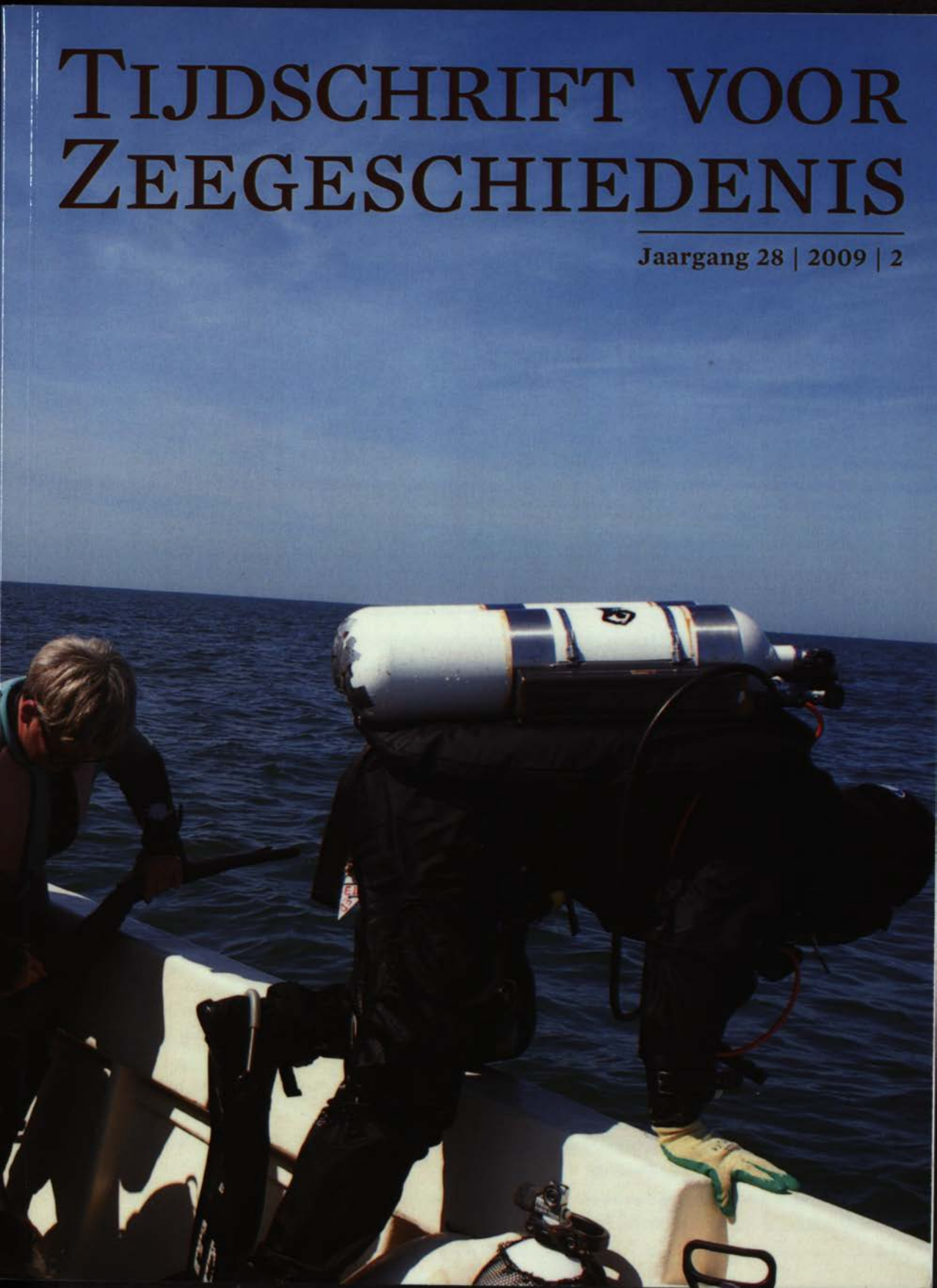
Tijdschrift voor Zeegeschiedenis

Jaargang 28 | 2009 | 2



Tijdschrift voor Zeegeschiedenis

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

[redacted]

Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis

Souscommission Néerlandaise de la Commis sion Internationale d'Histoire Maritime

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

Bestuur

dr. J.C.A. Schokkenbroek (*voorzitter*), dr. C. van Bochove, drs. W. Kerkmeijer, drs. A.A. Poldervaart (*secretaris*), dr. J.R. Leinenga (*penningmeester*), drs. D.J. Tang

Aanmelding voor het lidmaatschap bij de secretaris [redacted]
Contributie inclusief abonnement op *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* € 27,- (binnenland) (tot 26 jaar € 18,- na sturen fotokopie paspoort aan penningmeester) en € 32,50 (buitenland) over te maken op rekening 390150 ten name van de penningmeester van de vereniging te Emmen. Losse nummers kosten € 15,- (excl. verzendkosten).
Leden- en abonnementenadministratie: dr. J.R. Leinenga, [redacted]
Website: www.zeegeschiedenis.nl
Productie, distributie en verkoop losse nummers: Uitgeverij Aksant, Postbus 2169, 1000 CD Amsterdam, T (020) 850 01 50, E info@aksant.nl

Ten geleide

Met veel plezier biedt de redactie van het Tijdschrift u dit themanummer over maritieme archeologie aan. Uit de artikelen blijkt dat maritieme archeologie in Nederland vreemd genoeg nog een betrekkelijk jonge wetenschap is. Of zoals hoogleraar maritieme archeologie André van Holk het in zijn bijdrage verwoordt: "Het is merkwaardig dat in een land waar de geschiedenis zo nauw samenhangt met het transport over water, de bijbehorende materiële cultuur zo weinig onderwerp van studie binnen academische kring is geweest." Via dit themanummer kunt u zich op de hoogte stellen van de laatste stand van zaken binnen deze jonge wetenschap. Na een inleidend artikel van Ruud Paesie, verhaalt André van Holk over de ontwikkeling van het vak Maritieme Archeologie in Nederland. Arent Vos beschrijft hoe maritiem-archeologisch veldwerk in de praktijk uitgevoerd werd door het duikteam van het Nederlands Instituut voor Scheeps- en onderwaterArcheologie (NISA). Jeroen Ter Brugge bespreekt een belangrijke vorm van samenwerking: die tussen professionele archeologen en amateurduikers. Robert Parthesius voert ons naar het Nederlands maritiem erfgoed buiten de grenzen, van Australië via Sri Lanka naar Tanzania en Zuid-Afrika en laat zien dat internationale samenwerking onontbeerlijk is als het gaat om het behoud van dit bijzondere erfgoed. Wendy van Duivenvoorde tenslotte, toont aan hoe het onderzoek naar de scheepsromp van de *Batavia* nieuwe inzichten geeft in de scheepsbouwpraktijken van de VOC in de eerste helft van de zeventiende eeuw.

Annette de Wit

Inhoud

Duiken naar een maritiem verleden *Een inleidend artikel* 3
RUUD PAESIE

De bakens verzet *Maritieme archeologie in Nederland in een stroomversnelling?* 12
ANDRÉ VAN HOLK

Duikteam NISA/ROB *Tien jaar professioneel archeologisch duiken in Nederland* 24
ARENT VOS

Natte nieuwsgierigheid *Duikende amateurarcheologen in Nederland* 36
JEROEN TER BRUGGE

Nederland als koopman en archeoloog *De paradox van het beheer van het 'Nederlands' maritieme erfgoed in het buitenland* 44
ROBERT PARTHESIUS

More than Just Bits of Hull: Expensive Oak, Laminate Construction, and Goat Hair *New Insights on* Batavia's *Archaeological Hull Remains* 59
WENDY VAN DUIVENVOORDE

Summaries 69

Boekbesprekingen 74

Signalementen 109

Nieuwe boeken en artikelen 114
RON BRAND

Agenda en rectificatie 167

Duiken naar een maritiem verleden

Een inleidend artikel

RUUD PAESIE

In 1972 verscheen de UNESCO-publicatie: *Underwater Archaeology; a nascent discipline.*[1] Met deze korte, maar heldere titel, wordt duidelijk dat maritieme archeologie nog een betrekkelijk jonge wetenschap is. Ten tijde van de publicatie worstelde men nog met vragen als: wat is maritieme archeologie en hoe moeten we het object van onderzoek en de begrenzing met andere disciplines definiëren?[2] Tegenwoordig wordt maritieme archeologie omschreven als: "the archaeological study of human material remains submerged in a marine (or slat-water) environment. Included are shipwrecks, submerged aircraft, and their cultural sites and artifacts".[3] Hoewel deze begripsomschrijving geen natte haren bij het veldonderzoek impliceert, wordt maritieme archeologie doorgaans met duiken en uiteenlopende onderwateractiviteiten geassocieerd. Begrijpelijk, maar onterecht. Door het droogleggen van waterrijke gebieden, zoals bijvoorbeeld de inpoldering van grote delen van het IJselmeer, zijn in de loop der tijd allerlei artefacten aan de oppervlakte gekomen en een deel van de maritieme archeologen houdt zich daarmee bezig. Dit 'droge' maritieme onderzoek is zelfs ouder dan het 'natte' veldonderzoek. Sinds vorig jaar heeft de Rijksuniversiteit Groningen een leerstoel maritieme archeologie. Hoogleraar André van Holk, een niet-duikend wetenschapper, zal in dit themanummer de geschiedenis van de maritieme archeologie boven water behandelen.

Door de ontwikkeling van de moderne SCUBA-duikapparatuur[4] heeft het maritiem archeologisch onderzoek onder water een enorme stimulans gekregen. Archeologische onderzoekssites onder water kunnen veelal worden beschouwd als tijdscapsules; al de aanwezige informatie heeft een onderling verband. Dergelijke

1 UNESCO 1972, *Underwater Archaeoloy; a nascent discipline* (Paris 1972).
2 Th.J. Maarleveld, *Maritime Archaeology Identifying Indentity; Inaugural address delivered on the accession to the chair of Maritime Archaeology at the University of Southern Denmark in Esbjerg on Wednesday 18 April 2007* (Esbjerg 2007) 8-9.
3 J.B. Hattendorf, *The Oxford Encyclopedia of Maritime History* (Oxford 2007) Vol. I, 124.
4 SCUBA: Self Contained Underwater Breathing Apparatus.

zogenaamde gesloten contexten zijn aan land redelijk schaars, omdat materiële resten daar vaak zijn verdwenen of er juist aan zijn toegevoegd. Bij bijvoorbeeld scheepswrakken onder water treedt deze verstoring doorgaans minder vaak op. Arent Vos, nauw betrokken bij de werkzaamheden van de in 1985 opgerichte Afdeling Archeologie Onderwater en tegenwoordig senior archeoloog bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE), zal de geschiedenis van de Nederlandse onderwaterarcheologie in dit tijdschrift bespreken.

De ontwikkeling van duikapparatuur en de kennis en technieken van het duiken hebben een lange geschiedenis. Een volledige beschrijving valt buiten het bestek van deze bijdrage, maar een korte historische schets van het duiken mag in dit themanummer niet ontbreken.

De mens onder water

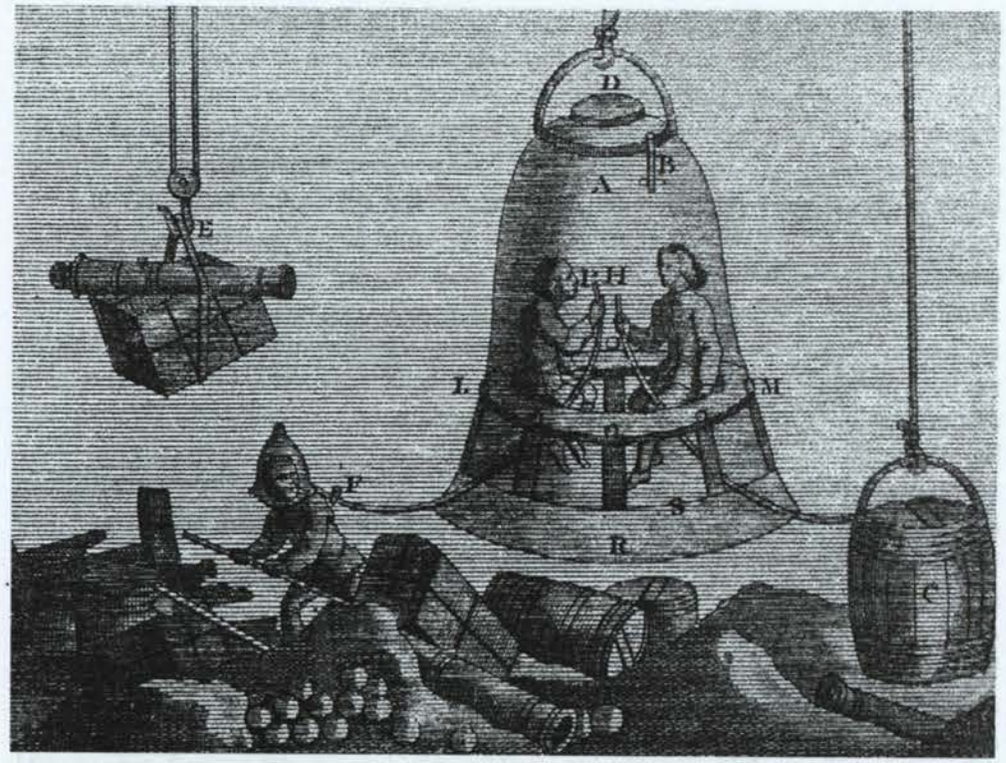
Duiken bestaat al eeuwenlang. In de oudheid zocht men bijvoorbeeld naar parels of sponzen onder water. Dat gebeurde *apneo*[5], dat wil zeggen zonder ademhalingsapparatuur. Aan het begin van de vroegmoderne tijd specialiseerden duikers zich in het opduiken van goederen uit verongelukte schepen, veelal in opdracht van reders. Zo'n onderwaterspecialist was Jan Jacob Jansen, een uit de Republiek afkomstige duiker die in de eerste helft van de zeventiende eeuw vooral in Engeland actief was en daar bekend stond als 'Jacob the Diver'. Zo wist Jansen in 1627 bij het eiland Wight een deel van de geldlading van het verongelukte jacht *Kampen* boven water te halen. Het schip, eigendom van de Amsterdamse kamer van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC), was enkele maanden daarvoor bij de verraderlijke 'Needles' in stukken geslagen.[6]

In de zeventiende eeuw werden hulpmiddelen ontwikkeld om langer onder water te blijven. Een voorbeeld is de duikklok, zo genoemd naar de vorm met een naar onder gerichte opening. Toch bleven de duiktijden daarmee beperkt. Pas toen Edmund Halley (1656-1742) in 1690 een systeem ontwikkelde om de lucht in de klok te verversen, werden de werktijden onder water verlengd. Halley stond met zijn vinding aan de wieg van het integrale duiksysteem dat in de daaropvolgende eeuwen verder tot ontwikkeling kwam.[7]

5 Grieks: geen ademhalen.

6 R. Larn, 'The Wreck of the Dutch East Indiaman Campen on the Needles Rocks, Isle of Wight, 1627- Part 1: by the Needles Underwater Archaeology Group', in: *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*, Vol. 14, nr.1 (February 1985) 1-31.

7 Th. J. Maarleveld en E.J. van Ginkel, *Archeologie onder water: Het verleden van een varend volk* (Amsterdam 1990) 18-20; R. Paesie, 'Geschiedenis van het duiken: de duikklok', in: *Duiken: Internationaal magazine van de onderwaterwereld*, nr. 4 (april 2002) 118-119.



Achttiende-eeuwse kopergravure van een duikklok met het door Halley ontwikkelde luchtverversingssysteem. Particuliere collectie.

Vooral Engelse duikers hadden aan het begin van de achttiende eeuw een goede naam. De VOC contracteerde hen meermaals. Zo sloot de Zeeuwse kamer in 1725 een overeenkomst met John Lethbridge voor een bergingsoperatie van het gestrande schip *Slot te Hooge*.[8] De 'wrackman van Devon', zoals Lethbridge werd genoemd, had in 1715 een apparaat ontworpen waarmee hij "langs te grond kon kruypen". Dit toestel, bestaande uit een grote ton waaruit alleen de armen en benen van de duiker door waterdichte leren manchetten naar buiten staken, kan als de voorloper worden beschouwd van het hedendaagse drukvaste duikpak. Lethbridge sleepte meerdere VOC-contracten in de wacht.[9]

Voor het bergen van goederen uit wrakken was het belangrijk om de plaats van schipbreuk exact te weten. Voor het vastleggen van deze gegevens liet de VOC speci-

8 Nationaal Archief (NA), Archief van de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC) 11493, Overeenkomst gesloten tussen de kamer Zeeland en John Lethbridge betreffen het lichten van goederen uit het schip *Slot te Hoge*, 1725.

9 R. Paesie, 'John Lethbridge, Engels duykelaar', in: *Onderwatersport: Bondsblad van de Nederlandse Onderwatersport Bond* (1998) 14-17.

ale kaarten vervaardigen. Abraham Anias (1694-1750) tekende in opdracht van de Zeeuwse bewindhebbers in 1735 bijvoorbeeld een kaart van de Scheldemond met de plaats waar *'t Vliegent Hart* en de *Anna Catharina* kort daarvoor met man en muis waren vergaan. Engelse duikers hebben daarna getracht om de kostbare lading uit de VOC-wrakken te bergen, maar boekten geen noemenswaardig succes.[10] Opmerkelijk is dat de kaart van Anias een doorslaggevende rol heeft gespeeld bij de zoektocht naar de twee verloren gegane VOC-schepen in de jaren tachtig van de vorige eeuw.[11] Toen met behulp van de kaart het wrak van *'t Vliegent Hart* was gelokaliseerd, raakte een commercieel Engels duikbedrijf geïnteresseerd in verdere exploratie en zocht samenwerking met enkele musea in Nederland. Met de Nederlandse staat, de rechtsopvolger van de in 1795 genationaliseerde VOC, werden vervolgens afspraken gemaakt over de verdeling van de eventuele vondsten. Deze commerciële berging veroorzaakte nogal wat opschudding in de archeologische wereld.

