvaart 12, 2003, nr. 5, 11-15, nr. 6, 5-7, nr. 7, 3-7 en nr. 8, 3-9, ill.

38770. ZYSBERG, ANDRÉ, Les équipages de la Royale au temps de Jean Bart. RSDHA 37, 2004, 79-116, ill. *(aan de hand van vier monsterrollen van schepen, die in 1691 in Duinkerken zijn uitgereed, wordt inzicht gegeven in de structuur van de bemanningen)*

38771. (N.N.), Willy de Roos en de Williwaw schreven in 1977 geschiedenis: de NW-passage volbracht. Spreekbuis 2003, nr. 84, 20-23, ill. *(betreft het eerste zeiljacht dat de reis rond het gehele Amerikaanse continent tegen de klok in volbracht)*

38772. –, Mélanges offerts au Sieur Jean Bart. RSDHA 37, 2004, 451-463 *(dertien korte artikelen over het leven van Jean Bart en zijn postume glorie)*

38773. –, Een reis met de Lombok in 1898. Spreekbuis 2003, nr. 83, 19-21, 23, ill. *(betreft een vrachtschip van de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland')*

38774. (PROCEEDINGS), Tourville et les marines de son temps; G. Desire di Gosset, ed.. Saint Lô, Archives départementales de la Manche, 2004, 259 p.

SCHIP EN SCHEEPSBOUW – ALGEMEEN

38775. ADCOCK, AL, Flight deck: US Navy carrier operations 1940-1945. Carrollton (TX), Squadron/Signal Publications, 2002, 64 p., ill.

38776. BEAUDOUIN, FRANÇOIS, Les bateaux Garonnais: essai de nautique fluviale. Conflans-Sainte-Honorine, Musée de la Batellerie, 2001, 2 dl., ill.

38777. BØE, ALF, Napoleonskrigenes fregatter: havets jakthunder. NSA 2002 (verschenen 2003), 73-78, ill. *(behandelt het oorlogsfregat ten tijde van de Napoleontische oorlogen; met Engelse samenvatting)*

38778. BOUDRIOT, JEAN, Les vaisseaux de Jean Bart. RSDHA 37, 2004, 69-77, ill. *(behandelt de acht schepen waarop Jean Bart voer in dienst van de Franse koning)*

38779. BROEKMEULEN, HARRY, De opduwer. Binnenvaart 12, 2003, nr. 2, 35-39, ill.

38780. BROUARD, JEAN-YVES, GUY MERCIER, Les pétroliers T2: les origines. Navires et Histoire 2004, no. 22, 63-70 *(betreft Amerikaanse olietankers, die tijdens de Tweede Wereldoorlog gebouwd zijn)*

38781. BROWN, FRANKLYN, SC-1 Class 110-foot submarine chasers (1917-1919) (part I en II). NRJ 48, 2003, 159-164, 194-200, ill.

38782. BURGELER, GERRIT VAN, Een bootschipmodel voor het Zuiderzeemuseum: Bram Klaij bouwde achttiende-eeuwse walvisvaarder na. BW 59, 2004, 48-51, ill.

38783. –, Egmond aan Zee krijgt weer een pink: museum bouwt replica van uitgestorven vissersvaartuig. BW 59, 2004, 186-189, ill.

38784. BURNINGHAM, NICK, Imagining a ship. Signals 2003, no. 65, 32-35, ill. *(betreft een reconstructie van een op de Borobudur tempel op Java afgebeeld schip)*

38785. COULIER, R.F., Onze loodsboten van 1830 tot heden (IV, V, VI en VII). Neptunus 46, 2003, 76-81, 131-137, 202-206, ill., Neptunus 47, 2004, 43-46, ill. *(vervolg van nr. 36643)*

38786. CROGUENNEC, MICHEL, Installations de radoub et réparation navale à Rouen des origines à nos jours (1ère en 2ème partie). Neptunia 2003, no. 231, 18-31, no. 232, 13-20, ill.

38787. EVERETT, SIMON, A high-powered licence to thrill. CB 2004, no. 191, 56-60, ill. *(behandelt de motorboten van het type Huntress, onder meer gebruikt in de James Bond-speelfim 'From Russia with love')*

38788. FRAZER, ALAN D., The St. Lawrence river skiff, part two: Sources and plans; part three: Modeling the hull; part four: Ribs, fastenings, interior, and centerboard; part five (conclusion): Decks, coaming, seats, fittings, propulsion, and mounting. NRJ 48, 2003, 104-106, 154-158, 218-223, ill., NRJ 49, 2004, 28-33, ill. *(vervolg van nr. 36650)*

38789. FRÖLICH, BERNARD, Le vaisseau trois ponts de 1680: les particularités d'un gréement XVIIe (1ère partie). Neptunia 2003, no. 232, 44-56, ill.

38790. GAUCHER, J.L., À propos de la construction à clin. Neptunia 2003, no. 231, 46-53, ill.

38791. GILKERSON, WILLIAM, MATTHEW P. MURPHY, Replicas, Part 3: path: between ground and fruition, Part 4: fruition. WB 2003, nr. 174, 66-79, nr. 175, 66-81, ill. *(vervolg van nr. 37819)*

38792. GODAL, JON BOJER, Kvifor heiter det åttring? NSA 2001 (verschenen 2002), 83-100, ill. *(betreft de oorsprong van de 'åttring', een met 8 of 10 riemen voortgestuwd Noors roeischip; met Engelse samenvatting)*

38793. GÖTTLICHER, ARVID, A newly acquired ancient ship-model in Kassel, Germany. IJNA 33, 2004, 154-157, ill.

38794. GRUND, WIM, Scheepsmodel in de kerk: niet met lege handen naar Föhr. Spreekbuis 2003, nr. 84, 62-63, ill.

38795. GUNS, NICO, Een Hollandse traditie: inrichting van de Vista-klasse. SWZ 2004, nr. 1, 18-29, ill. *(naar aanleiding van de doop van het m.s. 'Oosterdam' in juli 2003 wordt teruggekeken op de luxueuze inrichting van een aantal passagiersschepen van de Holland-Amerika Lijn)*

38796. HALL, NICK, Power play. SM 39, 2004, no. 5, 20-23, ill. *(betreft drie motortorpedoboten, gebouwd bij Kockums en voorheen in dienst van de Zweedse marine)*

38797. –, Senior service suppliers. SM 38, 2003, no. 10, 28-31, ill. *(behandelt de geschiedenis van de bevoorradingsschepen van de Royal Navy)*

38798. –, Power projectors, frontline action, strike power. SM 39, 2004, no. 4, 16-24, ill. *(behandelt het ontwerp en de ontwikkeling van de vliegkampschepen van de Nimitz-klasse van de U.S. Navy)*

38799. –, Stockholm veterans. SM 38, 2003, no. 9, 50-53, ill. *(behandelt diverse in stand gehouden antieke schepen in de haven van Stockholm)*

38800. HARRIS, DAN G., Charles Sheldon's special service vessels. MM 90, 2004, 29-41, ill. *(Sheldon was gedurende veertig jaar scheepsbouwmeester bij de Zweedse Admiraliteit, in welke periode hij diverse schepen ontwierp voor verschillende doeleinden)*

38801. HARRISON, CYNTHIA M., A note on the care and handling of triremes. IJNA 32, 2003, 78-84, ill.

38802. HEIDA, LYDIA, Gif op het Realeneiland: vervuild Touwen-terrein ligt nog altijd braak. OA 56, 2004, 98-100, ill. *(betreft de vervuiling van het Realeneiland, waar een aantal scheepswerven gevestigd was en is)*

38803. HEIDE, ELDAR, Stamnkarakteriserande skips- og båtnemningar: knorr og geitbåt. NSA 2002 (verschenen 2003), 57-72, ill. *(behandelt de namen van een aantal kleine scheepstypen, gebaseerd op de vorm van de steven; met Engelse samenvatting)*

38804. HODRIEN, CHRIS, Steam below sea. Stationary Power 17, 2001, 56-116 *(behandelt vroege Britse stoomonderzeeboten tijdens de Eerste Wereldoorlog)*

38805. HOOL, JACK, KEITH NUTTER, Damned un-English machines: a history of Barrow built submarines. Stroud, Tempus Publishing, 2003, 312 p., ill.

38806. HOVING, AB, COR EMKE, Het schip van Willem Barents: een hypothetische reconstructie van een laat-zestiende-eeuws jacht; m.m.v. Peter Sigmond en Gerald de Weerdt. Hilversum, Verloren, 2004, 128 p. *(met 16 losse bouwtekeningen op 8 bl. en cd-rom)*

38807. HOWLAND III, LLEWELLYN, The universal rule M-boats: precursors of the mighty J-class. WB 2003, nr. 174, 80-89, ill.

38808. HUIJS, FONS e.a., Het Scheepsbouwkundig Gezelschap "William Froude" vereeuwigd, 1903-2003. Delft, Scheepsbouwkundige Gezelschap "William Froude", 2003, 119 p., ill.

38809. JONGMANS, OTTO, HENK WITTE, De Engelse bak. Binnenvaart 12, 2003, nr. 1, 3-9, ill.

38810. KAHANOV, YAACOV, PATRICE POMEY, The Greek sewn shipbuilding tradition and the Ma'agan Mikhael ship: a comparison with Mediterannean parallels from the sixth to the fourth centuries BC. MM 90, 2004, 6-28, ill.

38811. KALIS, JORINUS, Honderd jaar voortvarend: Scheepsbouwkundig Gezelschap "William Froude", deel I en II. SWZ 13, 2003, juli/augustus, 44-46, ill., september, 35-36, ill.

38812. KAMER, HENK N., Het kerkmodel fregat "Alexander". BW 59, 2004, 30-31, ill. 28

38813. KANEDA, TAKASHI, De Bezai-sen: een traditionele kustvaarder in Japan, Deel 1; vert. Elly Meijn. SZ 28, 2004, nr. 4, 11-17, ill.