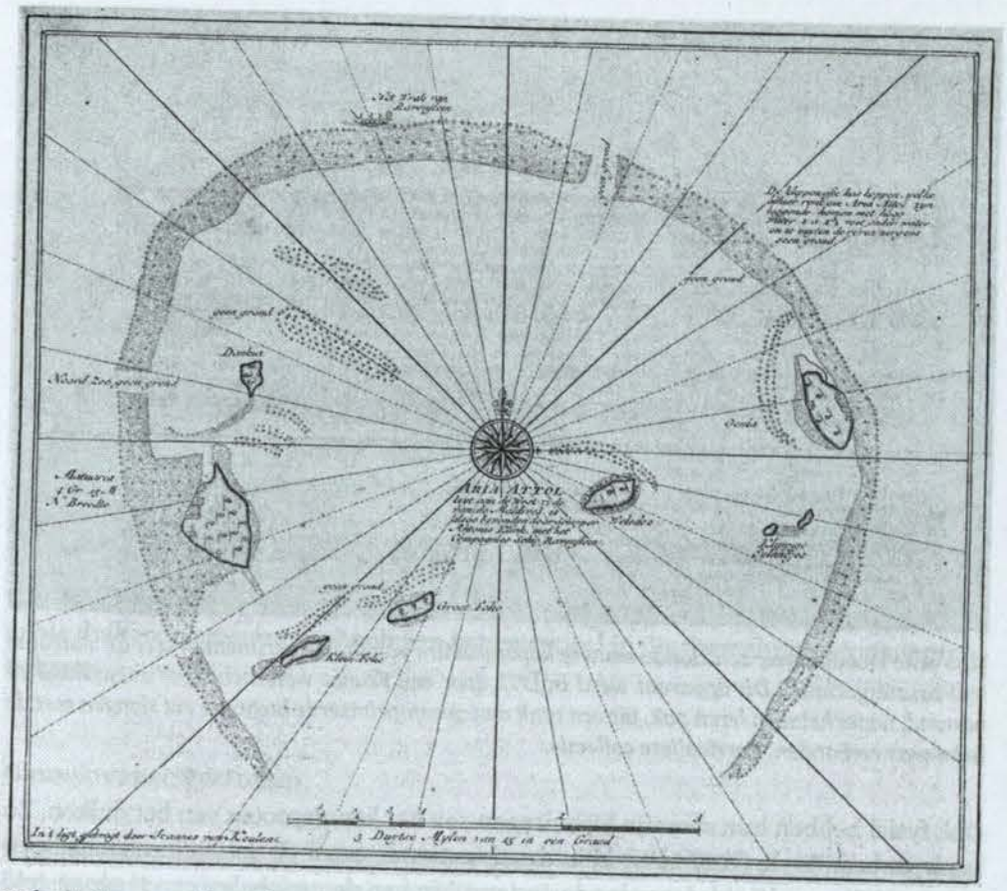
Zo werden de eerder gemaakte afspraken over het onderzoek en de verdeling van de opbrengst zonder medeweten van het Rijksmuseum, de Nederlandse participant in het onderzoek, veranderd. Het museum trok zich vervolgens terug. Daarna ontstond een hoogoplopend conflict tussen Nederlandse archeologen en het Engelse duikbedrijf over de uitvoering van de opgraving. Bovendien bestond veel onduidelijkheid over de positie van het wrak: lagen de scheepsresten nu wel of niet binnen de twaalfmijlszone of Nederlands territoir. Een cruciaal discussiepunt was de vraag of het wrak onder de in 1988 ingevoerde nieuwe Nederlandse Monumentenwet viel. In 1990 was de "Oorlog rond VOC-schip", zoals de *Provinciale Zeeuwse Courant* in datzelfde jaar kopte, eindelijk voorbij.[12]

Na Lethbridges duiktoestel stond de ontwikkeling van duikmachines niet stil. Een grote doorbraak in het moderne duiken vormde de uitvinding van Augustus Siebe (1788-1872), een in Engeland werkzame Duitse ingenieur. Hij ontwikkelde in 1837 een gesloten duiksysteem, waarbij lucht vanaf de oppervlakte door middel van een slang in de koperen helm van een duiker werd gepompt. Zijn duikpak zou daarna lange tijd de standaard duikuitrusting worden.

10 NA, VOC 11498, Overeenkomst gesloten tussen de kamer Zeeland en kapitein William Evans betreffende de berging van het verongelukte schip *'t Vliegend Hart*, 1736; A. Pol, *De schat van het Vliegend Hert: Compagniesgeld en smokkelgeld uit een VOC-schip* (Leiden 1993) 39-41.

11 G. Schilder, *Plaatsbepaling: De oude kaart in zijn verscheidenheid van toepassingen* (Amsterdam 1982); G. Schilder, 'How an early chart led to a shipwreck and its treasure' in: *The Map Collector* 27 (1984) 2-6.

12 H. van der Werf, 'Oorlog rond VOC-schip voorbij', in: *Provinciale Zeeuwse Courant*, 15 september 1990; Zie verder: Th. Toebosch, *Grondwerk: 200 jaar archeologie in Nederland* (Amsterdam 2003); '40 jaar onderwaterarcheologie, jagen op VOC-wrakken', TV-programma *Andere Tijden*, 10 december 2002.



Gedrukte kaart van het Ari-Atol (Maldiven) met aantekening: Waar het VOC-schip Ravesteyn *in 1726 strandde. Uit: deel VI van de* Nieuwe groote lichte Zee-fakkel *van Johannes van Keulen, 1753. De originele perkamenten manuscriptkaart, die rond 1728 door Abraham Anias werd vervaardigd, bevindt zich in de kaartencollectie van de Universiteit van Amsterdam. Particuliere collectie.*

Een andere mijlpaal in de duikgeschiedenis was omstreeks 1860 de uitvinding van een apparaat voorzien van een ademautomaat met vraagsysteem. Daarbij had de duiker een met perslucht gevulde metalen cilinder op zijn rug die door middel van een slang verbonden was met de duikhelm. De luchttoevoer naar de helm werd door kleppen geregeld. Deze *Aerophore* stond aan de basis van de moderne SCUBA-duikapparatuur en heeft bekendheid gekregen door het boek van Jules Verne (1828-1905) *Twintigduizend mijlen onder zee*.[13]

13 R.F. Marx, *Into the deep: The history of man's underwater exploration* (New York 1978) 52-66 en 86-88.

Nouvelle Découverte, *achttiende-eeuwse kopergravure van duikexperimenten met de 'machine hydrostatergatique'. Dit apparaat werd in 1772 door een Franse wetenschapper ontwikkeld en bestond, naast helm en leren pak, uit een tank met gecomprimeerde lucht die via slangen met de helm was verbonden. Particuliere collectie.*

Ook fysici hebben hun steentje bijgedragen aan het kennisproces van het duiken. Zo legde Robert Boyle (1627-1691) al in de zeventiende eeuw de relatie tussen druk en volume. Hij toonde aan dat verandering van één van de variabelen een tegengesteld evenredige reactie van de ander tot gevolg had. Een belangrijke ontdekking om volumeverandering van gasgevulde ruimten onder wisselende drukomstandigheden te begrijpen. Omdat de mens meerdere luchthoudende lichaamsholten bezit, behoort de door Boyle geformuleerde wetmatigheid tot de basiskennis van het duiken.[14]

Een andere doorbraak vormde de totstandkoming van de eerste decompressietabellen aan het begin van de twintigste eeuw. Daarbij leverde de Britse fysioloog John Scott Haldane (1860-1936) een belangrijke bijdrage door zijn biofysisch onderzoek naar stikstofbelvorming in weefsels, veroorzaakt door (snelle) drukafname na (langdurig) verblijf onder hyperbare omstandigheden. Haldane begon zijn onderzoek na toenemende medische klachten van arbeiders die bij de aanleg van brughoofden en tunnels werkzaamheden onder water verrichten. Aan het eind van de negentiende eeuw werden daarvoor grote duikklokken of *caissons* ingezet, waarbij

14 H.W. Waardenburg (red.), *Sportduiken: Instructieboek van de Nederlandse Onderwatersport Bond* (Den Haag, 1979) 18-20 en 31-36.

het water door middel van oppervlaktepompen buiten de kamers werd gehouden. De werknemers konden zodoende droog werken. Bij terugkeer aan de oppervlakte kregen veel van deze caissonwerkers medische klachten en sommigen overleden aan de gevolgen. Met zijn compartimententheorie legde Haldane de relatie tussen de eerdergenoemde belvorming en de verschillende menselijke weefsels en ontwikkelde de eerste decompressietabel. Door een juist gebruik van deze duiktabel, waarin de duiktijden voor een veilige opstijging naar de oppervlakte staan vermeld, kon de gevreesde caisson- of decompressieziekte worden voorkomen.[15]

Met de naoorlogse commerciële ontwikkeling van de duikapparatuur kwam het persluchtduiken binnen handbereik van particulieren. Tegenwoordig zijn alleen al in Nederland vele tienduizenden sportduikers actief. Een deel daarvan heeft zich gespecialiseerd in onderwaterarcheologie en het zijn vooral deze duikende amateur-archeologen die geregeld belangrijke vondsten doen. In 1994 werd binnen de Archeologische Werkgemeenschap Nederland (AWN) de Landelijke Werkgroep Archeologie Onder Water opgericht. Jeroen ter Brugge, hoofd collecties van het Maritiem Museum Rotterdam en voorzitter van de AWN, zal de samenwerking tussen de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM) en de duikende amateur-archeologen in een artikel in dit themanummer nader toelichten.

GRENSOVERSCHRIJDEND

Ontdekkingsreizen en de handels- en oorlogsvaart brachten Nederlandse zeevaarders in de loop der eeuwen in vele uithoeken van de wereld. Een groot deel van de materiële resten uit dit rijke maritieme verleden valt buiten het tegenwoordige Nederlandse grondgebied. Het beheer en behoud van dit culturele erfgoed worden bepaald door internationale afspraken. Robert Parthesius, zelf jarenlang betrokken bij archeologisch onderzoek in het buitenland en tegenwoordig directeur van het Centre for International Heritage Activities te Leiden, bespreekt in een navolgend artikel het belang van deze internationale samenwerking.

Dit themanummer wordt afgesloten met een *case-study* van Wendy van Duivenvoorde, universitair docent en conservator maritieme archeologie in Australië, over het bekendste wrak uit de Nederlandse geschiedenis. Van Duivenvoorde verrichtte jarenlang onderzoek naar de hout- en bouwconstructies van het in 1629 gestrande VOC-schip *Batavia* op de westkust van Australië. Deze studie lag aan de basis van

15 Zie: J.L. Phillips, *The bends: compressed air in the history of science, diving, and engineering* (New Haven, 1998).

haar dissertatie over de laat zestiende- en vroeg zeventiende-eeuwse bouwmethodes voor Nederlandse Oost-Indiëvaarders.

De maritieme archeologie heeft zich in de afgelopen decennia ontwikkeld tot een volwassen wetenschap met leerstoelen in binnen- en buitenland. Daarnaast zijn er internationale verdragen tot behoud van het maritieme erfgoed tot stand gekomen. Zo ondertekende Nederland in 1992 het Verdrag van Malta. Eén van de uitgangspunten van dit verdrag is dat het archeologische erfgoed een integrale bescherming krijgt. Ook als het nog niet tot monument is verklaard. Daarbij staat behoud van informatie *in situ* centraal. Pas bij bedreiging van de vindplaats volgt behoud *ex situ*, waarbij de aanwijsbare verstoorder voor de kosten opdraait. Voor de besluitvorming ten aanzien van het Nederlandse maritieme erfgoed buiten de landsgrenzen, werd een interdepartementaal beleidskader opgesteld.[16]

Tegelijkertijd werd het archeologisch bedrijf geprivatiseerd en werd een kwaliteitsnorm voor het archeologisch opgravingswerk in het leven geroepen.[17] Waren voorheen alleen de verschillende diensten voor oudheidkundig bodemonderzoek bevoegd om uitspraken te doen over het cultuurhistorisch belang van vondsten, nu gingen ook commerciële archeologische bedrijven zich ermee bemoeien.[18] Daarnaast kwam in 2006 een eind aan het door het Rijk betaalde archeologisch duikteam. Dit was een gevolg van de samenvoeging van verschillende organisaties in de eerder genoemde RACM, sinds kort omgedoopt tot RCE.

Liberalisering van de wetenschap bespaart veel overheidsgeld en archeologisch onderzoek wordt door kwaliteitsnormen gewaarborgd. Er lijkt dus geen vuiltje aan de lucht. Toch schuilt er een addertje onder het gras. Commerciële archeologische bedrijven willen per slot van rekening geld verdienen en kennisverwerving is daaraan ondergeschikt. Eén en ander leidde in 2006 tot Kamervragen naar aanleiding van de commerciële berging van het VOC-schip *Rooswijk*.[19] Een ander probleem is dat commerciële bedrijven afhankelijk zijn van opdrachtgevers die volgens het Verdrag van Malta de aanwijsbare verstoorders zijn. Niet alle archeologische vindplaatsen worden echter door menselijk ingrijpen bedreigd. Ook natuurlijke processen treden soms als verstoorder op. Voorheen werd dit onderzoek uit de algemene middelen bekostigd en door het niet meer bestaande archeologisch duikteam uitgevoerd.

16 Tweede Kamer, vergaderjaar 2001-2002, 28 000, nr. 62. 'Nederlandse historische scheepsvondsten en scheepsvindplaatsen in de vreemde', Den Haag, 26 april 2002.

17 'Regeling archeologische monumentenzorg', in: *Staatscourant*, 30 augustus 2007, 5.

18 J. van den Akker, M. Manders, W. van der Wens en A. Zandtra (red.), *Bundel Maritieme vindplaatsen* (Amersfoort 2007) 7.

19 Tweede Kamer, vergaderjaar 2001-2002, Aanhangsel van de Handelingen, 736, 887, 1214 en 1374. Vragen en antwoorden door Tweede Kamerlid A.M.V. Gerkens aan staatssecretaris M.C. van der Laan, 28 december 2005, 13 februari, 16 maart en 5 april 2006.

Zoals uit het voorgaande duidelijk wordt, is bij de opzet van dit themanummer gekozen voor een brede opzet. Meerdere deskundigen belichten de verschillende aspecten van de Nederlandse maritieme archeologie. Samen vormen de artikelen het raamwerk van het maritiem archeologisch onderzoek in Nederland.

RUUD PAESIE (1956) studeerde politicologie en geneeskunde aan de Universiteit Nijmegen. Tussen 1991 en 1994 was hij medewerker van de AAO (Afdeling Archeologie Onderwater) en betrokken bij het onderzoek naar een laat-Romeinse brug in de Maas bij Cuijk. Daarna verbleef hij langdurig in het buitenland, waaronder op de Maldiven, waar hij in 1997 het in 1726 gestrande Zeeuwse VOC-schip *Ravesteyn* lokaliseerde. Hierover publiceerde hij in 1999. In 2002 verscheen een tweede publicatie over het VOC-fluitschip *Stavenisse*, dat in 1686 voor de kust van Zuid-Afrika verging. In 2008 promoveerde Paesie aan de Universiteit Leiden op een onderzoek naar de illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika tijdens het achttiende-eeuwse handelsmonopolie van de West-Indische Compagnie. Naast zijn activiteiten als onderzoeker en publicist werkt hij tegenwoordig op de klinische afdeling voor crisisopvang jeugdpsychiatrie van Emergis, het centrum voor geestelijke gezondheidszorg in Zeeland.

De bakens verzet

Maritieme archeologie in Nederland in een stroomversnelling?

André van Holk

Inleiding

De Holocene wordingsgeschiedenis[1] van het landschap in de Lage Landen was, in de kustgebieden althans, een dynamisch gebeuren met een voortdurend verschuivende grens tussen land en water. Een groot deel van het Nederlandse landschap bestond uit een laaggelegen delta dooraderd met een fijnmazig netwerk van kreken, rivieren, stroompjes en meren. Door de mens zijn daar vanaf de Romeinse tijd kunstmatig gegraven kanalen aan toegevoegd. Van dit netwerk van waterwegen hebben mensen altijd intensief gebruik gemaakt. Zelfs daar waar ogenschijnlijk geen water was, werd gevaren.[2] Ook waagde men zich al vroeg op zee. Hoewel er geen directe aanwijzingen in de Nederlandse bodem voor zijn gevonden, blijkt uit meerdere vondsten van vaartuigen in Engeland en twee scheepsladingen met bronzen voorwerpen onder de Engelse kust, dat in de Bronstijd intensief verkeer over de Noordzee plaatsvond, waarbij bronzen voorwerpen en andere luxegoederen werden uitgewisseld.

Pas veel later, in de late Middeleeuwen, begon de intensiteit en vooral de massaliteit van het transport over water toe te nemen. Nederlandse steden gingen deel uitmaken van het internationale netwerk van de Hanze. De economische ontwikkeling culmineerde in de zeventiende eeuw in een dominante positie voor Amsterdam in de internationale wereldhandel.

Vreemd genoeg heeft dit varend verleden binnen de archeologische vakwereld slechts sporadisch en op bescheiden schaal geleid tot interesse voor scheepswrakken. In Nederland bestaat wel een lange traditie van opgravingen van schepen op het droge. Dat lijkt in eerste instantie misschien vreemd; schepen worden immers aller-

1 Het Holoceen is het geologische tijdvak na de laatste ijstijd en begint ongeveer 10.000 jaar geleden.

2 G.J. Schutten, *Varen waar geen water is. Reconstructie van een verdwenen wereld* (Hengelo 1981).

eerst geassocieerd met water. Kenmerkend voor de Nederlandse situatie is echter dat naast het grote aantal scheepswrakken onder water, een aanzienlijk deel daarvan op het droge is gevonden en onderzocht.

De reden daarvoor is tweeledig. Aan het eind van de laatste ijstijd (Weichselien), circa 10.000 jaar geleden, trad een klimaatsverbetering op. Het werd warmer en poolijskappen en gebergtegletsjers begonnen te smelten, met als gevolg een snelle stijging van de zeespiegel. Daarnaast vond bodemdaling plaats. Beide factoren hebben in het kust- en rivierengebied geleid tot een dynamisch milieu met afzettingen van dikke pakketten rivier- en (Noord)zee sedimenten. Schepen die nadat ze waren vergaan in deze sedimenten ingebed raakten, maakten een grote kans om bewaard te blijven. Tegenwoordig worden scheepswrakken dus vaak gevonden in verlandde kreken en rivierarmen. Een tweede reden daarvoor is het menselijk ingrijpen in het milieu. Door de aanleg van kaden en dijken zijn vanaf de elfde eeuw grote gebieden ingepolderd. In deze polders worden veel scheepswrakken gevonden. Het beste voorbeeld daarvan is de provincie Flevoland, met meer dan 450 wrakken. Wel heeft in het Nederlandse kustgebied sterke erosie plaatsgevonden, bijvoorbeeld tijdens de vorming van de Zuiderzee.[3] Waarschijnlijk is dat de reden dat uit het IJsselmeergebied geen scheepswrakken bekend zijn die ouder zijn dan de dertiende eeuw.

Omdat de onderwaterarcheologie van schepen te maken heeft met een geheel eigen methodologische en technologische problematiek, is in dit themanummer gekozen voor een separate behandeling van de maritieme archeologie op het droge en onder water. Daarmee wil overigens niet gezegd zijn dat er een principieel verschil bestaat tussen de droge en natte archeologie, anders dan op het vlak van de gebruikte methoden.

Grillige ontwikkeling

De maritieme archeologie in Nederland kent een grillige ontwikkeling, waarin stabiliteit en continuïteit ontbreken.[4] Van een academische inbedding is tot in een recent

3 De Zuiderzee is ontstaan uit het Almere. Als gevolg van de stijging van de zeespiegel gecombineerd met bodemdaling, ontstond door inbraken van de zee een steeds opener verbinding met de Noordzee. Dit leidde tot verzilting van het Almere en het ontstaan van de Zuiderzee.

4 In dit artikel wordt voornamelijk aandacht besteed aan scheepsvondsten in Flevoland, omdat de belangrijkste ontwikkelingen op dit vakgebied daar hebben plaatsgevonden. Dat wil natuurlijk niet zeggen dat elders in Nederland geen scheepswrakken zijn gevonden die van belang zijn of een impuls aan het onderzoek hebben gegeven. Internationale faam geniet bijvoorbeeld de mesolithische boomstamboot van Pesse (in eerste instantie niet als zodanig herkend!) en het Utrechts schip. Het onderzoek van Glavimans was van belang

verleden nauwelijks sprake geweest. Een verklaring daarvoor is dat de archeologie een jonge wetenschap is en dat de maritieme archeologie een nog weer jongere specialisatie binnen de archeologie vormt. Zeker in vergelijking met bijvoorbeeld Scandinavië is de maritieme archeologie in ons land laat op gang gekomen. Vanaf het midden van de negentiende eeuw heeft daar in kwalitatief opzicht goed uitgevoerd onderzoek van scheepswrakken plaatsgevonden.

In 1822 beleefde de maritieme archeologie ook in Nederland een voortvarende start, met onderzoek door C.J. Glavimans (onderconstructeur bij de marine, 1795-1857).[5] Hij kan met recht als de grondlegger van de maritieme archeologie worden beschouwd. Na dit veelbelovende begin bleef het echter lange tijd stil. De latere vondsten van scheepshout uit de Romeinse tijd te Vechten en van boomstamboten[6] op verschillende plaatsen in het land trokken niet echt de aandacht.

Glavimans' onderzoek betrof een vaartuig aan de Langstraat in Capelle, dat functioneerde als onderdeel van een schipbrug, die tijdens het beleg van Geertruidenberg in 1593 werd vernield.[7] Het onderzoek van Glavimans trok zelfs de aandacht van C.J.C. Reuvens (1793-1836), de eerste hoogleraar niet-klassieke archeologie in Nederland.[8] Een eeuw later, in 1930, trok het onderzoek van het schip van Utrecht, gevonden aan de Van Hoornekade, eveneens aandacht in wetenschappelijke kring, maar opmerkelijk is dat er slechts enkele summiere publicaties over het onderzoek verschenen.[9] Pas in 1984 kreeg het vaartuig de aandacht die het verdient en werden misvattingen over constructie, vaargebied en ouderdom de wereld uitgeholpen.[10]

maar heeft niet zozeer een vervolg gekregen. Daarnaast zijn er de opgravingen van schepen uit de Romeinse tijd, met als bekendste Zwammerdam en recentelijk de Meern. In de laatstgenoemde opgraving zijn nieuwe onderzoeksmethoden toegepast, terwijl het niveau van uitwerking van het onderzoek van ongekend hoog niveau is.

5 Naar hem is het Glavimans Symposion vernoemd.

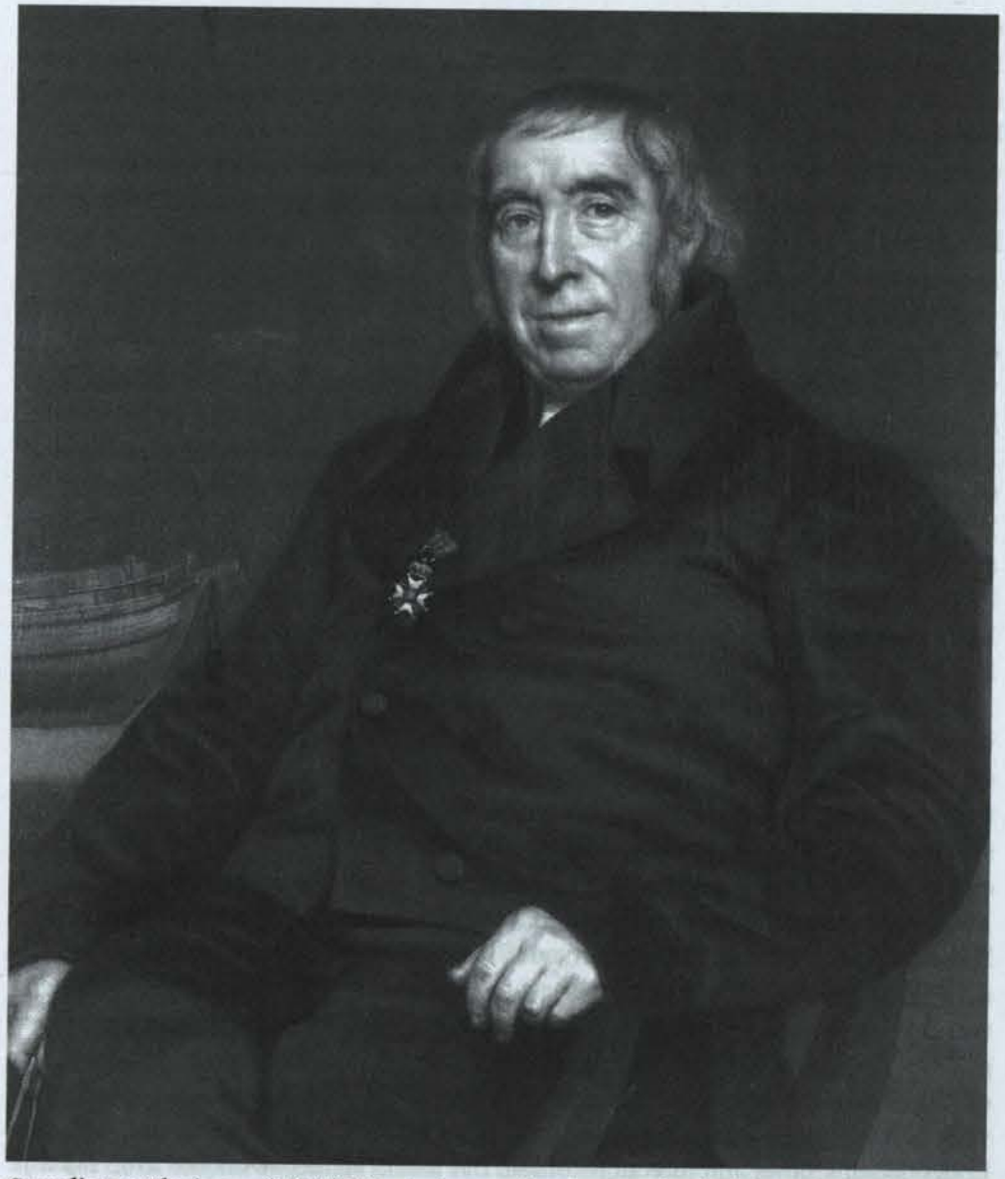
6 Th. Maarleveld, 'Boten zonder geschiedenis, of wie is er bang voor een boomstamboot?' in: R. Oosting en J. van den Akker, *Boomstamkano's, overnaadse schepen en tuigage* (Inleidingen gehouden tijdens het tiende Glavimans Symposion Lelystad, 20 april 2006) 5-25.

7 Reinders, R., 'Scheepsarcheologie in Nederland' in: *Verantwoord onder water. KNOB-Congres 15 maart 1985* (Zutphen 1986), 20.

8 Ibidem, 15-20.

9 Ibidem, 20-21.

10 Oorspronkelijk was het schip gedateerd in de achtste eeuw na Christus. In een later stadium uitgevoerd dendrochronologisch onderzoek plaatste de bouw van het schip in de elfde eeuw na Christus. Daarnaast bleek de oorspronkelijk reconstructie als een vaartuig met een dek, niet te kloppen: het gaat om een geheel open vaartuig. Tenslotte kan het vaartuig niet als voorloper van de *hulk* worden beschouwd, het was een schip dat alleen geschikt was voor het binnenwater. R. Vlek, R., *The Mediaeval Utrecht Boat: the history and evaluation of one of the first nautical archaeological excavations and reconstructions in the Low Countries.*



Cornelis Jan Glavimans (1795-1857), pionier van de scheepsarcheologie in Nederland. Geschilderd portret door Cornelis Cels in 1841. Collectie Maritiem Museum Rotterdam.

In feite ging het om incidentele belangstelling, die niet leidde tot het formuleren van wetenschappelijke vraagstellingen. Dat veranderde toen de Noordoostpolder in 1941/1942 droogviel. Het archeologisch onderzoek werd daar ter hand genomen door P.J.R. Modderman (1919-2005), wetenschappelijk assistent van A.E. van Giffen

(1884-1973), directeur van het Biologisch Archaeologisch Instituut te Groningen. De archeologie in de Noordoostpolder kreeg daarmee bij de Rijksuniversiteit Groningen een wetenschappelijke status. Modderman schreef een dissertatie over zijn bevindingen, waarin hij ondermeer inging op de vondst van een scheepswrak dat hij terecht identificeerde als een kogge of beter een kogge-achtig vaartuig.[11] Daarmee is het vaartuig op kavel M 107 het eerste scheepswrak in Europa dat als kogge is herkend. Ten onrechte staat in internationale kring de vondst van de Bremer kogge in 1962 als zodanig te boek.

Helaas moeten we constateren dat het goed uitgevoerde werk van Modderman ook weer een eenzaam hoogtepunt is, een mijlpaal in het onderzoek, dat geen (direct) vervolg kende. Het opgraven van schepen werd zelfs, vanwege het specialistische karakter, tussen 1943 en 1947 overgedragen aan het Openluchtmuseum te Arnhem. In 1946 nam G.D. van der Heide (1915-2006) het roer over van Modderman. Hij bleef tot 1974 in functie. Intussen was in 1947 de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) opgericht en vanaf dat moment ressorteerde de scheepsarcheologie daaronder. Met Van der Heide kwam de nadruk van het onderzoek te liggen op de bijdrage die scheepswrakken kunnen leveren aan het dateren van bodemlagen. Ook kregen museale aspecten en het informeren van een breed publiek op de locatie Schokland – inmiddels tot museum getransformeerd – de aandacht.

Bij het droogvallen van Oostelijk Flevoland in 1957 doken weldra zoveel scheepswrakken op dat de capaciteit ontbrak om systematisch onderzoek te doen. Het gevolg was dat de vele opgravingen die tot 1974 zijn uitgevoerd van sterk wisselende kwaliteit zijn. Ook verschenen geen opgravingsverslagen en bleef het wetenschappelijk, synthetiserend onderzoek liggen. De maritieme archeologie in de polders raakte in een isolement.

De verantwoordelijkheid voor het onderzoek werd in 1954 overgedragen aan de Directie Wieringermeer, de latere (vanaf 1963) Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders (RIJP). Eén van de redenen daarvoor was, dat de ROB wettelijk niet bevoegd was om een museumcollectie te beheren. Iets dat van belang is voor het publieksgerichte, museale aspect van de maritieme archeologie. Het is ook een aspect dat onlosmakelijk met maritiem-archeologisch onderzoek is verbonden, omdat schepen vaak zijn vergaan als gevolg van een catastrofe en daardoor als integrale artefacten in het bodemarchief zijn terechtgekomen. Dat maakt scheepswrakken aantrekkelijk voor een breed publiek. Daarin zit tegelijkertijd een valkuil: om het schip met de complete inventaris en lading te conserveren en te restaureren is een relatief grote inspanning in tijd en geld vereist.

11 P.J.R. Modderman, *Over de wording en de beteekenis van het Zuiderzeegebied* (Groningen 1945) 75-81.

Het onderbrengen van een archeologische dienst bij een projectorganisatie die tot taak heeft polders te ontginnen en in te richten, heeft zijn bedenkelijke kanten. De dossiers betreffende scheepsopgravingen in Flevoland bevatten frasen als: "Kunt u op korte termijn dit schip even weghalen, anders gaan we er met onze machines doorheen." Anderzijds was er ook een voordeel verbonden aan de projectorganisatie. Veel ondersteunende diensten had men zelf in huis en als de oogst goed was, kwamen er nog wel eens extra middelen vrij voor archeologisch onderzoek.

In 1971 verhuisde de afdeling scheepsarcheologie van Schokland naar Ketelhaven. Kort daarop – in 1975 – werd H.R. Reinders aangesteld als opvolger van Van der Heide. Van meet af aan legde hij de nadruk op het scheepsbouwkundig aspect, onder meer door het aanstellen van een scheepsbouwkundige. Daarbij werden andere facetten van het onderzoek, zoals bodemkunde en de vaak uitgebreide scheepsuitrusting en -inventaris niet verwaarloosd. Het synthetiserende onderzoek kwam op gang, waarbij de historische context van de vergane schepen in het onderzoek werd geïntegreerd. Een goed voorbeeld is een studie naar het uitdiepen van de haven van Amsterdam, naar aanleiding van de opgraving van twee modderschouwen in Flevoland.[12]

De organisatie van de maritieme archeologie in de IJsselmeerpolders (en incidenteel daarbuiten) kreeg steeds meer het karakter van een goed geoliede machine. De opgraving van Romeinse schepen bij Zwammerdam tussen 1971 en 1974 gaf een belangrijke impuls voor de ontwikkeling van een methode voor conservering met polyethyleenglycol. Aan de horizon doemde echter een nieuwe dreiging op die grote invloed zou hebben op de verdere ontwikkeling van de scheepsarcheologie in Nederland. De inrichting van Flevoland naderde zijn voltooiing en taken van de RIJP moesten worden overgedragen.[13] Wat het volgende project zou moeten worden, de drooglegging van de Markerwaard, raakte vanwege de economische recessie in de jaren zeventig, van de baan. De plannen voor de Markerwaard stuitten ook op groot protest van watersporters en natuurliefhebbers, zodat de regering in 1990 definitief afzag van inpoldering. In het kader van het bezuinigingsbeleid van de rijksoverheid werden het taakgebied en de taakuitvoering van de RIJP in 1985 in heroverweging genomen, wat betekende dat de taken van de Rijksdienst moesten worden overgedragen aan andere partijen, zoals lokale overheden en marktpartijen. Pas in 1996 werd dit traject helemaal afgerond.

Voor de scheepsarcheologie moest een nieuw 'thuis' worden gevonden. Dit stuitte op voornamelijk financiële en moeilijk oplosbare problemen. Minister-president

12 R. Reinders, 'Het uitdiepen van de haven van Amsterdam in de zeventiende eeuw' in: *50 jaar onderzoek door de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders* (Lelystad 1981, Flevobericht 163) 255-264.

13 H. Pruntel, *Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Heroverwogen en opgeheven* (Lelystad 1997) 11.

R.F.M. Lubbers bemoeide zich persoonlijk met de situatie en stelde voor om de toegangsprijs van het museum te Ketelhaven te verhogen met fl. 1,50.[14] Tijdelijk, tot 1992, maakte de scheepsarcheologie onderdeel uit van Rijkswaterstaat, Directie Flevoland. Besloten werd vervolgens om de taken opnieuw onder te brengen bij de ROB. Het probleem dat de Rijksdienst geen collecties mocht beheren, werd opgelost door de collectie als open depot te presenteren. De uiteindelijke overdracht van taken aan het ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur (WVC) verliep moeizaam. B. Fokkens (hoofd van de Cultuurtechnische Afdeling en plaatsvervangend directeur Landinrichting) verzuchtte: "het is soms gemakkelijker om iets over te dragen aan bedrijven dan aan de overheid."[15]

Met al deze veranderingen en wisselingen van de wacht werd de huisvesting te Ketelhaven een probleem. Nu zowel de natte als droge scheepsarcheologie onder het ministerie van WVC ressorteerden lag het voor de hand om beide instellingen samen te voegen. Daarnaast kon de gestaag groeiende collectie niet meer in Ketelhaven worden ondergebracht.[16] De Afdeling Archeologie Onder Water van WVC fuseerde in 1994 met 'Ketelhaven'. Beide afdelingen gingen vanaf 1995 samen verder onder de naam Nederlands Instituut voor Scheeps- en onderwaterArcheologie (NISA). Een nieuwe locatie voor dit instituut werd gevonden te Lelystad, waar een prachtig onderkomen werd neergezet, ontworpen door architect Kees Christiaanse. Reinders werd in 1991 opgevolgd door J.M.A.W. Morel, die tot 2000 directeur van het NISA was. Een project betreffende (her)verkenningen van vindplaatsen van scheepswrakken werd onder zijn leiding met grote voortvarendheid opgepakt.

Toen de ROB in 2006 van naam veranderde en Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM) ging heten, werd het NISA omgevormd tot RACM-Lelystad. Na vele wisselingen in de aansturing is sinds 2006 B.A. van Tilburg locatiemanager van RACM-Lelystad.[17] De koers die is uitgezet is vooral een museale. Oudere plannen om meerdere paviljoens te bouwen met scheepsarcheologische presentaties worden met nieuw elan opgepakt. Een eerste buitenvitrine voor de beurtvaarder B 71 is inmiddels gerealiseerd. Aangezien het gaat om een specialistisch instituut, het enige dat volledig is gericht en toegespitst op de zorg voor en het onderzoek van scheepsarcheologie[18], verdient het aanbeveling ook in te blijven zetten op onderzoekscapaciteit, om zo de bestaande kennis te behouden en verder uit te bouwen.

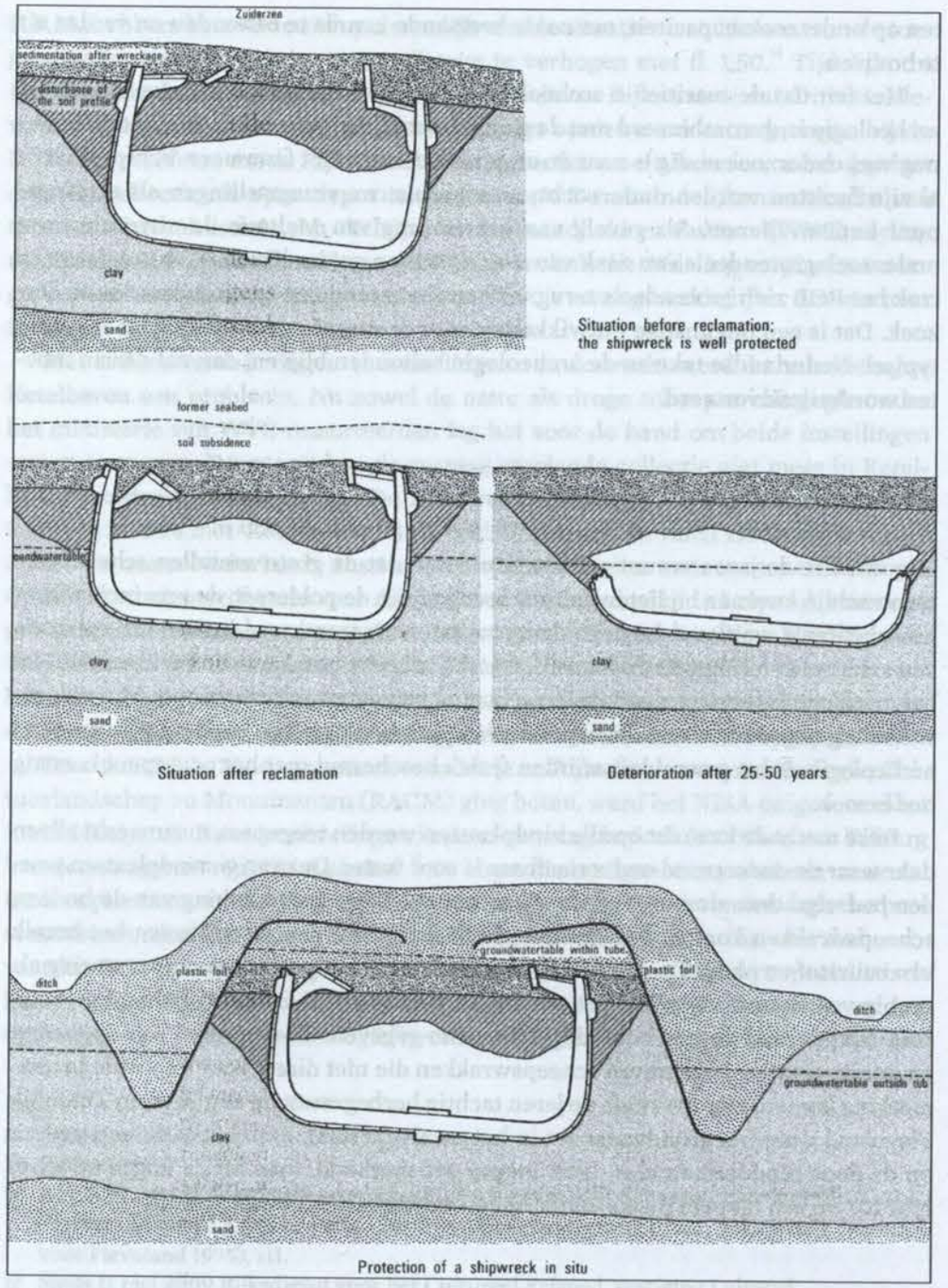
Het feit dat de maritieme archeologie een relatief jong specialisme binnen de archeologie is, gecombineerd met de grillige ontwikkeling van het vak, betekent dat nog veel onderzoek nodig is naar de empirische basis. Het fenomeen 'schip' moet in al zijn facetten worden onderzocht, waarbij nieuwe vraagstellingen als uitgangspunt kunnen dienen. Als gevolg van het verdrag van Malta is de uitvoering van onderzoek grotendeels een zaak van marktpartijen geworden. In verband daarmee trok het ROB zich grotendeels terug uit het uitvoerende en synthetiserende onderzoek. Dat is een ongunstige ontwikkeling voor de maritieme archeologie. Wil deze typisch Nederlandse tak van de archeologie behouden blijven, dan zal daarin moeten worden geïnvesteerd.