38814. KAPLAN, PHILIP, Battleships. Aurum Press, 2004, 240 p., ill.

38815. KENWARD, S.J., A Portuguese wine boat. MS 2002, nr. 119, 52-53, ill.

38816. KLAASEN, ANNE, Pok Phon: from a fishing vessel to a tourist boat in three months. MAST 2, 2003, no. 2, 95-100, ill. *(fotoreportage van de verbouwing van een traditioneel Thais vissersschip tot toeristenboot)*

38817. KLINGERT, KARL, Description of a diving machine; inl. Michael Jung. Londen, The Historical Diving Society, 2002, 51 p., ill. *(eerste Engelse vertaling van de uitgaven 'Description of a diving machine' (1797) en 'Brief supplement' (1822))*

38818. KNEGO, PETER, Broken liners. SM 38, 2003, no. 11, 22-25, ill. *(behandelt enkele oudere passagiersschepen, die gesloopt worden op de stranden van Alang in India)*

38819. KOLOGE, BRIAN R., And all I ask is a small ship...: the models of Rob Napier. WB 2003, nr. 174, 26-32, ill. *(behandelt enkele modellen van historische zeilschepen)*

38820. KOPF, JOHN O., Jigs simplify dockyard hull construction. NRJ 48, 2003, 139-143, ill.

38821. KUCKUK, PETER, "Wunderboote" für die US Navy?: Nachkriegsüberlegungen zur fertigstellung von U-Booten des Typs XXI. S&Z 2003, 58, 21-25, ill.

38822. LANITZKI, GÜNTER, Die Flotte des Kaisers: Kriegsschiffe unter deutscher Flagge um die Jahrhundertwende. Berlijn, Das Neue Berlin, 2001, 128 p.

38823. LE COUR GRANDMAISON, BRUNO, The dhows of Oman. MLT 2004, no. 22, 16-29, ill.

38824. LEEUWENBURGH, THEO, Van koetouw tot ankertros. Tagrijn 2004, nr. 1, 12-14, ill. *(betreft de geschiedenis van de touwslagerij van de familie Steenbergen, opgericht in 1882 in Genemuiden, later verhuisd naar Eefde en tegenwoordig gevestigd in Gorssel)*

38825. LEMINEUR, JEAN-CLAUDE, Flotte de commerce et flotte corsaire, en France, sous Louis XIV. RSDHA 37, 2004, 225-258, ill. *(behandelt de ontwikkeling van de koninklijke vloot in de tweede helft van de zeventiende eeuw)*

38826. LOWELL, ROYALL, Boatbuilding down east: how lobsterboats are built. Brooklin (ME), WoodenBoat Publications, 2002, 195 p., ill.

38827. MacQUARRIE, DONALD A., The Grimsay double-ender: some thoughts on its design. MS 2002, nr. 120, 35-37, ill.

38828. –, Eather Griomasaigh: making a model of a Grimsay skiff. MS 2002, nr. 119, 31-39, ill.

38829. MANSBRIDGE, FRANCIS, Launching history: the saga of Burrard Dry Dock. Madeira (BC), Harbour Publishing, 2002, xi, 226 p., ill.

38830. MARQUARDT, KARL HEINZ, Is it Wapen von Hamburg III, 1722-1737?: a critical look at an 'identified' old ship model. In: *(Nicholas Tracy (ed.))*, The age of sail (Londen, 2003) 105-114, ill.

38831. –, Eighteenth-century rigs and rigging. Londen, Conway Maritime Press, 2003, 330 p., ill. *(tweede editie, eerder verschenen in 1992)*

38832. –, Restaurieren: eine Sache für sich. Logbuch 40, 2004, 29-33, ill.

38833. MARTIN, JAY C., Beyond the brow: researching and restoring historic ships. NRJ 49, 2004, 44-50, ill.

38834. McGANN, JOHN R., Queen Hatshepsut's obelisk barge (1504 BC). NRJ 49, 2004, 11-17, ill.

38835. MESDAG, MAARTEN VAN, De wedergeboorte van Pioneer, Deel 1: de historie, Deel 2: de herbouw. SZ 28, 2004, nr. 2, 7-11, ill., nr. 3, 6-11, ill. *(behandelt de geschiedenis van de smakken in de Thames delta en over één in het bijzonder)*

38836. MILLER, CHARLES, GRANT WALKER, Christie's lot 245: an unrigged English fifth rate c. 1710-24. NRJ 49, 2004, 2-10, ill. *(behandelt een scheepsmodel, dat op de veiling van Christie's in South Kensington, Londen op 19 november 2003 voor £ 663.750 van eigenaar verwisselde, een recordprijs voor een scheepsmodel)*

38837. MONDFELD, WOLFRAM ZU, Karacke Jesus von Lübeck: ein Diskussionsbeitrag. Logbuch 40, 2004, 22-23, ill.

38838. MOOKHOEK, G.J., De Engelse bak. Binnenvaart 12, 2003, nr. 7, 17-18, ill.

38839. MORTELMANS, KOEN, Romeinse boten in Mainz. Sirene 2003, 214, 25-27, ill.

38840. MÜNCHING, L.L. VON, Naam van een roemruchte voorganger: ons eerste vliegkampschip. MN 92, 2003, nr. 2, 13-15, ill. *(betreft de 'Karel Doorman' (I), ex-'Nairana')*

38841. MURPHY, MATTHEW P., The Irving & Exy Johnson: how Jim Gladson brought a pair of brigantines to the youth of Los Angeles. WB 2004, nr. 176, 72-81, ill.

38842. NEEF, JAN, De blazer in visserij, transport en berging. SZ 28, 2004, nr. 4, 32-33, ill.

38843. NOTTELMANN, DIRK, Die Brandenburg-Klasse. Hamburg, E.S. Mittler & Sohn, 2002, 222 p.

38844. PERRYMAN, JOHN, Ship shape: part one and two. CB 2004, no. 188, 54-58, ill., no. 189, 54-58, ill. *(behandelt de geschiedenis van scheepsvormen)*

38845. PICARD, H., A Dutch 3-mast galliot about 1750: after F.H. af Chapman. MS 2003, nr. 123, 12-25, ill.

38846. PLANKE, TERJE, En vurdering av studier av Norske folkelige båttyper fra Sundt til Godal. NSA 2002 (verschenen 2003), 153-176, ill. *(behandelt de verschillende methoden en gezichtspunten, die gebruikt zijn door onderzoekers van Noorse kleine vrachtboten van 1850 tot 2003; met Engelse samenvatting)*

38847. POLDERVAART, AB, Bijzondere herstellingen. Spreekbuis 2004, nr. 85, 27, 29, ill. *(betreft de reparatie van de 'Wonorato' van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd in juli 1963 vanwege een lekkage aan de schroefasafdichting)*

38848. POLMAR, NORMAN, American spy ships. USNIP 129, 2003, 10, 117-118, ill.

38849. POPE, MICHAEL, A Sunbeam class yacht. MS 2003, nr. 124, 3-13, ill. *(betreft een ontwerp van Alfred Westmacott uit 1922)*

38850. POTTINGER, J., The Shetland Boat. MS 2004, nr. 125, 41-49, ill.

38851. –, 105 ft motor minesweeper. MS 2003, nr. 124, 54-59, ill.

38852. PRESTON, ANTHONY, JOHN MAJOR, Send a gunboat!: 150 years of the British gunboat. Dulles (VA), Brassey's; Londen, Conway Maritime Press, 2004, 224 p., ill.

38853. RABAN, AVNER, YA'ACOV KAHANOV, Clay models of Phoenician vessels in the Hecht Museum at the University of Haifa, Israël. IJNA 32, 2003, 61-72, ill.

38854. ROBERTS, TAD, Sailing cruiser design: history, hydrostatics, and art, Part 1 en 2. WB 2003, nr. 175, 56-64, nr. 176, 36-43, ill.

38855. RÖSEBERG, MANFRED, Schiffe und Boote der Volksmarine der DDR. Rostock, Ingo Koch Verlag, 2002, 385 p.

38856. SALOU, CHARLES, Les avisos et chasseurs des FNFL (suite). Navires et Histoire 2004, no. 22, 54-62 *(betreft de Forces Navales Françaises Libres tijdens de Tweede Wereldoorlog; vervolg van nr. 37415)*

38857. SAYERS, WILLIAM, The Dory on the Mosquito Coast and Grand Banks. AN 62, 2004, no. 1, 111-117, ill.

38858. SCHIPPERS, HANS, De vele gevolgen van het Libertyship-project. SWZ 13, 2003, december, 15-18, ill.

38859. –, De Nederlandse scheepsbouw in de 20ste eeuw. SH 39, 2004, 76-81, ill.

38860. SEAL, JON, Building a copy of the Gokstad Faering. IJNA 32, 2003, 238-245, ill.

38861. SHAW, JIM, The incredible bulker: workhorses of the sea explained. SM 38, 2003, no. 9, 20-23, ill.

38862. –, Tarnished tankers. SM 39, 2004, no. 4, 30-33, ill. *(over de ontwikkeling van de grootte en types van olietankers)*

38863. SIMPER, ROBERT, The lugger coast. Lavenham, Creekside Publishing, 2003, 100 p., ill. *(beschrijft de Engelse werkboten aan de kust van Devon en Cornwall)*

38864. SMITH, MICHAEL C., US light carriers in action. Carrollton (TX), Squadron/Signal Publications, 2002, 50 p., ill.

38865. SNYDER, RICHARD H., Rigging French men-of-war (1670-1690) (part I and II). NRJ 48, 2003, 201-205, ill., NRJ 49, 2004, 18-27, ill.

38866. SPURR, DAN, Legendary yachts: re-creating the designs of L. Francis Herreshoff. WB 2003, nr. 175, 38-45, ill.

38867. STARACE II, NICHOLAS, Research, design and construction of a model paddlewheel. MS 2003, nr. 123, 58-65, ill.

38868. SUMMERS, CHARLES, The Poulsbo boat: a shapely and practical Northwest favorite. WB 2003, nr. 174, 52-57, ill. *(betreft een ontwerp door Ronald Young)*

38869. TOUW, KEES, Schepen van beton. Binnenvaart 12, 2003, nr. 6, 29-30, ill.

38870. WALLSTROM, BOB, The Luders 16: innovation, evolution, and enduring appeal. WB 2004, nr. 177, 46-54, ill. *(betreft de L-klasse, een ontwerp uit 1933 van Luders Marine Construction Co.)*

38871. WITSEN, ROBERT, Metamorfose Oude Rijkswerf in Den Helder: nautisch themapark Cape Holland. BW 59, 2004, 190-193, ill. *(behandelt de geschiedenis en nieuwe functie van de Rijkswerf Willemsoord)*

38872. ZIJDERVELD, W. VAN, De Boskoopse boot. Binnenvaart 12, 2003, nr. 2, 31-33, ill.

38873. (N.N.), Après 200 ans, le mystère des modèles d'arsenal commence à se dévoilier...; vert. door M. Huille. Neptunia 2003, no. 231, 34-36, ill. *(eerder verschenen in 'Navy News', februari 2002)*

SCHIP EN SCHEEPSBOUW – SCHEEPSBOUW

38874. AGIU, DIONISIUS A., In the wake of the dhow: the Arabian Gulf and Oman. Reading, Ithaca Press, 2002, 253 p., ill.

38875. BAGNASCO, ERMINIO, Project "A.S.-450":

as designed in 1942 by the O.T.O. shipyard. WI 39, 2002, 145-160, ill.