Behoud en beheer

Het werd in de jaren zeventig al snel duidelijk dat de grote aantallen schepen die tevoorschijn kwamen bij het in cultuur brengen van de polders in de provincie Flevoland, bedreigd werden door degradatieprocessen. Daarom werd in 1975 een methode van veldconservering geïntroduceerd, waarbij scheepswrakken werden ingepakt. Het belangrijkste effect was een lokale verhoging van de grondwaterstand. Met de ontwikkeling van deze methode liep de scheepsarcheologie ver voor op de algemene archeologie. Scheepswrakken werden fysiek beschermd met het oog op toekomstig onderzoek.

Deze methode kan niet op alle vindplaatsen worden toegepast, maar werkt alleen daar waar de ondergrond ondoorlaatbaar is voor water. De overige vindplaatsen worden bedreigd door drainage en daarmee samenhangende inklinking van de bodem; scheepswrakken komen steeds ondieper in de bodem te liggen, binnen het bereik van zuurstof en ploeg. De wetgeving voorziet niet in het probleem van verstoring als gevolg van deze 'natuurlijke processen'. In veel gevallen is alleen behoud 'ex situ' mogelijk, dat wil zeggen het veiligstellen van gegevens door middel van opgraving en documentatie. Opgegraven scheepswrakken die niet direct voor expositie in aanmerking komen, worden sinds de jaren tachtig herbegraven op een kavel in Zuidelijk Flevoland waar het grondwater tot in het maaiveld staat. Feitelijk is dit een variant op de door Modderman al in 1944 toegepaste methode, toen hij de kogge op kavel NM 107 op een diepere plaats onder het grondwater heeft herbegraven.

14 Ibidem, 148-149.
15 Ibidem, 147.
16 J.M.A.W. Morel, 'Verplaatsing van het Rijksmuseum voor Scheepsarcheologie' in: G.H.L. Tiesinga (eindred.), *Door voeten, wind en stoom bewogen* (Cultuur Historisch Jaarboek voor Flevoland 1995), 111.
17 Sinds 11 mei 2009 Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, vestiging Lelystad.
18 J.M.A.W. Morel en R. Oosting, 'Inleiding' in: *NISA Jaarboek 1*, jaarverslag 1994 (= Flevobericht 395) (Almere 1995), 5.



Principe van veldconservering van scheepswrakken te Flevoland uit: R. Reinders, Shipwrecks from the Zuiderzee *(Lelystad 1982), 13.*

ONDERWIJS EN DOORSTART

Het is merkwaardig dat in een land waar de geschiedenis zo nauw samenhangt met het transport over water, de bijbehorende materiële cultuur zo weinig onderwerp van studie binnen academische kring is geweest. En dat terwijl in het bodemarchief schepen – als neerslag van intensief verkeer over water – rijkelijk zijn vertegenwoordigd.

In het verleden is op bescheiden schaal wat aan maritieme archeologie gedaan aan de faculteit Archeologie van de Universiteit Leiden; een inleidende cursus door Th.J. Maarleveld in de periode 1994-2006, later uitgebreid met een cursus 'Capita selecta' door A.F.L. van Holk gedurende de jaren 1998-2002. Nu is de maritieme archeologie daar in de bachelor geformaliseerd als keuzevak binnen het bijvak historische archeologie in nederlandse context en wordt gegeven door R. de Leeuwe.

Van 1987 tot 1997 was J.H.G. Gawronsky als maritiem en historisch archeoloog verbonden aan het Instituut voor Pre- en Protohistorie van de Universiteit van Amsterdam. Vanaf 2008 bezet hij de bijzondere leerstoel maritieme en urbane archeologie van de late middeleeuwen en vroegmoderne tijd bij het Amsterdams Archeologisch Centrum, onderdeel van de faculteit der Geesteswetenschappen van die universiteit. Daar wordt een korte introductie voor eerstejaars studenten gegeven en bestaat de mogelijkheid in de bachelor het keuzevak Maritieme Expansie te volgen.

Met de komst van Reinders naar de Rijksuniversiteit Groningen (RUG) is ook daar op bescheiden schaal aandacht aan de maritieme archeologie besteed in de vorm van een inleidende cursus maritieme archeologie. Inmiddels is aan die universiteit de bijzondere Flevoland leerstoel maritieme archeologie ingesteld (2008), die bezet wordt door de auteur van dit artikel. Binnen de Research Master Art History and Archaeology is daar de maritieme archeologie één van de drie aandachtsgebieden. Een belangrijk onderdeel van de opleiding vormt de Fieldschool for Maritime Archaeology Flevoland (IFMAF)[19], die studenten jaarlijks de mogelijkheid biedt om deel te nemen aan de opgraving van een scheepswrak in de provincie Flevoland.

De opleiding in Groningen en de IFMAF vormen een unieke samenwerking tussen de provincie Flevoland, de gemeente Lelystad, de RACM, het Nieuw Land Erfgoedcentrum en de RUG. Alleen door de samenwerking van meerdere partijen bleek het mogelijk veldschool en opleiding op te zetten zodat daarmee de maritieme archeologie (in Flevoland) opnieuw de wind in de zeilen krijgt.

19 De IFMAF is een samenwerkingsverband tussen de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Nieuw Land Erfgoedcentrum en de RUG, dat wordt gefinancierd door de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad.

Fieldschool in actie op kavel M 107 in de Noordoostpolder, tijdens een herverkenning van de 'Modderman' kogge. Foto G.G.W. Schreurs, collectie RACM Lelystad.

Het zijn belangrijke aanzetten om de maritieme archeologie een plaats te geven binnen de archeologie in de academische wereld. Een plaats die nodig is, omdat het transport over water niet alleen in de Nederlandse situatie, maar ook op wereldschaal, al zo vroeg in het verleden een belangrijke rol heeft gespeeld bij de totstandkoming van contacten tussen mensen. Ook een plaats die moet worden gekoesterd en verder moet worden uitgebouwd om ervoor te zorgen dat de opgebouwde kennis kan worden doorgegeven, verder ontwikkeld en tot bloei gebracht.

André Frederik Lambertus van Holk (1957) is bijzonder hoogleraar maritieme archeologie aan de Rijksuniversiteit Groningen. Daarnaast is hij coördinator van het Steunpunt Archeologie en Jonge Monumenten Flevoland. Zijn speciale interessegebied betreft de maritieme materiële cultuur van binnen- en kustvaart, alsmede het maritieme cultuurlandschap van Noordwest-Europa van de Romeinse tot in de (post)middeleeuwse tijd.

Hij studeerde geografie en prehistorie in Groningen en promoveerde in 1996 op een onderzoek naar materiële cultuur aan boord van binnenschepen (1600-1900). Als projectleider was hij betrokken bij verschillende opgravingen van scheepswrakken in Flevoland en Utrecht. Verder werkte Van Holk als onderzoeker bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (1997-2004), nam deel aan het Moss-project (2003-2004, *Monitoring, Safeguarding and Visualising North-European Shipwreck Sites: Common European Underwater Cultural Heritage – Culture 2000 program of the EU*), was medewerker bij de Universiteit Leiden (1998-2002) en gastdocent aan de Rijksuniversiteit Groningen (2003-2008). Hij is lid van de het bestuur van de Glavimans Stichting.

Duikteam NISA/ROB

Tien jaar professioneel archeologisch duiken in Nederland

ARENT VOS

INLEIDING

Gedurende bijna drie decennia, in de periode 1980-2006, werd in Nederland het professioneel archeologisch veldwerk onder water georganiseerd vanuit de rijksoverheid, in casu het Ministerie van Cultuur. Even, van 1997 tot en met 2006, was zelfs structureel sprake van een professioneel archeologisch duikteam als onderdeel van het Nederlands Instituut voor Scheeps- en onderwaterArcheologie (NISA). Een reorganisatie in 2006 van NISA/ROB (Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, zie voor deze organisaties het artikel van André van Holk) betekende alweer het einde van het duikteam en daarmee van het structurele, jaarlijkse veldwerk onder water. Gedurende heel zijn bestaan was het NISA de enige actor op het gebied van de professionele onderwaterarcheologie. In dit artikel wordt teruggeblikt op een decennium professioneel archeologisch duiken.

VOORGESCHIEDENIS

In Nederland worden de termen onderwaterarcheologie, scheepsarcheologie en maritieme archeologie met nuanceverschillen in betekenis naast en door elkaar gebruikt. In de internationale vakwereld is veel gediscussieerd over de meest geschikte term.[1] Er zijn verschillende alternatieven naar voren gebracht. Behalve maritime archaeology ook marine-, nautical-, naval-, underwater-, boat- and ship-archaeology en archaeology of watertransport, maar geen enkele term dekt de lading geheel. Uiteindelijk is de term maritieme archeologie de meestomvattende.

Maritieme archeologie is een specialisme, dat onderzoekt hoe en met welke transportmiddelen mensen vroeger gebruik maakten van de vaarwegen. Het onderzoeksgebied betreft natuurlijk scheepsconstructies, -uitrustingen en -ladingen, maar ook het wonen, leven en werken aan boord. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de positie die schepen, scheepsbouw en transport innemen in de diverse sociale, economische en militaire systemen. Ook havens, kadewerken en scheepshellingen zijn onderwerp van onderzoek. Bij het begrip onderwaterarcheologie wordt in de eerste plaats gedacht aan resten van gezonken schepen, maar men kan ook denken aan verzonken landschappen of bebouwingsresten uit verschillende tijdvakken. Feitelijk is onderwaterarcheologie gewoon (maritieme) archeologie, alleen het werkmilieu en de toegepaste technieken zijn sterk onderscheiden. In lijn met het voorgaande hebben NISA/ROB en het professioneel archeologisch duikteam hun taak altijd breed opgevat.[2]

Terwijl het vak archeologie in Nederland een traditie heeft van twee eeuwen, is scheepsarcheologie een relatief jong specialisme. Zoals blijkt uit het artikel van Van Holk was pas bij de drooglegging van de IJsselmeerpolders sprake van het eerste echt systematische scheepsarcheologisch onderzoek in Nederland. Onderwaterarcheologie is van nog jongere datum dan scheepsarcheologie. Sporadisch werden vroeger in het Middellandse Zeegebied door sponsduikers wel eens archeologische resten geborgen, maar pas sinds de ontwikkeling van de zogenaamde scuba-duikapparatuur in het begin van de jaren veertig van de vorige eeuw, konden mensen relatief gemakkelijk onder water gaan. In de volgende decennia kwam in het Middellandse Zeegebied het duiken snel tot ontwikkeling. Sportduikers stuitten steeds vaker op scheepswrakken – dikwijls zeer oud, tot zelfs preklassiek – die vervolgens nogal eens onoordeelkundig werden leeggehaald. Pogingen om scheepsopgravingen te laten uitvoeren door professionele duikers, begeleid door archeologen die zelf niet te water gingen, leidden tot situaties, die afhankelijk van het gezichtspunt van de toeschouwer kunnen worden bestempeld als lachwekkend of schandalig.[3] De eerste scheepsopgraving onder water, die door duikende archeologen werd uitgevoerd, vond plaats in 1960. Het betrof een wrak van omstreeks 1200 voor Christus bij Cape

1 Keith Muckelroy, *Maritime archaeology* (Cambridge etc. 1978); Sean McGrail, 'Maritime archaeology present and future' in: McGrail, Sean (ed.) *Aspects of maritime archaeology and ethnography. Papers based on those presented to an international seminar held at the university of Bristol in march, 1982* (London 1984) 11-40; Jeremy Green, *Maritime archaeology. A technical handbook* (Amsterdam etc. 1990/ 2004).

2 Bijvoorbeeld A.D.Vos, *Resten van Romeinse bruggen in de Maas te Maastricht*, ROB Rapportage Archeologische Monumentenzorg 100 (Amersfoort 2004); M. Manders, 'Medemblik Scheepshelling', in: W.Blazer/J.Roefstra (eds.), *Archeologische Kroniek Noord-Holland over 2001*, I Noord-Holland, Holland 34 (2002) 33-34.

3 Trevor Norton, *Stars beneath the sea. The extraordinary lives of the pioneers of diving* (Londen 1999) 217-263. Bladzijde 225-229 is in het bijzonder "onthullend" over de vroege samenwerking tussen beroepsduikers en archeologen.

Gelidonya en het onderzoek werd geleid door de jonge Amerikaanse archeoloog George Bass. Daar werd aangetoond, dat het mogelijk is ook onder water gedegen archeologisch onderzoek uit te voeren, mits met gekwalificeerde mensen en de benodigde hulpmiddelen.[4]

In Nederland waren de wateren minder uitnodigend dan de Middellandse Zee: troebel, koud en dikwijls met forse (getijden)stromingen. De duiksport werd hier pas in de jaren 1960-1970 enigszins populair. Vanaf dat moment werden ook hier archeologisch waardevolle objecten onder water aangetroffen, vaak op aanwijzing van vissers. Die vindplaatsen – meestal scheepswrakken – werden door de duikers vaak voor zichzelf gehouden en deels met reden: er bestond veel onderlinge concurrentie. Soms werden concessies aangevraagd – en zowaar verkregen! – om archeologische ladingen te bergen. Daarbij ging het dikwijls primair om de oud-metaal-waarde van ankers, kanonnen en objecten van lood, tin, brons of koper. Zelfs als de duikers een meer inhoudelijke interesse hadden, werd de context zelden gedocumenteerd en bovendien werd door de bergingsacties verdere erosie van de vindplaatsen versneld. Het moment dat door het Ministerie van Cultuur werd geconstateerd dat dit een ongewenste ontwikkeling was, kan worden beschouwd als het begin van de professionele onderwaterarcheologie in Nederland.[5]

Vier fasen (1980-2006)

In de ontwikkeling van de professionele onderwaterarcheologie in Nederland zijn vier fasen te onderscheiden. De periode 1980-1985 kan worden gezien als verkennende fase. Het Ministerie van CRM stelde de duikende archeologiestudent Thijs Maarleveld aan als coördinator onderwaterarcheologie. Hij kreeg de opdracht te onderzoeken of en hoe het Rijk verantwoordelijkheid zou moeten nemen in de archeologische monumentenzorg onder water. Er was sprake van een tijdelijke deeltijdfunctie (jaarcontracten voor 0,3 fte) en slechts sporadisch kon Maarleveld zelf met sportduikers onderzoek onder water doen.[6] Inhoudelijk werd samengewerkt met de Afdeling Scheepsarcheologie van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Deze fase werd in 1985 afgesloten met het besluit van minister Elco Brinkman, dat de Monumentenwet ook onder water van toepassing was, wat expliciet werd vastgelegd in een nieuwe Monumentenwet (1988). Ook werd in 1985 de Afdeling Archeologie Onderwater (AAO) in het leven geroepen (vanaf 1 januari 1990 ondergebracht bij de ROB). Maarleveld, inmiddels ervaren in de maritiem archeologische monumentenzorg, werd hoofd van deze afdeling.

In de periode 1986-1994, de tweede fase, werd een kleine groep gemotiveerde duikers, waaronder studenten geschiedenis en archeologie, ingezet om echte opgravingen onder water te verrichten.[7] Vooral de eerste jaren van deze periode werd uitgebreid geëxperimenteerd met allerlei methoden en technieken om in Nederlandse wateren (slecht zicht, harde stroming) en met beperkt budget toch kwalitatief hoogwaardig opgravingswerk te doen. Vanaf 1987 werden grote aantallen duikers uit binnen- en buitenland ingezet. Het betrof vrijwilligers en studenten archeologie, meestal met sportduikcertificaten.[8] Vooral 's zomers was er aan medewerkers geen gebrek, maar 's winters was er nauwelijks capaciteit om de verzamelde data te verwerken. Deze fase werd afgesloten toen in december 1994 het nieuwe ARBO-besluit 'Arbeid onder Overdruk' van kracht werd, ook wel bekend als 'Duikbesluit'. De meest ingrijpende maatregel was dat voortaan arbeid onder water alleen mocht worden verricht door mensen met een erkend beroepsduikcertificaat. Werken met sportduikers werd dus verboden.

De jaren 1995 en 1996 vormden een soort tussenfase, waarin de nieuwe ARBO-eisen werden geïmplementeerd. Vaste medewerkers en vrijwilligers kregen in 1995 de mogelijkheid om het beroepsduikcertificaat NDC-A te behalen en/of deel te nemen aan een applicatiecursus voor het certificaat NDC-B.[9] In 1996 werd weer een volledig seizoen veldwerk gedraaid, ditmaal met een team van dertien beroepsduikers.

De vierde en laatste fase (1997-2006) ving aan toen Jaap Morel, directeur van het NISA, Arent Vos vroeg om een professioneel archeologisch duikteam op te bouwen en een kader te scheppen waarin dat succesvol zou kunnen opereren. Maarleveld zou zich voortaan concentreren op beleid, beheer en internationale kwesties en Vos zou leiding geven aan duikteam en veldwerk.

4 Peter Throckmorton, 'Diving into the past' in: Peter Throckmorton (ed), *History from the sea. Shipwrecks and archaeology* (Londen 1987) 8-33.

5 Th.J. Maarleveld, 'Aanloop Molengat of lading als aanleiding' in: Reinder Reinders en André van Holk, *Scheepslading. Inleidingen gehouden tijdens het zesde Glavimans symposion Rotterdam, april 1992*, (Groningen 1993) 32-43.

6 Th.J. Maarleveld, *Archeologie in troebel water. Een nieuwe wijze voor scheepsonderzoek. Twee schepen onderzocht* (Rijswijk 1984). Zie ook: Th.J. Maarleveld, diverse (jaar)verslagen.

7 Dit waren Jef van den Akker († 2009), Boudewijn Goudswaard, Peter Stassen en Arent Vos. Iets later kwam daar Ron Strötbaum bij en vanaf 1990 Martijn Manders. Deze groep heeft de kern gevormd van de AAO van 1986 tot 1996, administratief ondersteund door achtereenvolgens Heleen van der Molen en Piet Schouten.

8 Tegen het eind van deze periode ontstond ook de Landelijke Werkgroep Archeologie Onder Water (LWAOW), een onderafdeling van de Archeologische Werkgemeenschap Nederland (AWN) van en voor sportduikers, die onder water serieuze archeologie willen beoefenen als hobby. Voor meer informatie zie: http://www.lwaow.nl/.

9 NDC: voor meer informatie over het Nationaal Duikcentrum zie: http://www.ndc.nl/.

Het duikteam

Een eerste taak voor Vos was het opzetten van een nieuwe werkstructuur. Het was daarbij belangrijk om ervaren duikers langdurig aan het duikteam te binden. Om dit te bevorderen werden arbeidsomstandigheden en vergoedingen vastgelegd in een aantal marktconforme regelingen en gepubliceerd in de *Staatscourant*.[10] Ook opbouw van en taakverdeling binnen het duikteam werden herzien. Voorheen bestond het veldteam meestal uit een kern van zes vaste medewerkers, telkens in blokken van vier weken aangevuld met minimaal eenzelfde aantal vrijwilligers. Dat waren vaak studenten die intensieve begeleiding behoefden. In de nieuwe situatie groeide het inzicht, dat met goed ingewerkte mensen een team van acht het meest efficiënt werkt. Met zo'n team zou bovendien ook in de winter de broodnodige capaciteit beschikbaar zijn voor verwerking van de verzamelde gegevens.[11] Hoe deze ideeën in praktijk werden gerealiseerd is te zien in tabel 1.

Tabel 1 Aantal duikers, duiktijd en gemiddelde duiktijd per dag in de jaren 1999 t/m 2005

1999	*2000*	*2001*	*2002*	*2003*	*2004*	*2005*
6 duikers	7 duikers	8 duikers	7 duikers	6,5 duikers	6 duikers	5 duikers
439 uur	662 uur	886 uur	584 uur	484 uur	334 uur	269 uur
8,6 uur	11,6 uur	15,7 uur	10,1 uur	9,1 uur	7,6 uur	6,9 uur

Ook logistiek waren verbeteringen mogelijk. Voorheen was het een goede gewoonte geweest op locatie samen te werken met degene die een vondst had gemeld.[12] De nieuwe ARBO-wetgeving stelde echter eveneens eisen, die gevolgen hadden voor de

10 Arent Vos, *Vergoedingsregelingen voor duikers bij diverse organisaties in Nederland* (interne notitie 6/3/1996); Arent Vos, *Inventarisatie van arbeidstijden gedurende een onderwaterarcheologisch veldwerkseizoen* (interne notitie 11/3/1996); 'Besluit toeslagen duikteam ROB/NISA' in: *Staatscourant* 9 april 1999; 'Besluit overwerkvergoeding en onregelmatigheidstoeslag duikteam ROB/NISA' in: *Staatscourant* 5 mei 1999.

11 Arent Vos, *Gedachten over de opbouw en taakverdeling van ons duikteam* (interne notitie 29/1/1997 en aanpassing 28/4/1997); Arent Vos, *Definitieve opbouw van een professioneel archeologisch duikteam* (interne notitie 9/9/1997); na diverse tussennotities is de visie tenslotte het meest uitgekristalliseerd neergelegd in: Arent Vos, *Duikteam Scenario 1 (een duikteam van acht). Een basisvoorziening voor archeologische kwaliteit en continuïteit* (interne notitie 27/1/2006).

12 We hebben uit deze jaren goede herinneringen aan Duikclub Texel, Hans Eelman en Duikteam Neptunus op Texel, Roel Donker in Den Helder, Jan van der Wiel uit Den Oever, Duikteam Ecuador op Terschelling, Ane Duijf uit Harlingen en Stichting Behoud Onderwaterschatten in Zeeland.

Het duikteam op zijn hoogtepunt (formatie 2001) rond de bronzen klok van Franciscus Hemony (anno 1658). V.l.n.r. (achter) Frank Koppen, Léon Vroom, Wietse Vellinga (schipper), Roel Mulkens, (voor) Hans Schraal, Martijn Manders, Alice Overmeer, Arent Vos, Peter Leensen, Ria Gerards (huishouden). Foto duikteam/Hans Schraal, archief RCE Lelystad.

schepen waarmee gewerkt werd. Zo was het voortaan verplicht bij duikdieptes vanaf 15 meter een decompressietank op de werkplek te hebben. Dit was een eis, waaraan de meeste sportduiker-scheepseigenaren begrijpelijkerwijze niet konden voldoen. De AAO ging daarom samenwerken met professionele rederijen, waardoor het rendement direct sterk omhoog ging.[13] Door de betere zeewaardigheid van de schepen liep het uitvalspercentage vanwege slechtweersomstandigheden terug van gemiddeld één op de drie naar één op tien veldwerkdagen.

Grotere efficiency werd ook bereikt door toepassing van nieuwe duiktechnieken, ademmengsels en apparatuur. Vanaf 1999 werd bijvoorbeeld behalve perslucht ook nitrox gebruikt als ademgas, waardoor een duiker per dag veel meer duiktijd had.[14] Scuba-duiken bleef de meest geschikte methode. Voortdurend werd geïnvesteerd in opleiding en training van de duikers. Dit kwam niet alleen de operationele veiligheid

13 Achtereenvolgens is gewerkt met Zeelen Marine Services te Harlingen en Rederij Waterweg te Den Helder.

ten goede, maar ook konden teamleden zo uiterst efficiënt allerlei cruciale taken van elkaar overnemen. Door uitgebreide dagelijkse briefings groeide ook bij de niet-archeologen onder de duikers de inhoudelijke kennis en dit alles leidde tot een grote toename van het rendement.

Toch waren er ook belemmerende factoren. Zo was er altijd wel sprake van een reorganisatie, fusie of verhuizing. In 1998 verhuisden de scheepsarcheologie uit Ketelhaven en de onderwaterarcheologie uit Alphen aan de Rijn naar Lelystad. Sinds 1995 werkten beide afdelingen al samen in het NISA. "Voor het eerst in de geschiedenis van Nederland", aldus staatssecretaris Aad Nuis in 1995, "ontstaat daardoor een nog steeds bescheiden, maar toch volwaardig instituut op het gebied van de maritieme archeologische monumentenzorg."[15] Reorganisaties gaan echter meestal gepaard met bezuinigingen. Na een topbezetting in de jaren 2000-2002 (zie tabel 1) konden vacante functies niet meer worden ingevuld en ging de formatie achteruit. Tegelijk namen de administratieve verplichtingen toe, mede als gevolg van aangescherpte ARBO-regels. Een voortdurend probleem was ook dat er aan de Nederlandse universiteiten geen curriculum bestond voor maritieme archeologie (laat staan onder water). Wetenschappelijke medewerkers moesten daarom steeds binnen het duikteam worden opgeleid. Door dergelijke omstandigheden ontbrak uiteindelijk vaak toch de capaciteit om alle verzamelde gegevens uit te werken.

Veldwerk door het duikteam

Het duikteam heeft heel wat veldwerk verricht en alleen al de aanwezigheid in het veld was een belangrijk signaal naar de gemeenschap. Voor de gebruikte methoden en technieken wordt verwezen naar aparte publicaties dienaangaande.[16] Een belangrijke taak in de tweede helft van de jaren negentig was het afronden van twee

14 Nitrox is een verzamelnaam voor gasmengsels, die vergeleken met perslucht een relatief laag stikstofgehalte hebben bij een hoog zuurstofgehalte. Onder bepaalde voorwaarden heeft een duiker hierdoor meer vrije duiktijd en/of hoeft minder lang te worden gedecomprimeerd. Daarnaast is onder andere geëxperimenteerd met rebreathers, maar dit moest vanwege bezuinigingen worden afgebroken.

15 Zie: J.M.A.W. Morel en R. Oosting (eds), *NISA-Jaarboek 2 1995* (Almere zj) 5-7. Ook Nuis' opvolger als staatssecretaris van cultuur, Rick van der Ploeg, noemde het NISA 'het enige volwaardige maritiem archeologische kennisinstituut in Nederland' (toespraak ter gelegenheid van de opening van de nieuwbouw te Lelystad op 28 januari 1999).

16 Arent Vos, 'Waardestellende verkenningen onder water' in: *Archeobrief Vakblad voor de Nederlandse Archeologie* 9e jaargang, nr. 4 (december 2005) 6-11. Zie bijvoorbeeld ook de desbetreffende hoofdstukken in Vos, *Romeinse bruggen in de Maas*.

langlopende opgravingen van de wrakken *Scheurrak SO1* en *Aanloop Molengat*, respectievelijk ten oosten en ten westen van Texel.

Scheurrak was ontdekt en gemeld in 1985 en werd verkend in 1986. In 1987 werd begonnen met de volledige opgraving. Het was een Oostzeevaarder met een lading graan uit Polen, die was gebouwd omstreeks 1580-1585 en vergaan na 1590. Van dit wrak was een groot deel van de scheepsconstructie nog aanwezig, evenals een behoorlijk deel van de uitrusting en lading. Door opgraving kon meer inzicht worden verkregen in de zestiende-eeuwse scheepsbouw.[17] In 1997 werd het hele duikseizoen besteed aan de afronding van deze opgraving. Alleen diep onder de constructie ligt nog ongedocumenteerd materiaal. Berging van de scheepsconstructie voor verder onderzoek bleek vooralsnog te begrotelijk.

Molengat was ontdekt en gemeld in 1984 en werd verkend in 1985. Vanaf 1986 werd het schip gedocumenteerd met fotogrammetrie. Het was gebouwd omstreeks 1630-1635 en moet zijn gezonken tussen 1635 en 1650. Van dit schip restte alleen het vlak, met een gevarieerde lading halfproducten: lood uit Polen, tin uit Tsjechië, smeedijzer (Zweden?), olifantstanden (Afrika?), halfgelooide runderhuiden (Spanje?), textiel met onder meer Leidse lakenloodjes met het jaartal 1635 en andere zaken. Mogelijk was dit schip geladen uit de stapel van Amsterdam. Met de nieuwe logistiek – professioneel schip, nitrox als ademgas – kon het werk in 1999 in slechts twee weken worden afgerond. Een representatief deel van de vindplaats is helemaal afgewerkt en gedocumenteerd. Omdat inmiddels een compleet beeld van de vindplaats was ontstaan en ook in nieuwe proefsleuven dat beeld niet veranderde, is besloten de rest van wrak en lading in situ te laten.[18] Complete berging en onderzoek van de scheepsconstructie was begrotingstechnisch niet haalbaar.

Na *Scheurrak* en *Molengat* werd besloten het duikteam in te zetten voor een serie waardestellingen op vindplaatsen uit het omvangrijke vondstmeldingenarchief, waarvan meestal weinig meer bekend was dan een positie. Een belangrijk voorbeeld is het gebiedsgerichte project 'Waardestellende Verkenningen westelijke Waddenzee (Burgzand)'. Een klein deel van de voormalige rede van Texel zou hiervoor over een oppervlak van 1.500 x 2.000 meter in zijn geheel worden onderzocht. Uiteindelijk bleken er in dit gebied twaalf wrakken te liggen, die in de periode 1999-2005 in kaart zijn gebracht. Eén van de hoogtepunten op het Burgzand was wrak *BZN 2*, lokaal bekend als 'Pools kanonnenwrak'. Dit schip van omstreeks 1662-1665 bevatte een gevarieerde lading halfproducten uit de Oostzee. Wrak *BZN 3* is mogelijk het in 1640

17 Martijn Manders 'Raadsels rond een gezonken Oostzeevaarder' in: Remmelt Daalder et al (eds.), *Goud uit graan: Nederland en het Oostzeegebied 1600-1850* (Zwolle 1998) 70-81.

18 Arent Vos, 'Aanloop Molengat. Ein Schiffswrack mit schwerer Ladung westlich von Texel.' in: *DEGUWA, Deutsche Gesellschaft zur Förderung der Unterwasserarchäologie – Rundbrief* 11 (1996) 22-27.

gezonken VOC-schip *Rob*. Dit schip was al verkend in 1986 en in 1987 afgedekt met 6.000 zandzakken. Wrak *BZN 4*, lokaal bekend als 'watervatenwrak', bleek een Westindiëvaarder van omstreeks 1740-1745. Het had een lading van verse koffiebonen uit Santo Domingo en diverse soorten tropisch hardhout uit Zuid-Amerika. Wrak *BZN 8*, gebouwd omstreeks 1641-1645, had niet-Nederlandse constructiekenmerken. Hierin werd een bronzen luidklok aangetroffen, anno 1658 gegoten door Franciscus Hemony. Wrak *BZN 10* was gebouwd omstreeks het midden van de zeventiende eeuw. Er ligt veel scheepsconstructie, uitrusting en bewapening, bijvoorbeeld een compleet dek met kanonnen in hun rolpaarden. Ook hier is sprake van een gevarieerde lading, zoals kisten met dakleien, honderden kruiken met grondstoffen voor de textielindustrie enzovoort. Zelfs van het tere gaand en staand want waren resten bewaard gebleven. Met lede ogen zagen de duikers dit wrak dagelijks verder vrijspoelen en tere zaken verdwijnen. Onmiddellijk werden daarom beschermingsmaatregelen getroffen om verdere erosie te voorkomen.[19]

Erosie door natuurlijke processen als getijdenstroom en paalworm is op veel plaatsen een groot probleem.[20] Door een aantal jaren achtereen te werken op dezelfde wrakken kon de degradatie systematisch worden gevolgd en helaas bleek die soms extreem snel te verlopen. Het waardestellende werk is alleen zinvol als direct daarna maatregelen worden getroffen om verder wegspoelen tegen te gaan. Hiervoor werd een snelle en goedkope methode ontwikkeld.[21] De vijf belangrijkste wrakken op het Burgzand zijn volledig ingepakt. Wel is regelmatige inspectie en onderhoud voorwaarde voor duurzame werking en dat heeft na 2005 niet meer kunnen plaatsvinden.

Behalve op het Burgzand zijn ook op andere plaatsen in Nederland waardestellende onderzoeken uitgevoerd. In 1999 en 2000 bijvoorbeeld, is met behulp van Rijkswaterstaat en de gemeente Maastricht gewerkt in de Maas te Maastricht. Hier zijn over een oppervlak van circa 1.500 m² brugresten gekarteerd met meerdere bouwfases uit de Romeinse tijd.[22]

In 2003 is op de Noordzee ten westen van Goeree het wrak *Brouwershavense Gat 2 (BHG 2)* onderzocht. Dit dateerde uit het derde kwart van de achttiende eeuw en was geladen met onder andere 40 oude kanonslopen en nog eens zo'n aantal in stukken gezaagde delen van kanonslopen: een rijke bron voor de studie van oud geschut. In dit geval was het aan boord als lading schroot om te worden omgesmolten.[23] In 2004 was het Zweedse oorlogsschip *Prinzessan Sophia Albertina* aan de beurt. Dit schip was gezonken in 1781 op een ondiepte ten noordwesten van Den Helder. Over een oppervlak van circa 45 x 35 m liggen hier resten van de scheepsconstructie, ballast, munitie en kanonnen.[24] In 2005 werd voor de kust van Walcheren het wrak van de Oostindiëvaarder *Roompot* in kaart gebracht. Dit schip was gebouwd omstreeks 1840-1844 te Zierikzee en gezonken in 1853. Toen het schip werd ontdekt in 1992 was het volgens lokale duikers helemaal compleet. Uit eigen waarneming kan worden gemeld dat in 2003 een metershoge stomp van de grote mast nog overeind stond. Tijdens de waardestelling in 2005 was het achterschip totaal verdwenen en

19 Voor meer details over het project en de twaalf wrakken wordt verwezen naar de Archeologische Kronieken in het tijdschrift *Holland* over de jaren 2000 t/m 2005. Er wordt gewerkt aan een grote publicatie.

20 Arent Vos, 'Van zeestromingen en paalwormen, of hoe oude scheepswrakken verdwijnen' in: Arent Vos en Jeroen van der Vliet (red.), *Natuurlijke processen als verstoorder; archeologisch erfgoed bedreigd door een verstoorder die niet betaalt* (SNA Amsterdam 2005) 7-14.

21 Arent Vos, 'Waddenzee. Maritieme archeologie' in: *Archeologische Kroniek Noord-Holland 2002*, 35e jaargang (2003) 48-53, 52-53.

22 Vos, *Romeinse bruggen in de Maas*.

23 Arent Vos, 'Noordzee. Steile Hoek (maritieme archeologie)' in: *Archeologische Kroniek Zuid-Holland 2003*, 36e jaargang (2004) 95-98.

24 Arent Vos, 'Texel. Noorderhaaks (maritieme archeologie)' in: *Archeologische Kroniek Noord-Holland 2004*, 36e jaargang 2005 38-40; Arent Vos, 'De prinses en de zorg voor het erfgoed onder water' in: *Archeobrief Vakblad voor de Nederlandse Archeologie* 12e jaargang, nr. 3, (september 2008) 7-11.

Duikteam NISA/ROB aan het werk op de Noordzee (wrak BHG 2), "gevlogen" door een Lockheed Orion van Marine Vliegkamp Valkenburg. Foto Marineluchtvaartdienst, voormalig MVK Valkenburg, archief RCE Lelystad.

het bakboord losgescheurd en omgevallen. Alle rondhouten lagen nu plat. Nog steeds, echter, was de vindplaats een potentiële schat aan informatie.[25]

De *Roompot*, *BHG 2* en *Sophia Albertina* illustreren wat er gebeurt met wrakken, die al wat langer uit de beschermende sedimenten vrijspoelen: de tere organische materialen spoelen weg, de scheepsconstructie desintegreert en uiteindelijk blijven vooral de zware niet-organische materialen achter, waaronder dan nog wat scheepsconstructie is te vinden. Maar zelfs die restanten kunnen soms nog uiterst waardevolle informatie bieden. Wrak *Ritthem* in de Westerschelde is een ultieme illustratie. Hoewel in 2006 wegens bezuinigingen geen echt veldseizoen meer kon worden gedraaid, werd in september drie weken gedoken op dit wrak.[26] Het ligt op 22 meter diepte en deels over de rand van een 45 meter diepe stroomgeul. De erosie op deze plek is enorm. Zelfs de pleistocene sedimenten zijn hier volledig verdwenen en een deel van het wrak is al in de diepe geul gestort. Onder een bult zware ballaststenen werd echter nog een groot stuk van het vlak aangetroffen met kattesporen. Kattesporen vormen een extra inwendige versterking, die kan duiden op een gebruik als oorlogsschip. Dendrodatering wijst op een bouw omstreeks 1552-1555. Toen werden nog geen gespecialiseerde oorlogsschepen gebouwd, maar wel werden handelsschepen aangepast voor oorlogvoering. Van dit wrak zijn ook tien zestiende-eeuwse kanonnen afkomstig, waaronder enkele prestigieuze stukken. Nader onderzoek is nodig, maar dat zou snel moeten gebeuren, want de geul onderslijpt de vindplaats verder.

Conclusie

Een algemene conclusie op basis van het de afgelopen drie decennia verrichte werk is dat onder water nog altijd een buitengewoon rijk bodemarchief ligt. Een tweede inzicht is echter, dat dit bodemarchief meer dan ooit bedreigd wordt en dat al heel veel verloren is gegaan. Door menselijke ingrepen als de dichting van de Afsluitdijk, de bouw van havenhoofden langs de Nederlandse kust, de Deltawerken en dergelijke, is de waterhuishouding de afgelopen eeuw ingrijpend veranderd en spoelen wrakken vrij, die voorheen honderden jaren veilig in het zand hebben gelegen. Ze worden dan blootgesteld aan hevige natuurlijke processen als getijdenstroom en paalworm, maar ook aan antropogene aantasting als sleepnetvisserij, zand- en schelpenwinning en ongecontroleerde bergingsactiviteiten. Een derde conclusie kan daarom zijn, dat het credo binnen de archeologische monumentenzorg, dat bewaren in situ het beste is, in heel veel gevallen niet zomaar opgaat. De vraag is: wat doen we met deze inzichten?

Het onderzoek op wrak *Ritthem* was de laatste klus van het professioneel archeologisch duikteam. Sinds 1 november 2006 heeft Nederland officieel geen duikteam meer en het structurele jaarlijkse veldwerk is opgehouden. De gedachte is dat dit voortaan moet worden overgelaten aan de markt, maar dat is een ander verhaal.