38876. BARADEZ, FRANÇOIS, Construction au Portugal de la copie d'un voilier du XVIe siècle. Neptunia 2003, no. 230, 38-42, ill.

38877. BOES, ALBERT J., Museumwerf Vreeswijk en de luxe motor "Terra Nova": positieve ontwikkelingen bij behoud oude schepen en werven. BW 59, 2004, 27-29, ill.

38878. BOOM, AUK, PAUL BONNET, Is een "Barkmeijerschip" herkenbaar?. Bokkepoot 2004, nr. 163, 4-13, ill. *(betreft de verschillende scheepswerven van Barkmeijer)*

38879. BROCKMANN, R. JOHN, Changing weave of texts and graphics in antebellum shipwright manuals. NRJ 48, 2003, 224-232, ill.

38880. CABANTOUS, ALAIN, L'initiative et la contrainte: pouvoir royal, territoires et marines (1660-1700). RN 85, 2003, 717-728 *(over de vlootbouw in Frankrijk en de economische gevolgen voor het land; met Franse, Engelse en Nederlandse samenvatting)*

38881. CHRISTENSEN, ARNE EMIL, Medieval boatbuilder's aids. IJNA 31, 2002, 270-272, ill.

38882. COOKE, ANDREW, The last launch: farewell to shipbuilding at Woolston. SM 38, 2003, no. 10, 36-39, ill. *(betreft de geschiedenis van de scheepswerf van Vosper Thornycroft in Woolston)*

38883. FORD, BEN, Wooden shipbuilding in Maryland prior to the mid-nineteenth century. AN 62, 2004, no. 1, 69-90, ill.

38884. FRÖLICH, BERNARD, The art of ship modeling: sailing navy 1680-1820. Nice, A.N.C.R.E; Piermont (NY), Pier Books; Florence (OR), Dupont Communications, 2002, 304 p., ill.

38885. GRAYSON, STAN, Gilbert Monroe Smith: the wizard of Great South Bay. WB 2004, nr. 177, 68-76, ill. *(behandelt het leven en de carrière van Smith (1843-1940), scheepsbouwer en –ontwerper)*

38886. HANSEN, ARILD MARØY, Solheimsviken: fra verft til næringspark. SAB 2001 (verschenen 2002), 6-37, ill. *(betreft de geschiedenis van de scheepsbouw in de omgeving van Bergen, Noorwegen, met de nadruk op de scheepswerf A/S Bergens Mekaniske Verksteder in Solheimsviken; met Engelse samenvatting)*

38887. HARRIS, DAN, Scandinavia's seventeenth century English shipbuilders. In: *(Nicholas Tracy (ed.))*, The age of sail (Londen, 2003) 50-81, ill.

38888. KRAMER, KLAUS, Max Oertz designer. MLT 2004, no. 22, 60-71, ill. *(leven en werk van deze Duitse jachtontwerper, die leefde van 1871 tot 1929)*

38889. LEATHER, JOHN, George Selman and his fast fighting boats. CB 2004, no. 188, 42-47, ill. *(betreft een ontwerper van snelle houten motorboten, die dienst deden tijdens de Tweede Wereldoorlog)*

38890. –, An eye for a yacht: Arthur C. Robb. CB 2004, no. 190, 28-33, ill. *(betreft een ontwerper van enkele kleine jachten uit Nieuw Zeeland)*

38891. MacNAUGHTON, DANIEL, The Atkin design legacy, Part 2. WB 2002, nr. 169, 34-43, ill. *(vervolg van nr. 35462)*

38892. McGRAIL, SEÁN, To clench or to rivet: that is the question. IJNA 33, 2004, 149-153, ill.

38893. NIEUWENHOVEN, SABINE VAN, FRANCIS GUMBS, De Voogt Naval Architects: 90-jarig jubileum. SWZ 13, 2003, december, 20-22, ill.

38894. SVENSEN, RANDI, Wooden boats, iron men: the Halvorsen story. Sydney, Halstead Press i.s.m. Australian National Maritime Museum, 2004, 176 p., ill. *(behandelt de geschiedenis van een Australische scheepswerf van zeiljachten en motorboten, voortgekomen uit een geëmigreerde Noorse familie)*

38895. THIESEN, WILLIAM H., Job 170 at Roach's Shipyard, a documented sequence of building an iron steamer. NRJ 48, 2003, 165-176, ill.

38896. VANDERSMISSEN, HANS, Folkert van Loon, schakel tussen wetenschap en ambacht. SZ 28, 2004, nr. 2, 43-47, ill.

38897. WARD, BARRY, The adaptable Stephens Bros.: a legacy of fine wooden boats. WB 2003, nr. 175, 28-37, ill.

38898. WHEELER, STEPHEN E., Racine Boat Company: the end of an era. NRJ 48, 2003, 206-213, ill. *(vervolg van nr. 35471)*

38899. WILLIS, PETER, Magic touch: Harry Feltham 1886-1957. CB 2004, no. 189, 34-36, ill. *(betreft het leven en werk van een bouwer van houten schepen)*

38900. (N.N.), Een nieuwe kans voor de werf Wolthuis in Sappemeer. Bokkepoot 2004, nr. 163, 46-47, ill.

38901. –, 100 jaar Merwede. SWZ 13, 2003, januari, 32-35, ill. *(betreft Scheepswerf en Machinefabriek 'Merwede' v/h Van Vliet en Co.)*

SCHIP EN SCHEEPSBOUW – SCHIP

38902. ABRAHAMSE, A.L., De geschiedenis van de Johanna. Binnenvaart 12, 2003, nr. 4, 27-35, ill.

38903. ANCA ALAMILLO, ALEJANDRO, El acorazado "Pelayo". Valladolid, Quiron Ediciones, 2002, 24 p., ill. *(behandelt de geschiedenis van een slagschip, in dienst van de Spaanse marine tussen 1898 en 1923)*

38904. BALDWIN, BERNARD, HMS Warrior: building a miniature model. MS 2003, nr. 122, 40-45, ill.

38905. BALLINGER, W., HMS Kilburn. MS 2004, nr. 125, 61-63, ill.

38906. BATTAGLIA, SALVATORE, 'Conte Grande'. SBr 77, 2003, 243-248, ill. *(betreft een passagiersschip van de Italiaanse rederij Lloyd Sabaudo, gebouwd in 1927)*

38907. BEIGEL, HARVEY M., Two ocean battleship: U.S.S. Nevada (BB-36). Missoula (MT), Pictorial Histories Publishing Company, 2002, 92 p., ill.

38908. BÉLAND, MARIO, Le Royal William (1831) (1ère en 2ème partie). Neptunia 2003, no. 231, 32-40, no. 232, 3-12, ill.

38909. BIEZEN, H. VAN DEN, Vlaardinger zeillogger VL-92 in een opvallende vitrine. Modelbouwer 66, 2004, 21-23, ill.

38910. BOBBITT, JOHN M., Brigantine George Latimer: research for a model. NRJ 48, 2003, 148-153, ill.

38911. BRADFORD, JOHN W., Maine's first ship: the Popham colony's Virginia, part three: Spars and rigging; ill. Fred M. Walker. NRJ 49, 2003, 94-101, ill. *(vervolg van nr. 36782)*

38912. BROWN, NICHOLAS, Joyant: a 1991 Herreshoff P-boat's improbable return. WB 2002, nr. 169, 52-61, ill. *(betreft een zeiljacht naar een ontwerp van N.G. Herreshoff)*

38913. BURGELER, GERRIT VAN, De "Pollux" keerde terug naar Amsterdam: Harry Smit redt voormalig schoolschip van dreigende verloedering. BW 59, 2004, 8-12, ill. *(vervolg van nr. 37946)*

38914. BURNS, JASON M., The life and times of a merchant sailor: the archaeology and history of the Norwegian ship Catharine. New York, Kluwer Academic/Plenum Publishers, 2003, xiv, 113 p., ill.

38915. CARESSE, PHILIPPE, Le cuirassé de poche admiral Graf Spee. Navires et Histoire 2004, no. 22, 30-38

38916. CHAPMAN, ROY, HMHS Britannic. MS 2003, nr. 124, 15-18, ill. *(betreft een hospitaalschip, dat in 1914 werd gebouwd bij Harland & Wolff in Belfast en dat in november 1916 in de Egeïsche Zee op een mijn voer en zonk)*

38917. –, RMS Mauretania (1939). MS 2004, nr. 125, 27-31, ill.

38918. –, Windsor Castle (1921). MS 2002, nr. 119, 21-24, ill.

38919. CRESSMAN, ROBERT, USS Ranger: the navy's first carrier from keel to mast, 1934-1946. Dulles (VA), Brassey's, 2004, 408 p., ill.

38920. DEKKER, CEES, KARINE RODENBURG, Zand in het zog: over de Friese dektjalk "Bruinvisch" 1902-2002. Harlingen, Flevodruk, 2003, 72 p., ill.

38921. DELGADO BAÑÓN, LUIS, La cañonera 23. Cartagena, Editorial Áglaya, 2002, 254 p.

38922. DELGADO, JAMES, Arctic workhorse: the RCMP schooner St. Roch. Vancouver, Touch Wood Editions, 2003, 70 p., ill.

38923. DIJK, OENE VAN, Herstart bouw van de 'Zeven Provinciën' op de Bataviawerf: het levenswerk van jonge ambachtslieden en hun (hoofd) leermeesters. MN 93, 2004, nr. 2, 46-47, ill.

38924. EERLAND, WILLEM, Stoomsleepboot Java. SZ 28, 2004, nr. 3, 38-39, ill.

38925. ELEN, ADRI, De restauratie van de stoomboot Prins van Oranje: de opkomst van de salonboot in Noord-Holland. Binnenvaart 12, 2003, nr. 3, 27-33, ill.

38926. FOLLANSBEE, JOE, Historic ships on a lee shore: schooner Wawona. Sea History 2004, no. 106, 18, ill.

38927. FOSTER, JOHN, Hands to boarding stations!: the story of minesweeper HMAS Hawk, confrontation with Indonesia 1965-1966. Loftus, Australian Military History Publications, 2003, 125 p.

38928. GILLESPIE, DAVID, Restoring Cygnus II: an owner reflects on lessons learned. WB 2003, nr. 174, 34-42, ill. *(betreft een motorboot uit 1928 naar een ontwerp van Louis L. Kromholz (1890-1965))*

38929. GOODWIN, PETER, The naval cutter Alert 1777. Londen, Conway Maritime Press, 2003, 126 p., ill. *(serie 'Anatomy of the ship')*

38930. GRIECO, GLENN, The model reconstruction of La Salle's ship La Belle. INAQ 30, 2003, no. 4, 3-18, ill.

38931. GROENING, OTTO, Das Osebergschiff. Logbuch 40, 2004, 34-35, ill.

38932. GUNS, NICO, Th.A.W. Ruys: "Dit tuig de baas blijven": uit de verslagen van Th.A.W. Ruys en C.H. Vellenga over de eerste reis van een vlaggenschip. BW 59, 2004, 144-147, ill. *(betreft de maidentrip van de 'Willem Ruys' in december 1947)*

38933. –, "Verschillende vloeren zijn opstandig geworden": uit de verslagen van Th.A.W. Ruys en C.H. Vellenga over de eerste reis van een vlaggenschip. BW 59, 2004, 194-197, ill. *(vervolg van nr. 38932)*

38934. –, De 'nieuwe' Urania: het opnieuw gebouwde opleidingszeilschip voor het KIM. SWZ 2004, nr. 3, 18-25, ill. *(naar aanleiding van de afbouw van Hr. Ms. 'Urania' wordt teruggekeken op vijf historische 'Urania's')*

38935. HAAS, KEES DE, Het kaperschip Möwe. In: *(Olga van Lith e.a. (red.))*, Opgediept verleden V (Z.Pl., 2004) 105-107

38936. –, Sindoro: Indiëvaarder en uitwisselingsschip. In: *(Olga van Lith e.a. (red.))*, Opgediept verleden V (Z.Pl., 2004) 96-104, ill.

38937. –, Zo maar een advertentie.... BW 59, 2004, 33-34, ill. *(betreft een advertentie van de NRC van 2 oktober 1913 waarin het varen met de 'Imperator' van de Hamburg-Amerika Linie wordt aangeprezen)*

38938. HALLERON, R., Steam tug Coringa (part 2). MS 2002, nr. 119, 40-46, ill. *(vervolg van nr. 36821)*

38939. HERIZ-SMITH, PETER, Nonsuch. MS 2003, nr. 124, 27-34, ill. *(betreft een Britse ketch, die in 1668 werd uitgerust voor een reis naar de Hudson Bay, wat leidde tot de oprichting van de Hudson Bay Company)*

38940. HOLMES, RICHARD, Cod wars and radio pirates. SM 38, 2003, no. 7, 29-31, ill. *(over de 'Ross Revenge', een voormalige vistrawler die werd omgevormd tot de piratenzender Radio Caroline)*

38941. HUISMAN, H., Coaster 'Frigro': een model met een historie. Modelbouwer 65, 2003, 406-409, ill.

38942. HUNT, IAN, The ship Timaru: building a scale model 50 years ago (1952-54). MS 2003, nr. 122, 46-52, ill.

38943. JAGT, M.A.J. VAN DER, De geschiedenis van de zeilklipper Nooit Gedacht. Binnenvaart 12, 2003, nr. 6, 3-4, ill.

38944. JOHNSTON, PAUL FORSYTHE, A million pounds of sandalwood: the history of Cleopatra's Barge in Hawaii. AN 62, 2002, no. 1, 5-45, ill. *(betreft een in 1816 door Retire Becket in Salem, Massachusetts, voor George Crowninshield Jr. gebouwde brik)*

38945. KELDER, A.R., Het ss "Op ten Noort": hospitaalschip onder twee vlaggen, Deel 2. BW 59, 2004, 56-60, ill. *(vervolg van nr. 37974)*

38946. –, Scheepsbel van "De Stad Tiel" in Malakkastad. BW 59, 2004, 138-139, ill.

38947. KNOTT, ROBERT F., Ontario: a Great Lakes snow. MS 2003, nr. 122, 54-62, ill.

38948. KOHLER, PETER C., Remembering Uganda. SM 39, 2004, no. 3, 46-49, ill. *(betreft het cruiseschip 'Uganda' van BI, gebouwd in 1952 bij Barclay in Curle voor de dienst Groot-Brittannië-Oost-Afrika)*

38949. –, Rotterdam remembered. SM 38, 2003, no. 8, 33-35, ill. *(betreft de 'Rotterdam' (V) van de Holland-Amerika Lijn)*

38950. KUHLMANN, MARTIN, Royal Katherine: ein englischer Dreidecker von 1664. Logbuch 40, 2004, 36-38, ill.

38951. KUIPER, JAN, De tjalk Linquenda. Binnenvaart 12, 2003, nr. 2, 15-16, ill.

38952. LEEUWENBURGH, THEO, WR 17 'De Tijd' honderd jaar. Tagrijn 2003, nr. 3, 10-14, ill. *(betreft de geschiedenis van een Wieringer aak)*

38953. LEMON, BRIAN, Little Dirk: a Shark Bay cutter. MS 2003, nr. 122, 63-68, ill.

38954. –, Reaper: a Scottish fifie. MS 2003, nr. 124, 36-43, ill.

38955. LENTJES, ARIE, Binnenvaart in kleur (2): Rijnsleepboot Intritas I. Binnenvaart 12, 2003, nr. 7, 19-20, ill.

38956. –, TEUN DE WIT, Binnenvaart in kleur (3): de Rijnsleepboot Rheinstahl 3. Binnenvaart 12, 2003, nr. 8, 19-21, ill.

38957. LIGHTLEY, R.A., HMS Lowestaff (Part 1, 2, 3, 4, conclusion). MS 2003, nr. 122, 2-14, ill., nr. 123, 26-34, ill., nr. 124, 19-26, ill., nr. 125, 32-40, ill.

38958. LUDBROOK, ALAN, French battleship Le Redoutable (1878). MS 2003, nr. 123, 2-10, ill.

38959. MAGINLEY, DOUG, CGS Canada: the first years. Argonauta 21, 2004, nr. 1, 25-31, ill. *(betreft de geschiedenis van het Canadese patrouillevaartuig 'Canada')*

38960. MANTIN, M., J.C. NOAILLY, L'Adèle ou la mémoire retrouvée. Neptunia 2003, no. 230, 27-37, ill.

38961. MARTIN, DAVID B., A touch of nostalgia...: the "Queen Mary". SBr 78, 2004, 127-129, ill.

38962. MAXTONE-GRAHAM, JOHN, Queen Mary 2: the greatest ocean liner of our time; foto's Harvey Lloyd, bijdr. Michel Verdure, Yves Guillotin. New York/Boston, Bullfinch Press, 2004, 207 p., ill. *(betreft de officieel door Cunard geauthoriseerde uitgave verschenen ter gelegenheid van het in de vaart brengen van het grootste ooit gebouwde passagiersschip)*

38963. McARDLE, GILBERT, Henrietta, Royal Yacht of 1679: an admiralty-style model. MS 2002, nr. 120, 7-18, ill.

38964. McKAY, JOHN, JOHN HARLAND, The Flower class corvette 'Agassiz'. Dulles (VA), Brassey's; Londen, Conway Maritime Press, 2004, 160 p., ill. *(serie 'Anatomy of the ship')*

38965. McNARRY, DONALD, HMS Lenox (1678). MS 2002, nr. 119, 12-13, ill.

38966. –, HMS Constant Reformation, c. 1648. MS 2002, nr. 120, 19-22, ill.

38967. MEEKER, LIONEL C., Building the Mayflower. MS 2002, nr. 120, 52-61, ill.

38968. –, Ship Cromdale (Part 2, concl.). MS 2002, nr. 119, 14-19, ill. *(vervolg van nr. 36851)*

38969. –, USS Chesapeake (38) (1799). MS 2003, nr. 121, 59-65, ill.

38970. MILLS, DAVID, Sail training ship Lord Nelson. MS 2002, nr. 119, 47-51, ill.

38971. MITCHELL, KEVIN, The freight connection. SM 39, 2004, no. 4, 38-41, ill. *(betreft de ro-ro-vrachtveerboot 'Coutances', gebouwd in 1977 bij Ateliers et Chantiers in Le Havre, en in dienst van Truckline en British Ferries)*

38972. MUDIE, COLIN, Matthew and naval architecture: the considerations involved in designing a reconstruction of Matthew. NRJ 48, 2003, 233-242, ill. *(betreft 'Matthew', het schip van John Cabot, gebouwd aan het eind van de vijftiende eeuw)*

38973. MÜNCHING, L.L. VON, Een Nederlandse torpedobootjager bij de Duitse marine (1942-6.1944): de 'Gerard Callenburgh' onder Duitse vlag. MN 92, 2003, nr. 4, 7-9, ill.

38974. MURPHY, MATTHEW P., An innovative builder of traditional boats: Twig Bower and the schooner Heron. WB 2004, nr. 178, 68-77, ill. *(betreft een ontwerp van John G. Alden)*

38975. NELSON, STEWART B., The forgotten Arctic submarine Nautilus. Compass 71, 2002, nr. 2, 2-5, ill.

38976. NIEMEYER, LUCIAN, DREW McMULLEN, Schooner Sultana: building a Chesapeake legacy. Centreville (MD), Tidewater Publishers, 2002, xii, 148 p., ill.