Arent Vos (1959) studeerde geschiedenis en archeologie met als specialisatie maritieme geschiedenis en historische scheepsbouw. Hij haalde een stuurmansdiploma aan de Enkhuizer Zeevaartschool en is volledig gecertificeerd beroepsduiker. Vanaf 1985 werkt hij in de scheepsarcheologie, vanaf 1986 ook ónder water. Eind 1996 werd hem gevraagd een professioneel archeologisch duikteam op te bouwen, dat hij heeft geleid tot 2006, toen het team werd opgeheven. Thans is hij onderzoeker scheepsarcheologie/scheepsbouw bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en historisch onderzoeker bij de Bataviawerf.

25 Arent Vos, 'Duiken op de Roompot in de Roompot' in: Akker, J. van den, e.a. (reds.), *Bundel maritieme vindplaatsen 1* (RACM en LWAOW, Amersfoort 2007) 87-90.

26 Arent Vos, 'Onverwacht oud wrak in Westerschelde' in: *Archeobrief Vakblad voor de Nederlandse Archeologie* 11e jaargang, nr. 2 (juni 2007) 2-4; Arent Vos, *Standaardrapport inventarisatie scheepswrak Ritthem*, (interne rapportage RACM-Lelystad 2008); Arent Vos, 'Onverwacht oude scheepsresten in de Westerschelde. Nederlands oudste teruggevonden admiraliteitsschip?' in: *Nehalennia, Bulletin van de werkgroep Cultuurhistorie van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen en de Zeeuwse Dialect Vereniging*, aflevering 160, (juni 2008) 2-13; in de zomer van 2009 verscheen een uitgebreide rapportage in de reeks Rapportage Archeologische Monumentenzorg (RAM).

Natte nieuwsgierigheid

Duikende amateurarcheologen in Nederland

JEROEN TER BRUGGE

INLEIDING

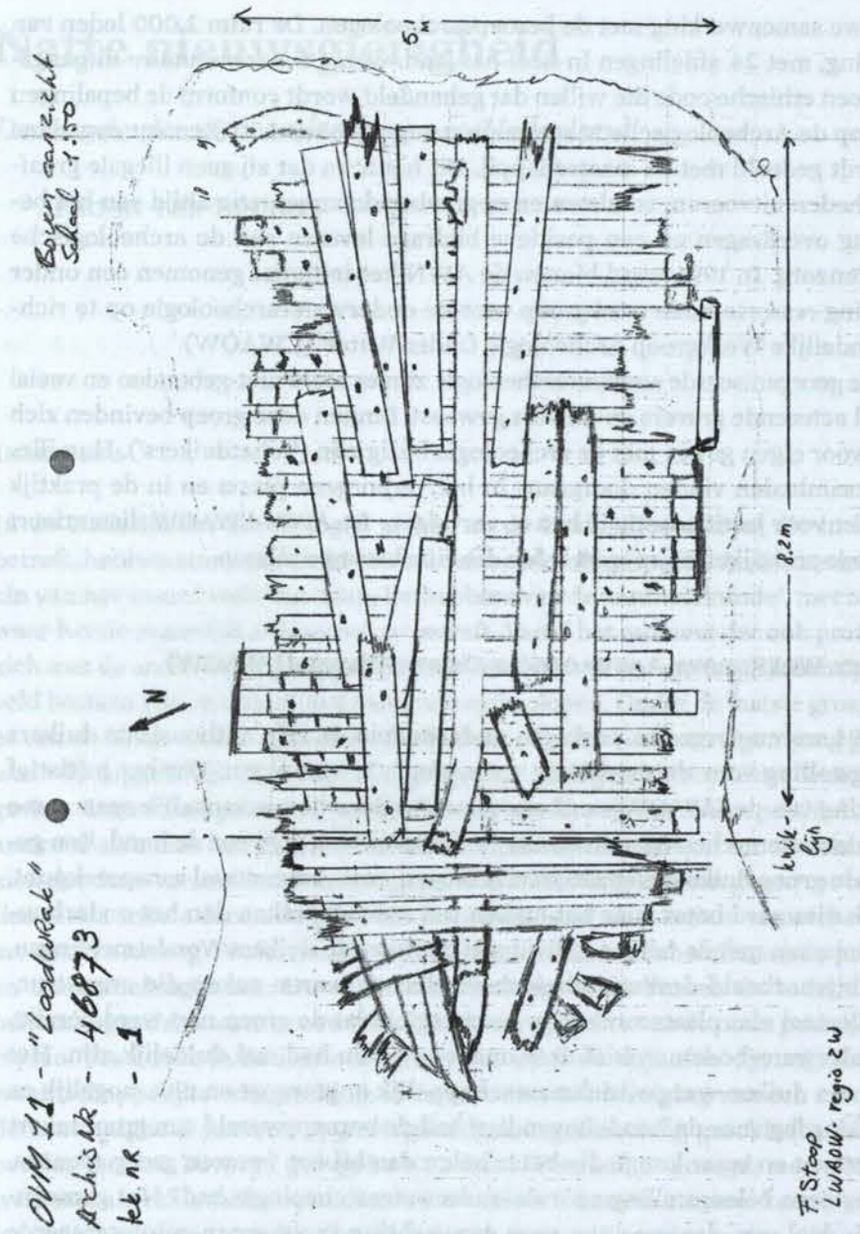
In de Nederlandse archeologie, of het nu de landarcheologie of die in het water betreft, hebben amateurs altijd een rol van betekenis gespeeld. Amateurs in de goede zin van het woord welteverstaan; liefhebbers van de 'oudheidkunde', met name daar waar het de materiële nalatenschap betreft. Vanaf het moment dat ook professionals zich met de archeologie gingen bezighouden, heeft er ontegenzeglijk een spanningsveld bestaan tussen dezen en de amateurarcheologen. Onder de laatste groep bestaan er van oudsher veel 'vrije lieden', die bewust of onbewust hun eigen gang gaan, daar waar de (opgeleide) professionele vakgenoot zich geleid weet door wet- en regelgeving. Daarnaast geldt er binnen de vakwereld ook een beroepsethiek, waar de amateur zich niet aan hoeft te houden. De praktijk liet en laat tot op zekere hoogte zien dat deze verschillende uitgangspunten aanleiding kunnen geven tot confrontaties. Sinds enkele decennia geldt het 'behoud in situ' als adagium van archeologische monumentenzorg. Professionele archeologen werken met beredeneerde prioriteiten en onderzoeksagenda's. De amateurarcheoloog werkt binnen de kaders van deze behoudsagenda, waarmee een trendbreuk ten opzichte van de oude praktijk is opgetreden. Trad deze in het verleden meer dan eens als vrijbuiter op, ongestoord door wetenschappelijke vraagstelling, al dan niet acute bedreiging van een vindplaats of de aanwezigheid van een opgravingsbudget, tegenwoordig geschiedt alles in goed overleg met het bevoegd gezag. De waarheid dient echter gezegd; mede dankzij het welhaast anarchistische optreden in het verleden kon enorm veel kennis en vondstmateriaal geborgen worden, dat anders onherroepelijk verloren zou zijn gegaan. Nu kan het lijken alsof professionals en amateurs voorheen lijnrecht tegenover elkaar stonden, maar dat lag en ligt gelukkig anders. Naast de diverse lokale of regionale verenigingen die zich met archeologie bezighouden, bestaat er sinds 1951 de Archeologische Werkgemeenschap voor (tot 1964 Westelijk) Nederland (AWN), die vanaf de oprichting tracht een serieuze bijdrage te leveren aan de Nederlandse archeologie, in nauwe samenwerking met de beroepsarcheologen. De ruim 2.000 leden van de vereniging, met 24 afdelingen in heel het land, werken met statutaire uitgangspunten en een ethische code die willen dat gehandeld wordt conform de bepalingen in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WAMZ 2007) en dat opgedane kennis wordt gedeeld met de maatschappij. Dit houdt in dat zij geen illegale graafwerkzaamheden uitvoeren, vondsten en opgravingsdocumentatie altijd aan het bevoegd gezag overdragen en een positieve bijdrage leveren aan de archeologische monumentenzorg. In 1994 werd binnen de AWN het initiatief genomen een onder de vereniging ressorterende werkgroep voor de onderwaterarcheologie op te richten, de 'Landelijke Werkgroep Archeologie Onder Water' (LWAOW).[1]

Naast de georganiseerde amateurarcheologie zijn er altijd niet-gebonden en veelal individueel acterende gravers en duikers geweest. Binnen deze groep bevinden zich lieden die voor eigen gewin met de archeologie bezig zijn ('schatduikers'). Hun illegale werkzaamheden vinden doorgaans in het verborgene plaats en in de praktijk blijkt dat het voor justitie lastig is hen te vervolgen. De AWN-LWAOW distantieert zich van deze praktijken en royeert leden die zich hiermee inlaten.

LANDELIJKE WERKGROEP ARCHEOLOGIE ONDER WATER (LWAOW)

Al voor 1994 waren vergeefse pogingen ondernomen de vele enthousiaste duikers met belangstelling voor de maritieme archeologie te verenigen. Dat het initiatief tot oprichting van de LWAOW werd ondersteund door de aanvankelijk spaarzame beroepsonderwaterarcheologen in dienst van de overheid, lag voor de hand. Een georganiseerde groep duikende amateurarcheologen, met een centraal aanspreekpunt, leende zich uiteraard beter voor het maken van werkafspraken dan het onderhouden van contacten met de talloze individueel opererende duikers. Vondstmeldingen, maar ook bijvoorbeeld deskundigheidsbevordering, waren zaken die ongestructureerd helemaal niet plaatsvonden, gewoonweg omdat de groep niet werd bereikt. Dat het onderwaterbodemarchief daar onder te lijden had, zal duidelijk zijn. Het verbieden van duiken was politiekmaatschappelijk ongewenst en niet mogelijk en samenwerking lag voor de hand. Bovendien had de beroepswereld een groot tekort aan menskracht en waar kon je die beter halen dan bij een ervaren groep mensen, die ook nog eens belangstelling voor de onderwaterarcheologie had? Het gemeenschappelijk doel was daarmee een naar verwachting grote groep geïnteresseerde duikers een plaats te geven binnen de officiële archeologische wereld. De LWAOW is in het hoofdbestuur van de AWN met een bestuurslid vertegenwoordigd en een

1 Met dank aan Jan Venema te Makkum (voorzitter van de LWAOW) voor de verschafte informatie en inzichten.



In het vaak troebele water worden onder moeilijke omstandigheden de maten van het aangetroffen wrak opgemeten en op papier gezet. Een eerste nog verder uit te werken tekening levert aanwijzingen voor de constructie en grootte van het schip. In combinatie met de vondsten kan soms een scheepstype worden bepaald. Dit wrak van rond 1768, met de code 'OVM 11', heeft de bijnaam 'Loodwrak' omdat aan boord een tiental loodbaren is aangetroffen, elk 70 kilo zwaar. Tekening LWAOW Zuid-West, Frank Stoop.

afgevaardigde participeert in het Platformoverleg met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE, voorheen ROB en RACM).

In de voorbije decennia bestond al een aantal initiatieven tot coördinatie. In de jaren zestig van de twintigste eeuw waren vanuit de Nederlandse Jeugdbond ter Bestudering van de Geschiedenis (NJBG) tot tweemaal toe stichtingen opgericht; de Stichting Onderwater Onderzoek (SOWO) en de werkgroep Submarine Archeologisch Onderzoek (SAO). Van professionele onderwaterarcheologen was in die jaren in Nederland nog geen sprake. J.E.A.Th. Bogaers, hoogleraar Provinciaal-Romeinse archeologie aan de Universiteit Nijmegen, schakelde de SOWO dan ook in voor zijn onderzoek naar de Romeinse brug bij Maastricht.[2] Een lang leven waren deze instellingen niet beschoren, evenmin de uit 1976 stammende Stichting Onderwater Archeologie. De aansluiting in 1994 bij de AWN, die zijn sporen al had verdiend en een constante factor in het archeologisch bestel was gebleken, bood meer kans op continuïteit. Het ledental van de LWAOW groeide na oprichting dan ook snel, tot bijna tweehonderd huidige leden. Met enkele regionale duikverenigingen die zich ook met de onderwaterarcheologie bezighielden, werd nauwe samenwerking bereikt in de vorm van opleiding en gedeeld lidmaatschap. Eén van die partners was in de jaren tachtig van de twintigste eeuw de Werkgroep Onderwaterarcheologie Oostelijk Rivierengebied (WOOR, thans Mergor in Mosam), die in Cuijk de spectaculair goed bewaarde resten van een, wederom Romeinse, brug onderzocht. In Friesland bestaat een dergelijke associatie met de Stichting Archeos Frylân en in Zeeland met duikvereniging De Roompot.

Wetgeving en kwaliteitszorg

De Monumentenwet van 1961 gold aanvankelijk niet voor het onderwatererfgoed. Pas in 1985 werd deze ook hierop van toepassing verklaard. De huidige WAMZ (2007) voorziet daarnaast in de wettelijke bepalingen met betrekking tot het archeologisch erfgoed, ook onder water. Voor deze vindplaatsen geldt 'behoud in situ'. Probleem bij met name scheepswrakken is dat een veranderende stroming schadelijk kan blijken te zijn voor de vindplaats (lees: het wrak en alles wat daartoe behoort). Bovendien kan een vindplaats bedreigd worden door illegale duikactiviteiten en andere bergingsmethoden. Het doel dat het bevoegd gezag nastreeft, is echter niet lukraak alle bedreigde vindplaatsen door middel van kostbare opgravingen te onderzoeken, maar in de veelheid keuzes te maken. Keuzes die te maken hebben met kennislacunes, onderzoeksagenda's, mate van bedreiging en uiteraard zeldzaamheidswaarde

2 A.P. van den Band en E.H.P. Cordfunke, *Archeologie in veelvoud. Vijftig jaar Archeologische Werkgemeenschap voor Nederland* (Utrecht 2001) 240.

Scheepswrakken van honderden jaren oud kunnen er vaak nog verrassend goed uitzien. Als een schip na het verongelukken in de zeebodem wegzakte, bleven met name die delen die afgedekt waren goed bewaard. Veranderende stroming, baggerwerkzaamheden of sleepnetten van de visserij kunnen aan deze situatie echter een eind maken, waarna het water en de flora en fauna vat krijgen op de resten van organische aard. De bodem met kiel en een deel van de spanten en huidplanken van het zogenaamde 'Loodwrak' zijn relatief goed bewaard gebleven, maar het opgaande houtwerk is verloren gegaan. Foto Cor Kuyvenhoven.

en gaafheid van de vindplaats. Aan de behoudsagenda wordt momenteel binnen Europees verband nader invulling gegeven. De LWAOW werkt in de lijn van dit beleid dat door de RCE Lelystad handen en voeten wordt gegeven. In de praktijk is dit meestal non-destructief onderzoek; het documenteren van wat er ter plekke kan worden waargenomen en bijvoorbeeld het bemonsteren van hout ten behoeve van een dendrochronologische datering. Regelmatig worden op verzoek van de RCE Lelystad vondstmeldingen geverifieerd en vindt een globale waardering van deze plaats. Tijdens de zomer van 2008 werd dit bijvoorbeeld twaalfmaal gedaan. Daarnaast duiken de leden op locaties waar geen vindplaatsen bekend zijn, maar die daar redelijkerwijze wel verwacht mogen worden. De met deze surveys (verkenningen) ontdekte nieuwe vindplaatsen worden beschreven en gemeld aan de RCE Lelystad, waarna nader onderzoek ten behoeve van een specifiekere typering en waardering kan plaatsvinden. De meeste nieuwe vindplaatsen onder water worden in Nederland overigens nog steeds door de amateurarcheologen van de LWAOW gedaan.[3]

3 Beleidsplan Landelijke Werkgroep Archeologie Onderwater 2000-2004 (Zwolle 2000).

REGIONALE EN BOVENREGIONALE AANPAK EN DESKUNDIGHEID

Vanwege de Arbowetgeving is het amateurduikers niet meer toegestaan met de RCE of door deze overheidsinstelling ingehuurde commerciële duikbedrijven mee te duiken. Al het LWAOW-onderzoek vindt sinds enige jaren daarom plaats als zelfstandige activiteit. Amateurarcheologen, ook de duikende, zijn over het algemeen sterk standplaatsgebonden. Net als de AWN op het land, kent de LWAOW ook een regionale afdelings-/regiostructuur: Regio Noord (Friesland/Groningen); Regio Noord-West (Noord-Holland); Regio Zuid-West (Zuid-Hollandse wateren); Regio Zeeland; Regio Midden en Oost (Rivierengebied en Oost-Nederland) en de Regio Zuid-Oost (Noord-Brabant/Limburg).

Iedere regio kent zijn eigen onderzoekstraditie. In Zeeland staat het onderzoek naar het Romeinse Nehallennia-heiligdom al lang centraal, terwijl in het Rivierengebied kleine scheepsresten en bijvoorbeeld ook de Romeinse brug bij Cuijk onderwerp van onderzoek zijn geweest. De LWAOW houdt zich overigens niet alleen met scheepswrakken bezig. Ook muurresten, putten, bruggen, restanten van oerbos, waterstaatkundige werken tot veenpaden aan toe worden onderzocht, als ze zich maar onder water bevinden. Het praktische onderzoek heeft steeds één gemene deler: het troebele water. Dit kost de duikende amateurarcheoloog daarmee veel voorbereiding en het is bovendien relatief kostbaar, terwijl ook het weer nog eens moet meezitten (boven windkracht 4 wordt niet gedoken). Het LWAOW-bestuur helpt de regio's bij de deskundigheidsbevordering; regelmatig worden bijeenkomsten georganiseerd, waarbij deelnemers van elkaar en van professionele archeologen kunnen leren. Het betreft hier instructies op het gebied van methoden, en het herkennen en dateren van archeologisch vondstmateriaal. Uiteraard komt ook de maritieme geschiedenis aan bod. De LWAOW onderhoudt nauwe banden met de Engelse zusterorganisatie: Nautical Archaeological Society (NAS). De cursussen op het gebied van de deskundigheidsbevordering zijn sinds 2007 gebaseerd op die van de NAS. Aan de orde komen begrippen en kaders (o.a. 'behoud in situ'), het praktische veldwerk (o.a. blootleggen, meten en documenteren) en het omgaan met vondstmateriaal (berging en conservering). De cursus wordt begeleid door medewerkers van de RCE Lelystad. Het certificaat dat bij goed gevolg wordt uitgereikt, heeft geen formele status, maar geldt als een kwaliteitskeurmerk. Daarmee wordt aan partners van de overheid (RCE) duidelijk gemaakt dat er aan training, kennis en kunde veel waarde wordt gehecht. Naast het certificaat beschikken LWAOW-leden over duikbevretten, waartoe de Nederlandse Onderwatersport Bond cursussen organiseert. De duikende amateurarcheologen mogen zich tenslotte verheugen in het bestaan van de Stichting ter Bevordering van de Onderwater en Scheepsarcheologie (de stichting BOS). Deze stichting ondersteunt projecten op gebied van de scheeps- en onderwaterarcheologie financieel, maar heeft zich ook betuigd als stimulator van de discussie over het

Leden van de LWAOW regio Zeeland hebben een scheepsfragment naar boven gehaald. Omdat archeologische vondsten van organische aard in de buitenlucht snel vergaan, worden slechts zelden vondsten mee naar boven gehaald. Bij voorkeur worden deze ter plekke ('in situ') gedocumenteerd (beschreven, getekend en gefotografeerd) en in samenhang met de andere resten in context gelaten voor toekomstig nader onderzoek. Foto LWAOW regio Zeeland.

vakgebied. Jaarlijks reikt de stichting BOS een geldprijs uit aan een aan een LWAOW verbonden organisatie of individu ten behoeve van een verkennend onderzoek naar een scheepswrak of een andere (maritiem) archeologische vindplaats.