38977. NYBORG-JORGENSEN, J., Maracaibo, the three-masted barquentine. MS 2004, nr. 125, 67-71, ill. *(betreft een stalen barkentijn, gebouwd bij Grangemouth Dockyard Company in Schotland in 1892)*

38978. OOSSANEN, PIETER VAN, NIELS MOERKE, Optimalisatie van het skûtsje Elisabeth. SZ 28, 2004, nr. 1, 7-15, ill. *(behandelt de restauratie van een skûtsje, gebouwd bij Bijlsma in Warten in 1903)*

38979. O'REGAN, DEIRDRE, Historic ships on alee shore: SS Catalina, mayday call. Sea History 2004, no. 106, 19, ill.

38980. –, Historic ships on a lee shore: schooner Ernestina ex-Effie M. Morrissey. Sea History 2004, no. 106, 15-17, ill.

38981. OVERDUIN, DICK, Nieuw leven voor honderd jaar oude zeillogger. BW 59, 2004, 155-156, ill. *(betreft de zeillogger 'Trix', in 1903 bij scheepswerf Vuyk in Capelle aan den IJssel gebouwd)*

38982. POPE, MICHAEL, The French bomb ketch La Salamandre: a built-up model. MS 2003, nr. 121, 7-27, ill.

38983. POTTINGER, J., SS Bandra (1914). MS 2003, nr. 123, 52-55, ill.

38984. –, TSS Isle of Thanet. MS 2003, nr. 121, 54-56, ill.

38985. –, Gurnard pilot vessel No. 3. MS 2003, nr. 122, 69-71, ill.

38986. –, Mini Luck. MS 2002, nr. 119, 60-64, ill.

38987. PRICE, ALBERT, Ketch Irene. MS 2002, nr. 120, 62-65, ill.

38988. PROTHERO-THOMAS, J., 4m Barque Archibald Russell. MS 2002, nr. 119, 25-30, ill.

38989. RAHIR, P., Ostend schover Emelie. MS 2003, nr. 121, 2-6, ill.

38990. RAYNER, NORMAN, Bluenose: a Grand Banks fishing schooner. MS 2003, nr. 122, 14-19, ill.

38991. REBOUL, RAYMOND, Le SNA Casabianca. Navires et Histoire 2004, no. 22, 83-90 *(betreft een Franse onderzeeboot, gebouwd in 1984)*

38992. REED, PHIL, HMS Resolution. MS 2003, nr. 123, 46-51, ill.

38993. –, Lynx (1812). MS 2003, nr. 122, 20-26, ill.

38994. –, Shannon and Chesapeake. MS 2004, nr. 125, 2-10, ill. *(betreft een Amerikaans en Brits fregat uit de periode 1812-1814)*

38995. ROSENTRETER, ROBERT, Die Gorch-Fock-story: das "jüngste" Stralsunder Museumschiff hat eine bewegte Geschichte. S&Z 2004, nr. 59, 48-53, ill.

38996. SCHUITEMAKER, LEO, Salonschip Prins Hendrik. Binnenvaart 12, 2003, nr. 4, 15-17, ill.

38997. –, Binnenvaart in kleur (1): de Rijnsleepboot Triton. Binnenvaart 12, 2003, nr. 6, 19-22, ill.

38998. SHAW, DAVID W., 'We had a good boat': captain Brown and the yacht America. MLT 2004, no. 22, 30-43, ill. *(betreft het jacht 'America', dat in 1851 de America's Cup won, en haar ontwerper en schipper Richard Brown (1810-1885))*

38999. SKULSKI, JANUSZ, The heavy cruiser 'Takao'. Dulles (VA), Brassey's; Londen, Conway Maritime Press, 2004, 256 p., ill. *(serie 'Anatomy of the ship')*

39000. SLOOTS, JOHAN, Klipperaak Geesina Maria. Binnenvaart 12, 2003, nr. 3, 38-39, ill.

39001. SLOTA, MARK, HMS Centurion (1732). MS 2003, nr. 121, 56-58, ill.

39002. –, HMS Cosack: a tribal class destroyer. MS 2002, nr. 120, 23-26, ill.

39003. SMITH, COLIN J., A century of fame. SM 39, 2004, no. 2, 42-45, ill. *(behandelt de geschiedenis van het schip 'Discovery', dat onder meer door Scott werd gebruikt voor zijn reis naar de Zuidpool in 1902-1904)*

39004. –, In search of the Lady Rose. SM 38, 2003, no. 11, 38-41, ill. *(betreft het motorschip 'Lady Rose', gebouwd in 1937 bij A.&J. Inglis in Glasgow)*

39005. SMITH, MARTIN, Power and the glory. CB 2004, no. 188, 36-41, ill. *(behandelt de geschiedenis en restauratie van 'MGB 81', een Britse kanonneerboot uit de Tweede Wereldoorlog)*

39006. STAMMERS, MIKE, Museum flagship. SM 39, 2004, no. 3, 58-61, ill. *(betreft de loodsboot 'Edmund Gardner', gebouwd in 1953 bij Phillip and Son in Dartmouth, dat tegenwoordig een museumschip is en onderdeel uitmaakt van de collectie van het Merseyside Maritime Museum in Liverpool)*

39007. STENE, RAGNAR GRANT, Nielsen redder "Nielsen". NSA 2001 (verschenen 2002), 67-72, ill. *(betreft de redding van het Noorse vrachtschip 'Niels Nielsen', dat haar schroef had verloren, door de Amerikaanse sleepboot 'Goliath' met gezagvoerder Thomas Nielsen, in november 1916; met Engelse samenvatting)*

39008. STREATER, LES, RMS Queen Mary: the first decade, 1936-1946. Stroud, Tempus Publishing, 2003, 96 p., ill.

39009. SUMRALL, ROBERT F., USS Alabama (BB-60). Somerset (MA), Tin Can Soldiers, 2002, 68 p., ill.

39010. TINDALL, MARK, HMS Invincible, 1744-1758. MS 2002, nr. 119, 2-10, ill.

39011. –, HMS Bellona: as fitted 1778-1780. MS 2004, nr. 125, 50-60, ill.

39012. –, HMS Invincible (1744-1758), Part 6, conclusion. MS 2004, nr. 124, 60-68, ill.

39013. URFER, KARL, USS Benham. MS 2004, nr. 124, 70-71, ill. *(betreft een torpedobootjager van de U.S. Navy, die werd gebouwd in 1938 en zonk in 1942)*

39014. VALENT, RON, Bijna zeventig jaar oud: de L'Illiade. SZ 28, 2004, nr. 1, 17-21, ill. *(betreft een zeiljacht, gebouwd door de Chantiers de Normandie in Fécamp in 1935 naar een ontwerp van F. Camatte)*

39015. VOSS, M., Bootsman Jonsen. Neptunus 46, 2003, 82-84, ill. *(betreft de geschiedenis van een Belgisch marineschip)*

39016. VRIES, HUIB DE, IJselmeerkruiser Gaudeamus: gaudeamus igitur: laten we daarom vrolijk zijn.... SZ 28, 2004, nr. 3, 21-25, 27, ill. *(betreft een IJselmeerkruiser, gebouwd in 1933 op scheepswerf 'De Vlijt' in Aalsmeer naar een ontwerp van H.W. de Voogt)*

39017. WATERS, CONRAD, Black Swan song. SM 38, 2003, no. 12, 50-53, ill. *(betreft de geschiedenis van het Egyptische marineschip 'Tariq', ex-'Whimbrel' van de Royal Navy)*

39018. WATTON, ROSS, The battleship Warspite. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2002, 120 p., ill.

39019. WRIGHT, CHRISTOPHER C. (ed.), The U.S. Navy's study of the loss of battleship Arizona: a documentary review. WI 39, 2002, 247-299, ill. *(betreft het slagschip 'Arizona', dat in december 1941 bij de Japanse aanval op Pearl Harbor tot zinken werd gebracht)*

39020. WYLLIE, ROBIN H., Maritime provinces steam passenger vessels: c.g.s. Aranmore. Argonauta 20, 2003, nr. 4, 9-12, ill. *(betreft de geschiedenis van een vracht-passagiersschip voor de kustvaart, gebouwd in 1890 voor de Clyde Shipping Company in Glasgow)*

39021. –, Maritime provinces steamer passenger vessels: s.s. Viking. Argonauta 20, 2003, nr. 1, 11-14, ill. *(betreft de geschiedenis van een Great Lakes stoomschip, gebouwd in 1891 en tot 1916 in de vaart)*

39022. –, Maritime provinces steam passenger vessels: s.s. Yuba. Argonauta 20, 2003, nr. 3, 17-20, ill. *(betreft de geschiedenis van een transportschip voor vis, gebouwd in 1878)*

39023. –, Maritime provinces steam passenger vessels: s.s. Brunswick. Argonauta 21, 2004, nr. 1, 21-24, ill. *(betreft de geschiedenis van een schip van de Minas Basin Steamship Company in Canning, Nova Scotia, gebouwd in 1901 en in de vaart tot ca. 1914)*

39024. –, Maritime provinces steam passenger vessels: p.s. Admiral (2). Argonauta 20, 2003, nr. 2, 12-15, ill. *(betreft de geschiedenis van een koopvaardijschip, gebouwd in 1864 en tot 1904 in de vaart)*

39025. ZALM, JOS VAN DER, De restauratie van de Moerlemeie. Bokkepoot 2004, nr. 163, 40-41, ill. *(betreft de restauratie van een Westlander, gebouwd in 1901 in Overschie)*

39026. ZEEMAN, SIEP, De woelige geschiedenis van "Neeltje Jacoba". BW 59, 2004, 14-16, ill.

39027. ZUUR, HENK, Een halve eeuw "Delfborg". BW 59, 2004, 109-112, ill. *(betreft drie schepen met de naam 'Delfborg', die voeren voor de rederij Wagenborg)*

39028. (N.N.), Het zeilschip Mercator: originaliteit is handicap voor haar toekomst. Spreekbuis 2004, nr. 85, 57-60, ill.

39029. –, De radersleepboot Ragnar. Binnenvaart 12, 2003, nr. 8, 13, ill.

SCHIP EN SCHEEPSBOUW – SCHEEPSVOORTSTUWING

39030. BREDER, HANS, Skibladners første maskin fra 1856. NSA 2001 (verschenen 2002), 73-82, ill. *(betreft de scheepsmachine van stoomraderboot 'Skibladner'; met Engelse samenvatting)*

39031. –, The original Motala-built engine of the Norwegian steamer Skibladner (1856). NRJ 48, 2003, 85-92, ill.