Besluit

Duikende amateurarcheologen nemen een duidelijke plaats in de Nederlandse onderwaterarcheologie in. Binnen de marges van de wet opereren zij, veelal lid van een in de archeologie gespecialiseerde duikvereniging of aangesloten bij de grootste vereniging voor duikende amateurarcheologen: de AWN-LWAOW. Zij nemen daarmee, in internationaal perspectief, een vrij bijzondere positie in. Hoewel in andere landen ook organisaties bestaan die gericht zijn op het bevorderen van de onderwaterarcheologie en de training van duikers daartoe, is de LWAOW één van de weinige, zo niet de enige, die volledig door amateurarcheologen wordt geleid. Deze situatie kan alleen (succesvol) bestaan door de goede samenwerking met de RCE Lelystad. Hiermee vormt de onderwaterarcheologische tak van de AWN een parallel met de landarcheologie, waarbij de AWN evenzeer een zelfstandige positie in het archeologisch bestel inneemt. Het bestaansrecht wordt ontleend aan de kwaliteit en kwantiteit van het onderzoek en het rapporteren daarover. In navolging van het Europese verdrag inzake het archeologisch erfgoed (het bekende Verdrag van Malta uit 1992), de nieuwe WAMZ en alle daarmee samenhangende regelgeving zijn amateurarcheologen verplicht schriftelijk te rapporteren over door hen verricht onderzoek. Zo geldt dat ook voor de duikende amateurarcheoloog. Al vroeg in zijn bestaan ontwikkelde de LWAOW daartoe een standaard rapportageformulier, waarop alle relevante gegevens een vermelding krijgen. Niet alleen worden de waargenomen sporen en vondsten beschreven en hun exacte vondstomstandigheden vermeld, ook wordt er standaard een interpretatie (datering, indien mogelijk typering van de scheepsonderdelen, zeldzaamheidswaarde etc.) gegeven. Alle documentatie wordt gedeponeerd bij de RCE Lelystad waar deze toegankelijk is voor onderzoekers. In 2008 is bovendien gestart met een publicatiereeks, waarin verslag wordt gedaan van verricht onderzoek: de 'Bundel Maritieme Vindplaatsen 1'.[4] Deze *Bundel Maritieme Vindplaatsen 1*, een gemeenschappelijke uitgave van de LWAOW en de RCE Lelystad getuigt van een goede en intensieve samenwerking.

Jeroen ter Brugge (1967) studeerde prehistorische en middeleeuwse archeologie in Leiden en Amsterdam. Hij was onder andere gemeentelijk archeoloog van Vlaardingen, provinciaal archeoloog voor Utrecht bij de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek en directeur van het Visserijmuseum/Vlaardings Museum. Sinds 2007 bekleedt hij de functie van hoofd collecties bij het Maritiem Museum Rotterdam. Vanaf 2002 is hij algemeen voorzitter van de Archeologische Werkgemeenschap voor Nederland. Hij verzorgde diverse publicaties met betrekking tot historische en archeologische onderwerpen.

4 J. van den Akker, M. Manders, W. van der Wens en A. Zandstra, *Bundel Maritieme Vindplaatsen 1*, uitgave Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten en de Landelijke Werkgroep Archeologie Onder Water (Amersfoort 2007).

Nederland als koopman en archeoloog

De paradox van het beheer van het 'Nederlands' maritieme erfgoed in het buitenland

Robert Parthesius

Inleiding

Nederland fungeert al eeuwen als een maritiem knooppunt. Vanuit de havensteden langs de Nederlandse kust, maar ook via de grote rivieren worden vele internationale scheepvaartnetwerken onderhouden. De resten van deze maritieme activiteiten zijn dankzij de ontwikkeling van de onderwaterarcheologie en de scheepsarcheologie teruggevonden op en in de (voormalige) zeebodem. De blootgelegde archeologische vindplaatsen verwijzen naar de relatie van de bewoners van Nederland met de zee, maar ook naar de sporen die internationale zeevaarders in onze kustwateren hebben achtergelaten.

Op dezelfde wijze hebben Nederlandse zeevaarders sinds de zestiende eeuw een breed scala van sporen achtergelaten in vele uithoeken van de wereld. De overblijfselen zijn verbonden met de uiteenlopende activiteiten van de Nederlanders die voortkwamen uit de commerciële expansie, militaire expedities en de latere koloniale overheersing.

De grootste belangstelling in Nederland voor het maritieme erfgoed wordt vooral gegenereerd door de overblijfselen verbonden met de periode van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC). Een belangrijke periode in de Nederlandse maritieme geschiedenis die in ons nationaal geheugen is verbonden met gevoelens van trots en schaamte. Ook in de vele landen waar de sporen van deze contacten met Nederland bewaard zijn gebleven, vormt deze periode vaak een belangrijk markeringspunt in hun geschiedenis en nationale identiteit.

Deze veelzijdigheid maakt dat dit erfgoed de nodige aandacht krijgt, zowel binnen het wetenschappelijk onderzoek als van de beleidsmakers op het gebied van internationale culturele samenwerking, maar ook van een breder publiek. Bovendien werd voor de sporen van de Nederlandse expansie een nieuwe term ingevoerd: Gemeenschappelijk Cultureel Erfgoed.[1]

De laatste decennia zijn verschillende projecten op het gebied van monumentenbeheer, archiefsamenwerking, migratiegeschiedenis en archeologie uitgevoerd. Over het algemeen vallen deze projecten binnen de normale culturele samenwerking tussen Nederland en verschillende partnerlanden en zijn ze gericht op het behoud van het erfgoed maar ook op het opbouwen van capaciteit binnen de partnerlanden om daarmee duurzaam beheer en behoud van het erfgoed te bewerkstelligen.

De wrakken van de VOC-schepen vormen een aparte categorie binnen het veld van het 'gemeenschappelijk cultureel erfgoed' met consequenties voor de internationale samenwerking. VOC-schepen worden niet alleen gezien als waardevol cultureel erfgoed, maar vertegenwoordigen ook nog een economische erfenis die de Nederlandse Staat van de VOC heeft overgenomen toen deze handelsorganisatie failliet ging en Nederland de lusten en lasten overnam. Dit betekent dat de gezonken VOC-schepen door het Ministerie van Financiën als rijkseigendom worden beschouwd en in voorkomende gevallen bergingscontracten kunnen worden afgesloten, gebaseerd op een percentage van de opbrengst voor de eigenaar.

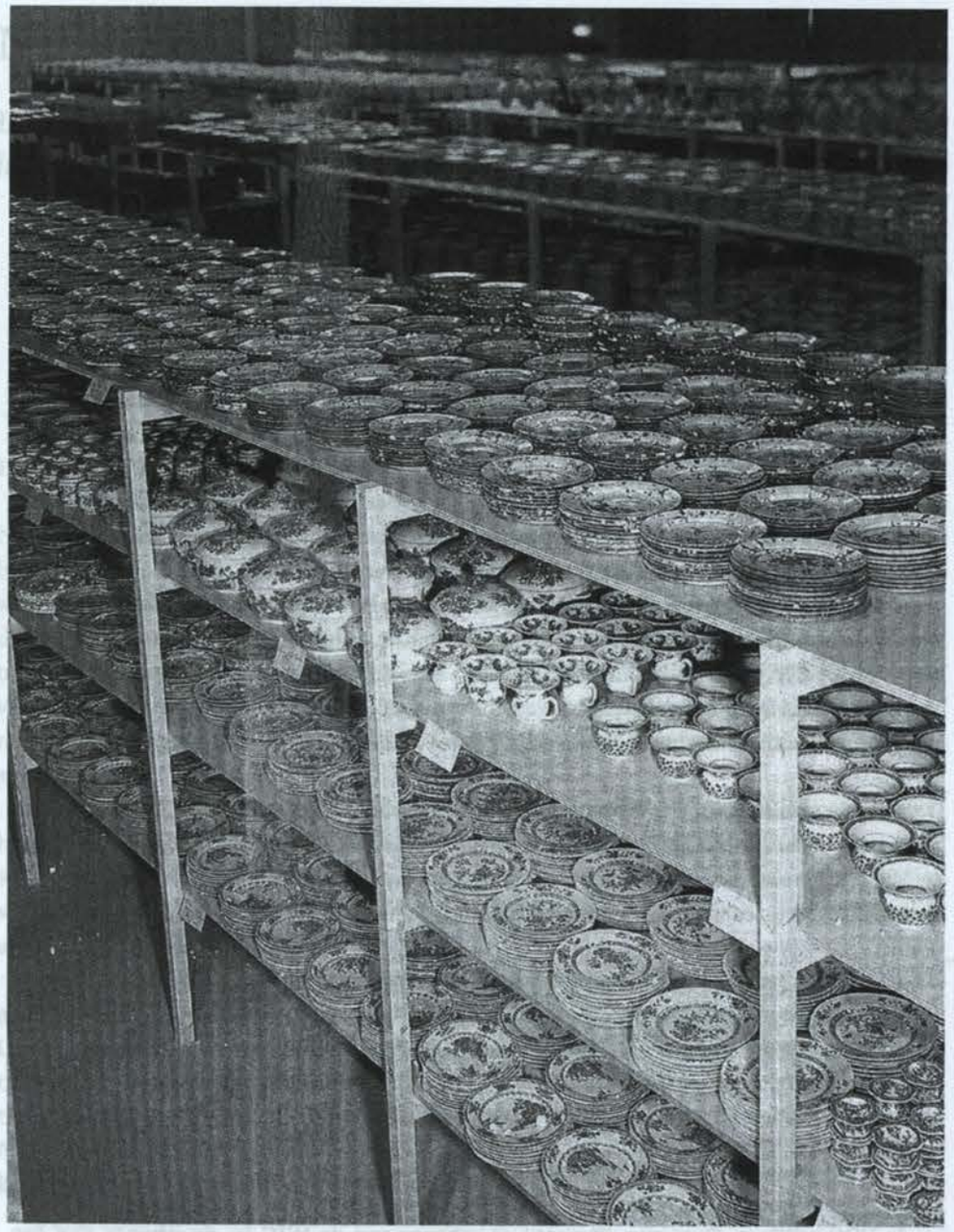
De veiling van de porselein- en goudlading van het schip *Geldermalsen* (1752) in 1986 bracht onder grote publieke belangstelling 37 miljoen gulden op, waarvan een kwart in de Nederlandse staatskas vloeide. Er was echter grote verontwaardiging binnen de wetenschappelijke en museale wereld over de schade die met de commerciële berging aan de archeologische vindplaats en de collectie was aangericht.[2]

Door de zeer uiteenlopende belangen bevindt Nederland zich in een dubbelrol van koopman en archeoloog. In dit artikel wordt deze haast paradoxale situatie rond de VOC-schepen nader onder de loep genomen als belangrijk voorbeeld van de Nederlandse bijdrage aan het beheer van dit maritiem cultureel erfgoed 'over zee'.[3]

1 Gemeenschappelijk Cultureel Erfgoed is een term die binnen het Nederlandse Internationaal cultuurbeleid wordt gebruikt. De term staat ter discussie omdat restanten van Nederlandse aanwezigheid niet automatisch tot wederzijdse waardering en tot erfgoed hoeft te leiden. Zie o.a. A. Fienieg., R. Parthesius, (e.a.) 'Heritage trails', in: G. Oostindie (red.), *Dutch migration, cultural heritage and colonialism* (Leiden 2008).

2 'Berging *Geldermalsen* dicht bij "plundering"; Rijksmuseum maakt uit protest geen gebruik van veiling bij Christie's', in: *NRC Handelsblad*, 25 april 1986.

3 Het maritiem cultureel erfgoed van Nederland in het buitenland is meer divers dan alleen de VOC-schepen. Daar zijn uiteraard de schepen van de WIC en de schepen met een Nederlandse herkomst in bijvoorbeeld de Oostzee. Om het beleid vanuit Nederland toe te lichten is echter gekozen om de VOC schepen centraal te stellen, omdat zich hier een paar zeer interessante en specifieke dilemma's voor doen en er ook relatief veel activiteiten op het terrein van onderzoek en behoud van dit erfgoed zijn ontplooid.



De veiling van het porselein, geborgen uit het VOC-schip Geldermalsen. *Uit: C. Jorg.* The Geldermalsen. History and Porcelain.

VOC-wrakken zijn slechts de overblijfselen van alledaagse gebruiksvoorwerpen die door noodlot en per toeval bewaard zijn gebleven. Het is goed om ons te realiseren dat dit soort materiële sporen uit het verleden pas erfgoed wordt als men er waarde aan toekent. De werking van die waardetoekenning is op het land duidelijk bij de toekenning van de monumentenstatus aan bepaalde gebouwen, terwijl andere gebouwen die status niet krijgen. Voor archeologische resten onder water ligt dat vaak ingewikkelder omdat die sporen veel minder zichtbaar zijn. Dat het bij de 'erfgoedvorming' om een subjectief proces gaat, wordt duidelijk als je de toegekende waarde van bijvoorbeeld ijzeren scheepswrakken vergelijkt tussen verschillende landen. In Nederland worden deze schepen veel lager gewaardeerd dan bijvoorbeeld in Australië of de Verenigde Staten, waar ze een veel belangrijkere rol hebben gespeeld bij de vorming van de huidige gemeenschap.

Sommige legendarische scheepswrakken, waarover veel historische informatie bewaard is gebleven, stonden al geruime tijd in het collectieve geheugen gegrift. Zo werd al sinds de negentiende eeuw gezocht naar het wrak van de *Batavia* op de Westkust van Australië waarvan het verhaal over de afschuwelijke moordpartijen levendig was gebleven.[4] Pas na de Tweede Wereldoorlog, toen met de uitvinding van de persluchtautomaat de mens zich vrijer onder water kon bewegen, nam het aantal opgespoorde scheepswrakken explosief toe.

Met enige regelmaat melden schatgravers zich bij het Ministerie van Financiën om bergingscontracten af te sluiten. Ondanks het algemeen geaccepteerde uitgangspunt dat door het opgraven van objecten zonder het vastleggen van de archeologische context en het vervolgens verspreiden van een samenhangende collectie de meeste historisch-archeologische informatie verloren gaat, blijft het idee dat erfgoed toch op deze wijze behouden kan worden hardnekkig.[5]

Het sluiten van contracten met bergers komt Nederland (inter)nationaal op veel kritiek te staan. Echter de Nederlandse overheid handelt meestal reactief op een verzoek van een berger. In sommige gevallen bleek de eigendomsclaim ook succesvol inzetbaar om juist een bergingsoperatie tegen te gaan. In 2006 probeerde een berger toestemming te krijgen om te werken op het wrak van het VOC-schip *Witte Leeuw* (1613) in de haven van St. Helena.[6] De Nederlandse autoriteiten handelden

4 J.N.G Green, *The loss of the Verenigde Oostindische Compagnie retourschip Batavia Western Australia 1629: An excavation report and catalogue of artefacts*, BAR International Series 489 (Oxford 1989).

5 zie: http://www.domeinenoz.nl/domeinenoz_nl/f7065449660b8942f6e977d0fe87a8ac.php

6 De Witte Leeuw werd in 1979 gelokaliseerd en gedeeltelijk opgegraven, zie: C.L. van der Pijl-Ketel (ed) *The Ceramic World of the 'Witte Leeuw', 1613* (Amsterdam 1982).

snel en legden een eigendomsclaim op het wrak. Er ontspon zich een uitgebreide discussie over de rechtsgeldigheid van deze claim en de consequenties die dit voor het beheer van het wrak zou hebben. Hoewel de lokale autoriteiten eerst geneigd waren toestemming te verlenen moest men uiteindelijk onder internationale druk deze toestemming intrekken. Interessante argumenten van de bergers in deze discussie waren de consequenties van de eigendomsclaim. Omdat de *Witte Leeuw* zich op een strategische plek in de haven bevond zouden de Nederlanders moeten worden aangeslagen voor het havengeld en de kosten voor het eventueel verplaatsen van het wrak uit de economische zone van de haven.[7] De suggestie om Nederland met terugwerkende kracht havengeld in rekening te brengen lijkt op het eerste gezicht komisch maar wijst wel op de enorme complexiteit van deze situatie en onderstreept de noodzaak voor een internationale oplossing nog verder.

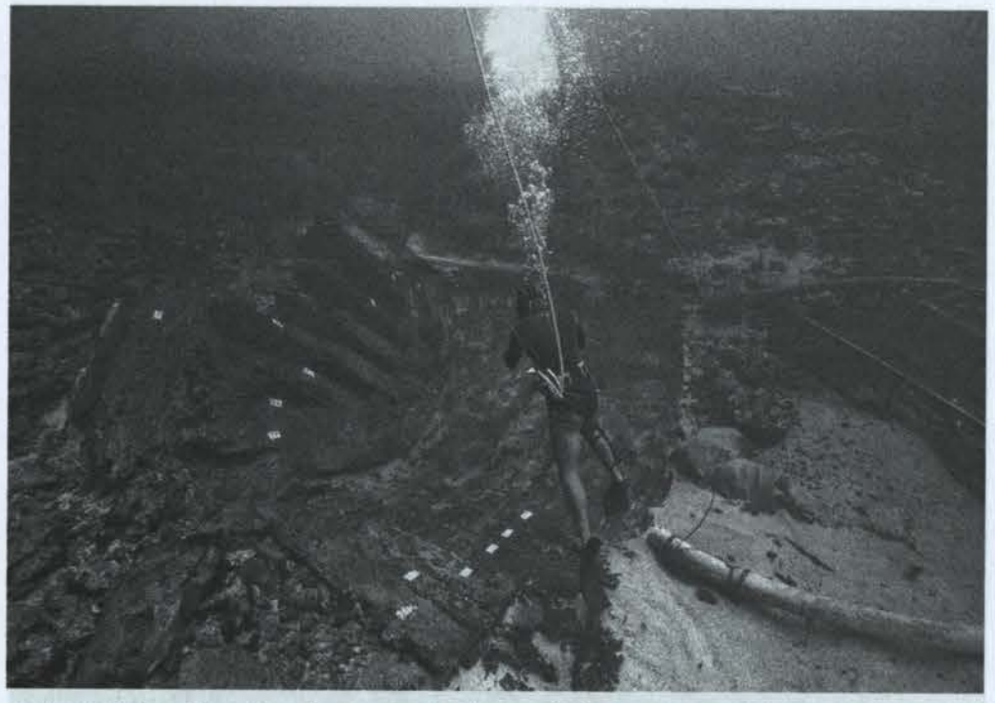
De problematiek vroeg om een samenhangende internationale benadering waarbij het cultureel belang boven het economisch belang moet worden gesteld. Na jaren van onderhandeling is in 2001 door de UNESCO een conventie voor de bescherming van het onderwater cultureel erfgoed geformuleerd. Hierin zijn uitgangspunten, voor de eisen die aan een archeologische opgraving en het beheer van de vondsten gesteld worden, duidelijk en eenduidig geformuleerd.[8] Hoewel de conventie nu door voldoende landen is geratificeerd en in 2009 is bekrachtigd, zal een aantal landen waaronder de Verenigde Staten, Groot Brittannië en Nederland de conventie (nog) niet ratificeren. Deze landen willen niet zonder meer hun nationale rechten op de gezonken schepen opgegeven.