39032. BRUINS, G.W., Rudolf Diesel (1858-1913): de man van de motor, 1 en 2. Spreekbuis 2003, nr. 84, 15-17, 19, ill., 2004, nr. 85, 39, 41, 43, ill.

39033. DIJK, CEES VAN, De geschiedenis van de Van Rennes motoren. Bokkepoot 2004, nr. 163, 32-34, ill.

39034. GASTON, M.J., The heart of a tug: propulsion systems from propellor to steering controls. SM 38, 2003, no. 7, 22-24, ill. *(hoe verschillende voortstuwingsmechanismen van sleepboten de mogelijkheden ervan kunnen beïnvloeden)*

39035. GÖHREN, HARALD, Fragen zur seemännischen Handhabung von Lateinsegeln: ein Ergänzungsbeitrag. Logbuch 40, 2004, 24-28, ill.

39036. GORMAN, TOM, Automatic boiler control?. MS 2002, nr. 119, 66-69, ill.

39037. MILLÉ, CLAUDE, Les puits d'hélice à bord des bâtiments mixtes (1840-1860). Neptunia 2003, no. 230, 20-26, ill.

39038. STARACE II, NICHOLAS, Sternwheeler Dorine: powering the model. MS 2003, nr. 124, 44-53, ill.

39039. WHEELER, STEPHEN E., Andrew Jackson Pierce: marine engine builder (part V). NRJ 48, 2003, 130-138, ill.

SCHIP EN SCHEEPSBOUW – BEWAPENING

39040. CRAS, JÉRÔME, GÉRAUD POUMARÈDE, Entre finance et diplomatie: les armements du commandeur François de Nuchèze pour le secours de Candie. In: *(Daniel Tollet (ed.))*, Guerres et paix en Europe centrale et Orientale aux époques modernes et contemporaine: mélanges d'histoire des relations internationales offerts à Jean Bérenger (Parijs, 2003) 507-544

39041. HILKHUIJSEN, JOS, De 'Leuvense' bombarde: belegeringswapen of scheepskanon?: onderzoek naar een laatmiddeleeuws geschut in de collectie van het Legermuseum. Armamentaria 37, 2002, 176-195, ill.

39042. LOIRE, RENÉ, Le Frappeur. Neptunia 2003, no. 232, 37-43, ill.

39043. MADSEN, HANS PETTER, Kanonen fra Lyngør Havn: om kanontypen, opprinnelsen, og bestykningen av fartøyene som deltok i Lyngør slaget i 1812. NSA 2001 (verschenen 2002), 47-66, ill. *(betreft de archeologische vondst van een scheepskanon, dat dienst deed aan boord van een Deens-Noors oorlogsschip tijdens een zeeslag in 1812; met Engelse samenvatting)*

39044. MARTIN, COLIN J.M., An iron bastard minion drake extraordinary by John Browne from the pinnace Swan (1641-53). IJNA 33, 2004, 79-95, ill.

39045. NASTI, ATILIO, A witness of Trafalgar: the cannon of the H.M.S. Agamemnon. IMAQ 30, 2003, no. 3, 14-17, ill.

39046. POUMAREDE, GÉRAUD, JÉROME CRAS, Entre finance et diplomaties, les armements du commandeur François Nuchèze pour Candie. In: *(Daniel Tollet (ed.))*, Guerres et paix en Europe centrale aux époques moderne et contemporaine (Parijs, 2003) 507-544

39047. REID, MAX, The arming of Canadian merchant ships in the Second World War. Quoyon (QC), Chesley House Publications, 2003, vii, 156 p., ill.

SCHIP EN SCHEEPSBOUW – SCHEEPSVERSIERING

39048. LOVEWELL, MARK ALAN, Keeping maritime traditions alive: woodcarver Joseph Uranker restores Eagle's figurehead and sternboard. Sea History 2003, no. 105, 21-23, ill.

MARITIEME ARCHEOLOGIE

39049. ADAMS, JONATHAN, JOHAN RÖNNBY, Kuggmaren 1: the first cog find in the Stockholm archipelago, Sweden. IJNA 31, 2002, 172-181, ill.

39050. BAARDA, FRITS, Schatten in de Waddenzee: een team van maritieme archeologen onderzoekt vier scheepswrakken in Noord-Europa. National Geographic (Nederland-België) 2004, mei, x-xviii, ill. *(betreft onderzoek naar de wrakken 'Burgzand Noord 10' door Nederlandse onderwaterarcheologen, 'Darsser Kogge' door Duitsers, 'Vrouwe Maria' door Fin-*

nen en 'Eric Nordevall' door Zweedse onderzoekers)

39051. BASS, GEORGE F., Titanic 2003. INAQ 30, 2003, no. 3, 3-9, ill. *(behandelt een duikexpeditie naar de 'Titanic' in juni 2003)*

39052. BELTRAME, CARLO, DARIO GADDI, Report on the first research campaign on the Napoleonic brick, Mercure, wrecked off Lignano, Udine, Italy in 1812. IJNA 31, 2002, 60-73, ill.

39053. BIESEMAAT, TON, Hij heeft gewonnen de zilvervloot (2). MN 92, 2003, nr. 2, 46-47, ill.

39054. BOYCE, JOSEPH I. e.a.., Marine magnetic survey of a submerged Roman harbour, Caesarea Maritima, Israël. IJNA 33, 2004, 122-136, ill.

39055. BURGELER, GERRIT VAN, "De Meern 1" blijft verrassen: Romeinse aak mogelijk eerste product van "Nederlandse" scheepsbouw. BW 59, 2004, 154-155, ill. *(betreft een Romeins aakschip, gevonden in 2003 in De Meern)*

39056. CALUWÉ, DANIËLLE e.a., Glas van vissers, kooplui, monniken en heren: Middeleeuws en later glas uit het bodemarchief van Kust-Vlaanderen en Zeeland. Walraversijde, Museum Walraversijde/Provinciedomein Raversijde, [2003], 128 p.

39057. CASTRO, FILIPE, The Pepper wreck, an early 17th-century Portuguese Indiaman at the mouth of the Tagus River, Portugal. IJNA 32, 2003, 6-23, ill.

39058. COOKE, BILL, CAROL CHRISTIANSEN, LENA HAMMARLUND, Viking woolen square-sails and fabric cover factor. IJNA 31, 2002, 202-210, ill.

39059. COX, STARR, KATIE CUSTER, Post-excavation techniques for recording ship timbers. INAQ 30, 2003, no. 3, 10-13, ill.

39060. CRISMAN, KEVIN, WILLIAM LEES, Beneath the Red River's waters: the Oklahoma Steamboat Project, Part I. INAQ 30, 2003, no. 2, 3-8, ill.

39061. CURNOW, CELIA, A ceramic assemblage from the Seabed near Kinlochbervie, Scotland, UK. IJNA 33, 2004, 29-53, ill.

39062. CUSTER, KATIE M., SARA G. HOSKINS, The first season of the Dominican Republic Survey Project: a preliminary survey of the southern coast. INAQ 30, 2003, no. 4, 19-22, ill.

39063. DAVIDDE, BARBARA, Underwater archaeological parks: a new perspective and a challenge for conservation: the Italian panorama. IJNA 31, 2002, 83-88

39064. DONATO, GABRIEL DE e.a., Mare Nostrum: the Roman sea. Londen, Periplus, 2003, 78 p., ill. *(serie 'Encyclopaedia of underwater archaeology', vol. 3)*

39065. EINARSSON, LARS, The fate of Kronan: a marine archaeological revelation. In: *(Nicholas Tracy (ed.))*, The age of sail (Londen, 2003) 82-97, ill.

39066. ENSOR, R., The loss of the Stirling Castle in the great storm of 1703 and the earliest archaeological evidence of a ship's steering wheel mechanism. MM 90, 2004, 92-98, ill.

39067. EVRIN, VOLKAN e.a., Stone anchors from the Mediterranean coasts of Anatolia, Turkey: underwater surveys and archaeometrical investigations. IJNA 31, 2002, 254-267, ill.

39068. FLATMAN, JOE, Cultural biographies, cognitive landscapes and dirty old bits of boat: 'theory' in maritime archaeology. IJNA 32, 2003, 143-157

39069. FLECKER, MICHAEL, The ethics, politics, and realities of maritime archaeology in Southeast Asia. IJNA 31, 2002, 12-24, ill.

39070. FORREST, CRAIG J.S., Defining 'underwater cultural heritage'. IJNA 31, 2002, 3-11

39071. GALILI, EHUD, BARUCH ROSEN, JACOB SHARVIT, Fishing-gear sinkers recovered from an underwater wreckage site, off the Carmel coast, Israël. IJNA 31, 2002, 182-201, ill.

39072. GASPARI, ANDREJ, Archaeology of the Ljubljanica River (Slovenia): early underwater investigations and some current issues. IJNA 32, 2003, 42-52, ill.

39073. GODDIO, FRANCK e.a., Underwater archaeology: history and methodology. Londen, Periplus, 2003, 88 p., ill. *(serie 'Encyclopaedia of underwater archaeology', vol. 1)*

39074. GREEN, JEREMY, CORIOLI SOUTER, Archaeological application of the HPASS (High Precision Acoustic Surveying System) to surveys of the HMS Pandora wreck-site and the Roman bridge at Maastricht. IJNA 31, 2002, 273-282, ill.

39075. GUTIÉRREZ, ALEJANDRA, A shipwreck cargo of Sevilliam pottery from the Studland Bay wreck, Dorset, UK; bijdr. van David Williams, M.J. Hughes. IJNA 32, 2003, 24-41, ill.

39076. HANSEN, ARILD MARØY, Levekår i orlogsflåten på begynnelsen av 1700-tallet: eksempelet Fredericus Tertius (1672-1714). SAB 1999 (verschenen 2000), 154-179, ill. *(betreft het scheepswrak van het linieschip 'Fredericus Tertius', gezonken bij Bergen, Noorwegen, in het voorjaar van 1714; met Engelse samenvatting)*

39077. HERRY, NOLWENN, Report on finds from the Saint-Quay-Portrieux wreck, France. IJNA 33, 2004, 96-105, ill.

39078. HOSTY, KIERAN, Lost for 500 years...: sunken treasures of Brunei Darussalam. Signals 2003, no. 65, 4-8, ill.

39079. HUNTER III, JAMES WILLIAM, The Phinney Site: the remains of an American armed vessel scuttled during the Penobscot Expedition of 1779. IJNA 33, 2004, 67-78, ill.

39080. JACKSON, TOM, Institute of Nautical Archaeology. MLT 2004, no. 22, 2-15, ill. *(behandelt de geschiedenis van het INA, gesticht door George Bass)*

39081. JALBERT, ANDREW, Schooner Lucerne: lessons from a Great Lakes shipwreck. Sea History 2004, no. 106, 7-9, ill.

39082. JEFFERY, BILL, World War II underwater cultural heritage sites in Truk Lagoon: considering a case for World Heritage Listing. IJNA 33, 2004, 106-121, ill.

39083. KINGSLEY, SEAN A., The Dor D Shipwreck and Holy Land wine trade. IJNA 32, 2003, 85-90, ill.

39084. MARDIKIAN, PAUL, Conservation and management strategies applied to post-recovery analysis of the American Civil War submarine H.L. Hunley (1864). IJNA 33, 2004, 137-148, ill.

39085. MARLIER, SABRINA, PATRICIA SIBELLA, La Giraglia, a dolia wreck of the 1st century BC from Corsica, France: study of its hull remains. IJNA 31, 2002, 161-171, ill.

39086. McCARTHY, MICHAEL, HMS ship Roebuck (1690-1701): global maritime heritage?. IJNA 33, 2004, 54-66, ill.

39087. MOITY, MURIEL e.a., Master seafarers: the Phoenicians and the Greek. Londen, Periplus, 2003, 150 p., ill. *(serie 'Encyclopaedia of underwater archaeology', vol. 2)*

39088. NæVDAL, DESIRÉE, En arkeologisk levning etter middelalderens øst-norske sjøfart. SAB 2000 (verschenen 2001), 309-372, ill. *(betreft het scheepswrak 'Sørenga 2', gevonden in het middeleeuwse gedeelte van de stad Oslo, Noorwegen; met Engelse samenvatting)*

39089. NASH, MICHAEL, The Sydney Cove shipwreck project. IJNA 31, 2002, 39-59, ill.

39090. NEILSON III, HARRY R., A terracotta phallus from Pisa Ship E: more evidence for the Priapus deity as protector of Greek and Roman navigators. IJNA 31, 2002, 248-253, ill.

39091. O'SHEA, JOHN M., The archaeology of scattered wreck-sites: formation process and shallow water archaeology in western Lake Huron. IJNA 31, 2002, 211-227, ill.

39092. PETRIAGGI, ROBERTO, The role of the Italian Central Institute of restoration in the field of underwater archaeology. IJNA 31, 2002, 74-82, ill.

39093. PITT, KEN, DAMIAN M. GOODBURN, 18th- and 19th-century shipyards at the south-east entrance to the West India Docks, London; bijdr. van Roy Stephenson, Christopher Elmers. IJNA 32, 2003, 191-209, ill.

39094. RICCARDI, E., A ship's mast discovered during excavation of the Roman port at Olbia, Sardinia. IJNA 31, 2002, 268-269, ill.

39095. ROBERTS, OWAIN T.P., Llong Casnewydd: the Newport Ship: a personal view. IJNA 33, 2004, 158-163, ill.

39096. –, Accident not intention: Llyn Cerrig Bach, Isle of Anglesey, Wales: site of an Iron Age shipwreck. IJNA 31, 2002, 25-38, ill.

39097. ROBERTSON, PHILIP, A shipwreck near Kinlochbervie, Sutherland, Scotland, UK; bijdr. van Jo Cook, Barry Kaye. IJNA 33, 2004, 14-28, ill.

39098. RODGERS, BRADLEY A., A. CORBIN, Shipwreck in a swamp: the Burroughs site at Edenton, N. Carolina, USA. IJNA 31, 2002, 228-236, ill.

39099. –, -, Mud box, filled with stone: the wreck of the scow schooner Dan Hayes. IJNA 32, 2003, 210-224, ill.

39100. RODRIGUES, JENNIFER A., Jetty-site artefacts from Holdfast Bay, South Australia: tracing the State's historical development from its early years, based on a functional analysis of submerged material culture. IJNA 31, 2002, 108-128, ill.

39101. SPIREK, JAMES D., DELLA A. SCOTT-IRETON, Submerged cultural resource management: preserving and interpreting our sinken maritime heritage. New York, Kluwer Academic/Plenum Publishers, 2003, xii, 185 p., ill.

39102. STANBURY, MYRA (ed.), The barque Eglinton, wrecked Western Australia 1852: the history of its loss, archaeological excavation, artefact catalogue and interpretation. Fremantle (WA), Australian National Centre of Excellence for Maritime Archaeology, 2003, 252 p., ill.

39103. STANIFORTH, MARK, Material culture and consumer society: dependent colonies in colonial Australia. New York, Kluwer Academic/Plenum Publishers, 2003, xv, 185 p., ill. *(behandelt de materiële cultuur van Australië aan de hand van wrakvondsten uit een aantal schepen, vergaan tussen 1797 en 1853)*

39104. THOISY-DALLEM, ANNE DE, Du rêve à la réalité: l'exposition 'Trésors d'Océans' à la citadelle de Port-Louis. Neptunia 2003, no. 232, 21-33, ill.

39105. TOEBOSCH, THEO, Zwammerdam: help, een schip!. In: *(Theo Toebosch)*, Grondwerk (Amsterdam, 2003) 111-128, ill.

39106. –, Grondwerk: 200 jaar archeologie in Nederland. Amsterdam, SUN, 2003, 240 p., ill. *(passim maritiem)*

39107. –, 't Vliegent Hert: brieven aan Rex Cowan. In: *(Theo Toebosch)*, Grondwerk (Amsterdam, 2003) 129-148, ill.

39108. TRIPATI, SILA e.a., Lead ingots from a shipwreck off Poompuhar, Tamil Nadu, east coast of India: evidence for overseas trade and their significance. IJNA 32, 2003, 225-237, ill.

39109. –, e.a., Exploration of Basel Mission Company shipwreck remains at St George's Reef off Goa, west coast of India: impact of the Basel Mission Co. On society and culture. IJNA 32, 2003, 111-120, ill.

39110. TROTT, KEVIN, DAVID TOMALIN, The maritime role of the island of Vectis in the British pre-Roman Iron Age; bijdr. van David Williams en Malcolm Lyle. IJNA 32, 2003, 158-181, ill.

39111. WARD, CHERYL, ROBERT D. BALLARD, Deep-water archaeological survey in the Black Sea: 2000 season. IJNA 33, 2004, 2-13, ill.

39112. WERZ, BRUNO E.J.S., Survey and excavation of the main well in Cape Town Castle, South Africa: fieldwork and structural aspects. IJNA 31, 2002, 89-98, ill.

39113. –, Vergaan bij de Kaap: archeologisch onderzoek in de Tafelbaai. SH 39, 2004, 31-35, ill. *(betreft de VOC-scheepswrakken 'Oosterland' en 'Waddinxveen', die in mei 1697 vergingen en in 1986 en 1988 werden ontdekt)*

39114. –, 'Een bedroefd, en beclaaglijck ongeval': de wrakken van de VOC-schepen Oosterland en Waddinxveen (1697) in de Tafelbaai. Zutphen, Walburg Pers, 2004, 206 p., ill.

39115. WESTPHAL, VOLKER, Schiffsfund Port Berteau II: ältestes Zeugnis einer mittelalterlichten Kraweelbauweise nördlich der Alpen. Logbuch 40, 2004, 9-21, ill.

39116. WIRSCHING, ARMIN, Supplementary remarks on the Roman obelisk-ships. IJNA 32, 2003, 121-123 *(vervolg van nr. 32684)*

STUURMANSKUNST

39117. BAGGE, NIELS J., Håndbogens betydning i sømandsuddannelsen. MK 25, 2003, 245-248, ill.

39118. EINARSSON, LARS, WILLEM F.J. MÖRZER BRUYNS, A cross-staff from the wreck of the Kronan (1676). IJNA 32, 2003, 53-60, ill.

39119. GURNEY, ALAN, Compass: a story of exploration and innovation. New York (NY), W.W. Norton, 2004, 288 p.

39120. HAPPEL, GÜNTER, "Ein innovativer Schöpfgeist": Alexander Behm: Erfinder des Echolots. S&Z 2003, 58, 32-35, ill.

39121. JENSEN, JENS KUSK, Navigationens udvikling: og lidt om hans liv og håndbøger; red. Erik Gøbel. Kopenhagen, Kontaktudvalget for Dansk Maritim Historie- og Samfundsforskning, 2003, 269 p., ill. *(tevens verschenen als 'Maritim Kontakt' 25)*

39122. JENSEN, NILS AAGE, Sømansskab for både, lystfartøjer og motorbåde. MK 25, 2003, 257-266, ill.

39123. JONKERS, A.R.T., Earth's magnetism in the age of sail. Baltimore/Londen, John Hopkins University Press, 2003, xvii, 300 p., ill.

39124. JUNIPER, DEAN, The First World War and radio development. HT 54, 2004, nr. 5, 32-38, ill. *(passim maritiem)*

39125. LAURITSEN, ANKER, Håndbogen: og de gamle skibe. MK 25, 2003, 249-255, ill.

39126. LINDHARD, JENS (red.), Jens Kusk Jensen: "Navigationens udvikling". MK 25, 2003, 9-222, ill.

39127. SILVERMAN, KENNETH, Lightning man: the accursed life of Samuel F.B. Morse. New York, Knopff, 2003, 510 p., ill. *(biografie van de uitvinder van de electromagnetische telegraaf en de naar hem genoemde morsecode, gebruikt voor communicatie over lange afstand)*

39128. SMITH, B.S., An astrolabe from Passa Pau, Cape Verde Islands. IJNA 31, 2002, 99-107, ill. *(betreft een door Nicolao Ruffo in 1645 vervaardigd nautisch instrument, afkomstig van een scheepswrak bij de Kaapverdische eilanden)*

KARTOGRAFIE EN OCEANOGRAFIE

39129. ALVAREZ, ALDO, Geomagnetism and the cartography of Juan de la Cosa: a new perspective on the Greater Antilles in the age of discovery. TI 35, 2003, 1-15, ill.

39130. DEKKER, KEES, Ontstaan KNMI: maritieme conferentie Brussel 1853. SWZ 13, 2003, december, 35-37, ill.

39131. HORDERN, MARSDEN, King of the Australian coast: the voyages of Phillip Parker King in the Mermaid and Bathurst. Carlton (Victoria), Melbourne University Press, 2004, 496 p., ill. *(King bracht tussen 1817 en 1822 een groot deel van de noordwestelijke kust van Australië in kaart)*

39132. KOEMAN, KLAAS, De oudste kaart van de Zuiderzee. Tagrijn 2003, nr. 3, 15-18, ill.

39133. MANNING, THOMAS G., U.S. Coast Survey vs. Naval Hydrographic Office: a 19th-century rivalry in science and politics. Tuscaloosa, University of Alabama Press, 2004, 216 p.

39134. SMITS, JAN, Petermann's maps: carto-bibliography of the maps in Petermanns Geographische Mitteilungen 1855-1945. 't Goy-Houten, HES & De Graaf Publishers, 2004, 584 p., ill. + cd-rom

39135. STEELE, PETER, The man who mapped the Arctic: the intrepidlife of George Back, Franklin's lieutenant. Vancouver (BC), Raincoast Books, 2003, 288 p., ill.

HAVENS EN WATERWEGEN

39136. BOES, ALBERT J., Zaanse historische haven: plannen in ver gevorderd stadium. Bokkepoot 2004, nr. 163, 42-43, ill.

39137. –, Initiatieven in Amsterdam-Noord en Zaandam: maritiem kwartier en historische haven rond coaster "Noordborg". BW 59, 2004, 74-77, ill.

39138. CASHIN, EDWARD J., The brightest arm of the Savannah: the Augusta Canal, 1845-2000. Augusta, Augusta Canal Authority, 2003, xii, 320 p., ill.

39139. CIOC, MARK, The Rhine: an eco-biography, 1815-2000. Chesham, University of Washington Press, 2002, xiv, 263 p. *(passim maritiem)*

39140. COOKE, ANDREW, A safe haven. SM 39, 2004, no. 5, 28-31, ill. *(over de geschiedenis van de haven van Harwich)*

39141. COUPER-SMARTT, JOHN, Port Adelaide: tales from a "commodious harbour". Port Adelaide, Friends of the South Australian Maritime Museum, 2003, 460 p.

39142. CRAIG, R.S., R. PROTHEROE JONES, M.V. SYMONS, The industrial and maritime history of Llanelli and Burry Port, 1750 to 2000. Llanelli, Carmarthenshire County Council, 2002, 600 p., ill.

39143. DAVIS, TONY, The Rock: profile of the port of Gibraltar. SM 38, 2003, no. 10, 42-45, ill.

39144. GORIS, JEAN-MARIE, La francisation à Dunkerque du temps de Jean Bart. RSDHA 37, 2004, 331-344 *(behandelt de verfransing van de havenstad Duinkerken)*

39145. HACKFORD, CLIVE, HELEN HACKFORD, The Kennet and Avon Canal. Stroud, Tempus Publishing, 2002, 128 p., ill.

39146. HAHN-PEDERSEN, MORTEN, SØREN BYSKOV, Havne og infrastruktur: forskellige aktører, forskellige krav. Sjæk'len 2003 (verschenen 2004) 66-97, ill. *(betreft de geschiedenis en ontwikkeling van de haven van Esbjerg; met Engelse samenvatting)*

39147. INGPEN, BRIAN, Atlantic outpost. SM 38, 2003, no. 11, 42-45, ill. *(betreft de maritieme geschiedenis van het eiland St. Helena)*

39148. JONES, CECIL, Mediterranean crossroads. SM 38, 2003, no. 7, 42-45, ill. *(betreft de geschiedenis van de haven van Valletta op Malta)*

39149. JONES, SHAR, Sydney working harbour. Signals 2003, no. 64, 4-7, ill.

39150. KARABELL, ZACHARY, Parting the desert: the creation of the Suez Canal. New York (NY), Knopf, 2003, 320 p.

39151. KELMAN, ARI, A river and its city: the nature of landscape in New Orleans. Berkeley, University of California Press, 2003, xiv, 283 p.

39152. KING, ANDY, The port of Bristol. Stroud, Tempus Publishing, 2003, 128 p., ill.

39153. LALANDRE, ALEXANDRE, LAURENT ROBLIN, Histoire des ports de Paris et de l'Ile-de-France. Editions Ouest France, 2004, 125 p., ill.

39154. MARRIAGE, JOHN, The Chelmer and Blackwater navigation. Stroud, Tempus Publishing, 2002, 128 p., ill.

39155. NORMAN, W.H., Tales of Watchet Harbour. Z.Pl., eigen uitgave, 2003, 150 p., ill.

39156. PETER, JEAN, Vauban et l'arsenal de Dunkerque. RSDHA 37, 2004, 65-68 *(betreft de aanleg van havendammen en forten in Duinkerken tussen 1663 en 1706)*

39157. RIDDER, STEF DE, De vier Schieën van Overschie: van Scye, Schie, Ouderschye en Ouerscye tot Overschie. NH 36, 2003, 6, 3-38, ill. *(themanummer van 'Nederlandse Historieën')*

39158. SHERMAN, ELIZABETH B., Beyond the windswept dunes: the story of maritime Muskegon. Detroit, Wyne University Press, 2003, xvi. 216 p., ill. *(behandelt de geschiedenis van de havenstad Muskegon aan de oostkust van het Michiganmeer)*

39159. SHIFFMAN, IAN, Tavern of the seas. SM 38, 2003, no. 8, 36-39, ill. *(betreft de geschiedenis van de haven van Kaapstad)*

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 het artikel meer dan 5000 woorden bedraagt 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 geschreven op A4-formaat met dubbele regelafstand en brede marge. Titel, auteur- en subtiteldeel dient duidelijk en consistent aangegeven. Kopij moet in vijfvoud en compleet worden ingeleverd, d.w.z.: tekst (op papier en diskette), bijlagen, noten, appendix, eventuele illustratiebestanden/grafieken enz. met onderscheiden. Aanpassing dient te geschieden volgens de aanwijzingen van tekstbewerking en anonimiteit, 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 voor 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 aanduiden 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 van tekens zijn voorzien 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 gerestitueerd.

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	€123,45
Halve pagina	€56,72

Bijsluiters

Niet-commercieel	€103,45
Commercieel	€226,89

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

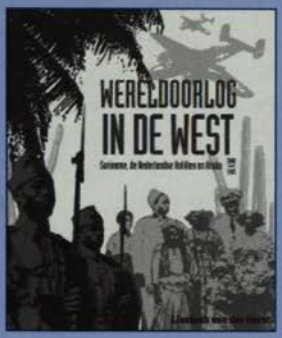
Niet-commercieel	€113,45
Commercieel	€226,89

Uitgeverij **Verloren**

Alkmaar, stad en regio. *Alkmaar en omgeving in de Late Middeleeuwen en Vroegmoderne Tijd*. (ALKMAAR 12), onder eindredactie van L. Noordegraaf, 268 blz., gebonden, geïllustreerd, ISBN 90-6550-805-8, €26,–
Deze fraai geïllustreerde bundel bevat bijdragen over het molenbestand in de Schermeer vanaf 1635, achtkantige binnenkruiers, de geschiedenis van de Alkmaarse industriemolens, het Alkmaarse stadsrecht van 1254 en aspecten uit de agrarische en medische geschiedenis van het negentiende-eeuwse Alkmaar.

Geordend Landschap. *3000 jaar ruimtelijke ordening in Nederland*. Onder redactie van R.M. van Heeringen, E.H.P. Cordfunke, M. Ilsink en H. Sarfatij, (SCHIREEKS 4), 192 blz., ingenaaid, geïllustreerd, ISBN 90-6550-830-9, €19,–
Geordend land bevat een samenhangende reeks artikelen over 3000 jaar omgang met de Nederlandse ruimte. Welke veranderingen traden er in de loop der eeuwen op in de inrichting van het land en wat waren daarvan de maatschappelijke achtergronden? Ruimtelijke ordening dus, maar dan gezien vanuit een historisch perspectief.

Jurrien van Goor, ***Prelude to Colonialism***. 128 pp. paper bound, illustrated, ISBN 90-6550-806-6, €13,–
The end of Dutch colonialism can be clearly defined, but the starting point is not so easily determined. The various essays in this book discuss the imperial aspects of the VOC, the peculiar double role played by the merchant-diplomat, and the strong military power personified in the conqueror Jan Pieterszn Coen.



Liesbeth van der Horst, ***Wereldoorlog in de West***. *Suriname, de Nederlandse Antillen en Aruba 1940-1945*. Uitg. in samenwerking met het Verzetsmuseum, 160 blz., ingenaaid, geïllustreerd, ISBN 90-6550-794-9, €10,–
Dit boek geeft een levendig beeld van de vergeten geschiedenis van Suriname, de Nederlandse Antillen en Aruba tijdens de Tweede Wereldoorlog. Het leven veranderde er ingrijpend doordat de buitenlandse militairen welvaart en een lossere levensstijl brachten. Ondanks het streven naar zelfstandigheid leefde men hartstochtelijk mee met het bezette moederland.

De nieuwe waterstaatsgeschiedenis. *De interactie tussen mens en natuur in Holland*. [=*Themanummer Holland, Historisch Tijdschrift* 36 (2004) 3], redactie Petra van Dam e.a., 192 blz., ingenaaid, geïllustreerd, geen ISBN, €12,–
De artikelen in dit themanummer maken duidelijk dat er in Holland een sterke samenhang bestaat tussen economische conjunctuur, veranderend grondgebruik en de balans tussen land en water. Er is gekozen voor een sociaal-economische invalshoek, maar met grote aandacht voor de interactie tussen mens en natuur.

Postbus 1741, 1200 BS Hilversum | Larenseweg 123, 1221 CL Hilversum | T 035-6859856 | F 035-6836557 |
bestel@verloren.nl | www.verloren.nl | Onze boeken zijn verkrijgbaar in de erkende boekhandel.
Bij directe bestellingen wordt een bijdrage in de verzendkosten in rekening gebracht.