ANCODS: Australian-Netherlands Committee on Old Dutch Ships

Worstelend met de dubbelrol van koopman en archeoloog gelden de afspraken die zijn gemaakt tussen Nederland en Australië over het beheer van het gedeelde maritiem erfgoed als een goede oplossing. In de jaren zestig werden voor de kust van West-Australië de wrakken van de VOC-schepen *Batavia* (1629), *Vergulde Draeck* (1656) *Zuijtdorp* (1712) en *Zeewijk* (1727) ontdekt.

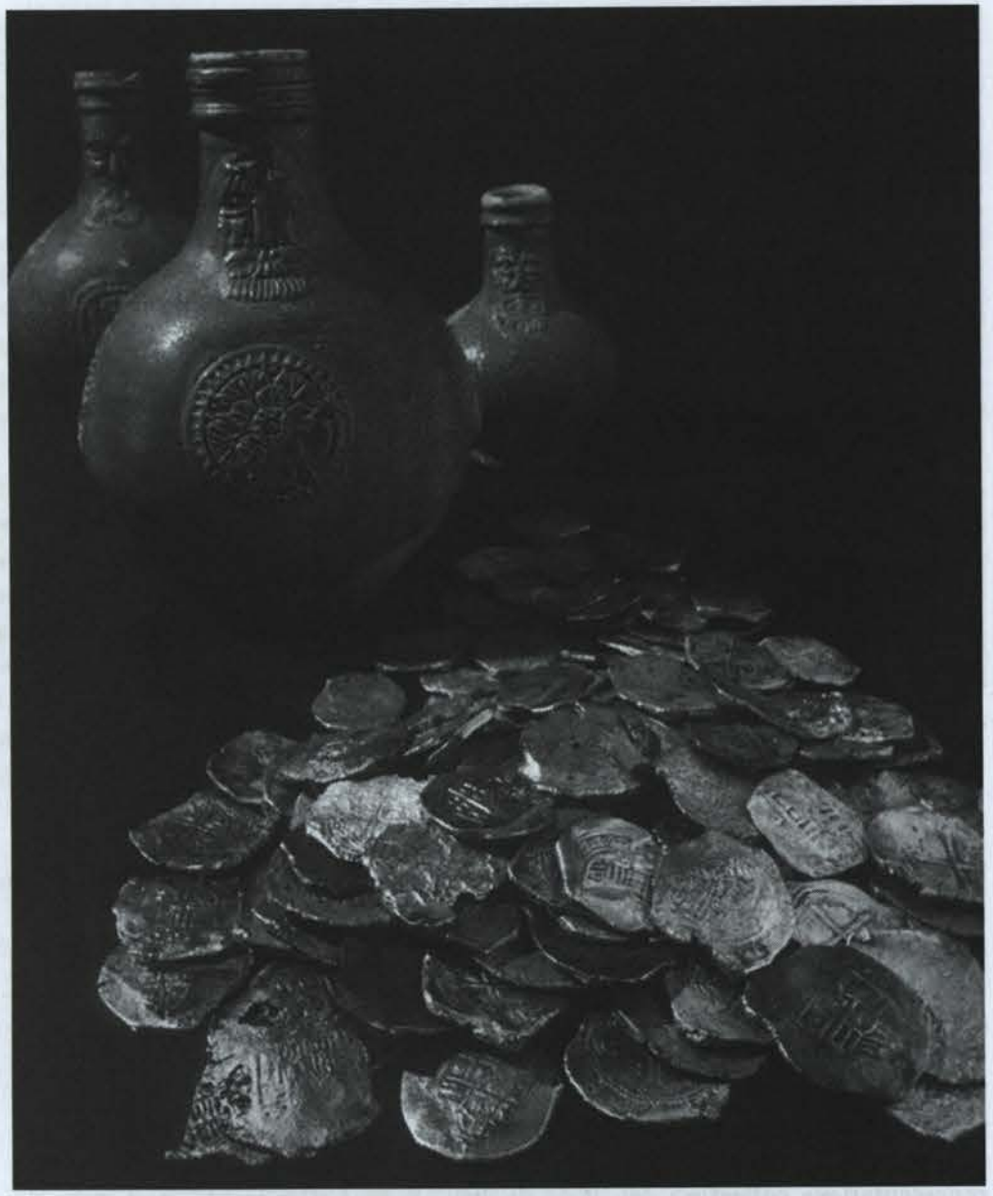
7 Internet discussie Australian Institute Maritime Archaeology (AIMA) mailinglist december 2006-january 2007.

8 The UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, adopted on 2 November 2001 by the UNESCO General Conference. Zie: http://portal.unesco.org/culture/en/ev.php-URL_ID=34114&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html.



Archeologisch onderzoek op het wrak van de Batavia *in West Australië. Foto: Patrick Baker Western Australian Museum.*

De Australische overheid nam haar taak als beheerder van dit, voor beide landen belangrijk, cultureel erfgoed serieus en stelde middelen beschikbaar voor historisch-archeologisch onderzoek door een wetenschappelijk instituut: het *Western Australian Maritime Museum*. In 1972 werd een overeenkomst getekend tussen Nederland en Australië waarin de eigendomsrechten van de VOC-schepen werd geregeld. Nederland droeg alle rechten over de VOC-schepen over, op voorwaarde dat Australië de voortdurende historische en culturele belangen van Nederland zou erkennen. Om dit te waarborgen werd de zogenaamde *Australian Netherlands Committee on Old Dutch Ships* (ANCODS) opgericht. Feitelijk zou deze commissie zich alleen bezig houden met het verdelen van de opgegraven vondsten in drie representatieve collecties: een voor de staat West-Australië (de staat waar de archeologische vindplaatsen zich bevinden), een voor Australië als geheel en een deelcollectie voor Nederland.



Delen van de ANCODS collectie in Australië. Foto's: Patrick Baker Western Australian Museum.

Betrokken Nederlandse en Australische onderzoekers pleiten al jaren voor het samenbrengen van de deelcollecties en om de bijzondere band tussen beide landen rond dit gemeenschappelijk cultureel erfgoed juist te gebruiken voor verdieping van de wetenschappelijke samenwerking en het vergroten van de publieke belangstelling.[9] Veel pogingen om de collectie weer in Australië samen te brengen liepen stuk op de formele juridische aspecten; de eigendomskwestie bleef een gevoelige zaak. Gelukkig kondigde Minister Verhoeven van OCW in 2006 tijdens de viering van 400 jaar relaties Australië-Nederland de teruggave van het Nederlandse deel van de ANCODS collectie aan. Het Centrum Internationale Erfgoedactiviteiten (CIE) en de Rijksdienst Archeologie, Cultuurlandschap en Monumentenzorg (RACM) werken samen om deze collectie in een internetdatabase onder te brengen waardoor deze ook na teruggave eenvoudig voor onderzoekers beschikbaar blijft. Het streven is om op deze wijze het onderzoek en de samenwerking nieuw leven in te blazen. Veel onderzoek kan bijvoorbeeld nog verricht worden naar de verblijfsplekken van de overlevenden na scheepsrampen en de interpretatie van de bestaande collectie.

9 L. Shaw and W.Wilkins (ed), *Dutch connections: 400 years of Australian-Dutch maritime links 1606-2006* (Sydney 2006); J. Green, M. Stanbury, and F. Gaastra. (Eds.) *The ANCODS Colloquium. Australian National Centre of Excellence for Maritime Archaeology* (Fremantle 1998).

Beheer internationaal maritiem cultureel erfgoed en de rol van Nederland

In het bovenstaande voorbeeld van het gezamenlijk beheer van de VOC-wrakken vergaan voor de kust van Australië, gaat het om een relatie tussen twee westerse landen die beide veel waarde hechten aan dit specifieke erfgoed. Australië bleek bereid te investeren in zowel wetgeving om de schepen te beschermen, als in het beheer en behoud van dit erfgoed. Nederland was bereid om de eigendomsrechten te regelen. In veel andere landen waar de VOC actief was, ligt die situatie anders. Dit zijn meestal ontwikkelingslanden en deze hebben niet of nauwelijks wetgeving om maritiem cultureel erfgoed onder water te beschermen noch de capaciteit om dit erfgoed actief in kaart te brengen, te onderzoeken of te beheren. Daar komt nog bij dat Europese schepen niet automatisch worden gezien als onderdeel van het eigen cultureel erfgoed van de betreffende landen. Commerciële bergers krijgen in deze landen vaak een kans, omdat VOC-wrakken eerder als *'exploitable assets'* dan als waardevol cultureel erfgoed worden gezien. Men mag zich de vraag stellen in hoeverre dat standpunt verschilt van het standpunt van het Ministerie van Financiën in Nederland.

Het van kracht worden van de *UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage* in januari 2009 betekent een grote stap voorwaarts en geeft wereldwijd landen een kader voor de bescherming van hun maritiem cultureel erfgoed.[10] Een wettelijk kader is essentieel maar dit is alleen effectief als het betreffende land ook over de capaciteit beschikt om het erfgoed te beheren. Een goede inventarisatie van de aanwezige archeologische vindplaatsen is een eerste stap naar een goed beheer en behoud van maritiem erfgoed. De waardering voor het diverse maritiem cultureel erfgoed zal toenemen als het in de totale context van de geschiedenis van een land en een regio kan worden geplaatst. Vanuit de archeologische waardestelling van een bepaald gebied, kan een specifiek land zijn eigen prioriteiten stellen en infrastructuur opbouwen voor het behoud en beheer van haar erfgoed onder water.

Op verzoek van verschillende partnerlanden zijn vanuit Nederland de afgelopen jaren capaciteitsopbouwprogramma's op het gebied van maritiem erfgoedbeheer ondersteund. Het belangrijkste programma was het Galle Harbour Project/Avondster-project in Sri Lanka.

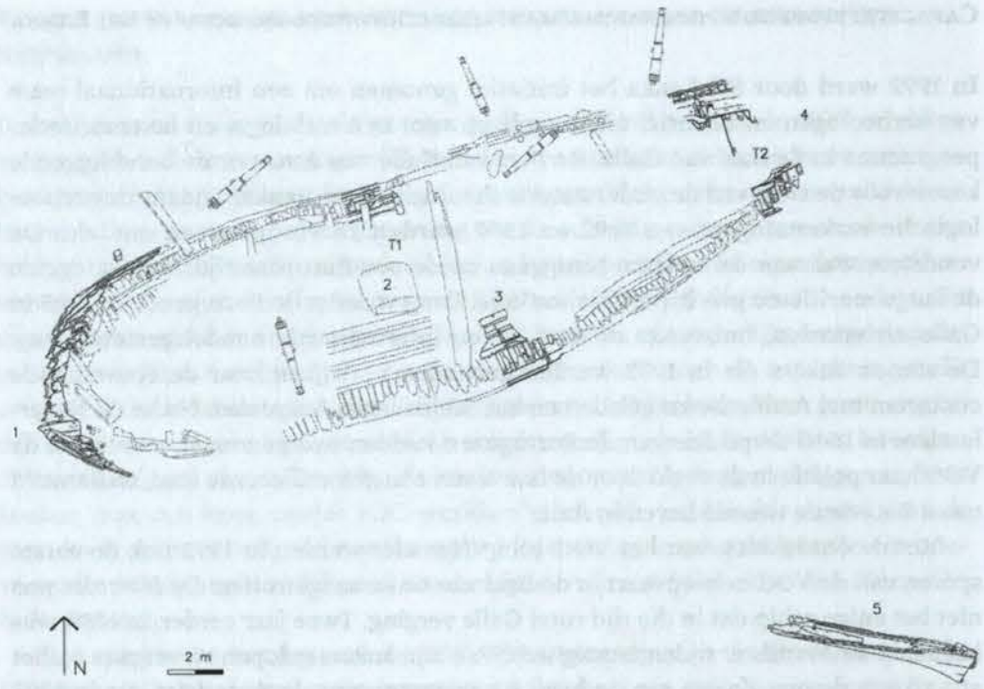
10 In maart 2009 hebben de volgende landen de UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage geratificeerd: Barbados, Bulgarije, Cambodja, Kroatië, Cuba, Ecuador, Libanon, Libisch Arabisch Jamahiriya, Lithuania, Mexico, Montenegro, Nigeria, Panama, Paraguay, Portugal, Roemenië, Sint Lucia, Slovenië, Spanje en Oekraïne.

Capaciteitsopbouwprogramma maritiem cultureel erfgoed in Sri Lanka

In 1992 werd door Sri Lanka het initiatief genomen om een internationaal team van archeologen en historici uit te nodigen voor een trainings- en inventarisatieprogramma in de Baai van Galle. De Baai van Galle was een voor de hand liggende keuze voor de start van de onderwaterarcheologie in Sri Lanka. Tijdens de archeologische verkenning tussen 1992 en 1997 werden 28 vindplaatsen ontdekt. De vondsten, waarvan de oudsten teruggaan op de pre-Europese tijd, weerspiegelen de lange maritieme geschiedenis van Galle. Lang voordat de Portugezen in 1505 in Galle arriveerden, huisvestte de stad al een internationale handelsgemeenschap. De stenen ankers die in 1997 werden gevonden verwijzen naar de eeuwenoude contacten met Arabische kooplieden en het Middellands Zeegebied. Nadat de Nederlanders in 1640 de positie van de Portugezen hadden overgenomen, versterkte de VOC haar positie in de regio door de bouw van een gefortificeerde stad. Galle werd naast Batavia de tweede haven in Azië.[11]

Met de ontdekking van het VOC-schip *Hercules* werden in 1992 ook de eerste sporen van de VOC-scheepvaart in de Baai van Galle aangetroffen. De *Hercules* was niet het enige schip dat in die tijd rond Galle verging. Twee jaar eerder, in 1659, was het schip de *Avondster* tijdens rustig weer van zijn ankers gelopen en vergaan op het strand aan de noordzijde van de baai. De restanten van de *Avondster*, die in 1993 werden gevonden, waren ondanks het vijandige maritieme milieu van de tropische wateren in een verbazingwekkend goede staat. Afgezien van de afgebroken achtersteven was de romp van het schip redelijk intact. Een bakstenen constructie, vermoedelijk de kombuis, bevond zich prominent in het midden van het wrak. Bij het voorschip stak een groot anker uit de zeebodem en aan de stuurboordzijde waren verschillende kanonnen zichtbaar. Vooral door de aanwezigheid van de karakteristieke gele IJsselsteentjes rees al snel het vermoeden dat het om een Nederlands schip moest gaan. Het gezonken schip kon aan de hand van VOC-archiefstukken in Nederland en Sri Lanka worden geïdentificeerd als het jacht de *Avondster*. De restanten van De *Avondster*, van oorsprong een Engels schip dat in Indische wateren had gevaren, bleken al snel na het eerste onderzoek in 1993 een grote historische waarde te hebben. De vondsten, van scheepskanonnen, de restanten van een kombuis, Aziatische voorraadpotten tot medicijnen, geven de onderzoekers een uniek beeld van het leven op een Europees schip in Aziatische wateren.[12]

11 J.N. Green, S. Devendra, and R. Parthesius, *Report for the Sri Lanka Department of Archaeology Galle Harbour project 1996–1997 archaeology, history, conservation and training*. Special Publication No. 4, Australian National Centre of Excellence for Maritime Archaeology. (W.A. Maritime Museum, Australia 1998).



'Siteplan' van de Avondster wrakplaats (tekening Avondsterproject).
1. Boeg
2. Kombuis
3. Binnenkiel
4. Achterschip
5. Achtersteven
T1 opgravingsector achterschip
T2 opgravingsector midscheeps

Anders dan bij de *Hercules* werd dit wrak wel direct bedreigd. Het wrak lag gedeeltelijk begraven op vier tot zeven meter diepte. Door de aanleg van een *breakwater* op het strand spoelde het zand op het wrak langzaam weg (de reden van de goede staat van conservering was dat het schip eeuwen onder een zuurstofarme laag van fijn sediment heeft gelegen). De *Avondster* past in de context van de lange geschiedenis van Galle als eeuwenoud maritiem knooppunt. Het fort, maar ook vooral de wrakken in de haven, vertegenwoordigen de eeuwenoude culturele banden met de wereld en

12 R. Parthesius, (ed.), *Excavation report of the VOC-ship Avondster, The Anglo-Dutch East-Indiaman that was wrecked twice in Ceylon.* Centre of International Heritage Activities special publication No. 1 (Amsterdam 2007).

het mag dan ook met recht internationaal gemeenschappelijk erfgoed heten. Sinds 1988 staat Galle dan ook op de UNESCO werelderfgoedlijst.

Deze verantwoordelijkheid bepaalde dat naast de inventarisatie van het maritiem erfgoed er vooral ook gestreefd werd om lokale capaciteit voor het beheer van het erfgoed onder water op te bouwen. Hoofddoel van het door Nederland gesteunde Avondster-project was: naast het historisch-archeologisch onderzoek en de bescherming van het wrak ook een team van Sri Lankaanse experts op te leiden in onderwaterarcheologie, conservering en museologie. Om die capaciteitsopbouw ook duurzaam te laten zijn is in 2001 de *Maritime Archaeological Unit* (MAU) Sri Lanka opgericht. Deze instelling onder de vlag van het Ministerie van Cultuur zal in de toekomst het beheer en de bescherming van het maritiem erfgoed moeten waarborgen. De benodigde infrastructuur zoals een duikstation, werkboten, een opgravinguitrusting maar ook een laboratorium, een depot en een onderzoeksruimte werden met steun vanuit Nederland opgebouwd.

Ondanks de ideële doelstellingen en de intensieve betrokkenheid van de Ministeries van OCW en Buitenlandse Zaken moesten ook hier eerst de eigendomsrechten van het VOC-schip worden geregeld. Met de start van het project in 2001 werden eigendomsrechten van het schip officieel overgedragen aan Sri Lanka. Deze overdracht was voor de overheid van Sri Lanka een leeg gebaar waar men omwille van de goede verstandhoudingen maar niet te veel woorden aan heeft vuil gemaakt. Voor Sri Lanka stond al vast dat het schip zich in haar territoriale wateren bevond en werd beschermd als cultureel erfgoed onder de nationale wetgeving. De overdracht van de *Avondster* leverde geen problemen op, ook omdat er geen waardevolle lading aan boord werd verwacht. Het had waarschijnlijk anders gelegen als het VOC-schip *Dolfijn* was gekozen als onderwerp voor het capaciteitsopbouwprogramma. Dit schip, dat in 1663 in de buurt van Galle verging, had een grote hoeveelheid geld aan boord. Om redenen van bescherming van het wrak tegen plundering en wellicht ook om complicerende kwesties over het eigendom te vermijden tijdens het Avondster-project is niet actief naar het wrak van de *Dolfijn* gezocht.[13]

Het opleidingsprogramma was succesvol en eind 2004 was het MAU-team klaar om vanaf 2005 zelfstandig de verantwoordelijkheid voor het beheer van het maritieme erfgoed op zich te nemen. Vlak voor kerst 2004 werden de faciliteiten en de verantwoordelijkheid voor het archeologische werk door het internationale team aan hun Sri Lankaanse collega's overgedragen. Een paar dagen later, op 26 december, verwoeste een tsunami de MAU-gebouwen en een groot deel van de historische collectie. Gelukkig overleefden alle teamleden de *killer-wave* en was er alleen materiële schade te betreuren. Ondanks de onpeilbare humanitaire ramp die zich rond

13 In 2005-2007 is in het kader van een televisiedocumentaire door een Australisch team naar de *Dolfijn* gezocht. Het vermoeden bestaat dat de locatie van de wrakplaats is vastgesteld.

dit team afspeelde, waren zij vastbesloten om niet ook hun toekomst weg te laten spoelen. Direct na de ramp werd een internationaal netwerk geactiveerd om de basisinfrastructuur van de MAU te herstellen en de schade aan het erfgoed te onderzoeken. In maart 2005 werd het nieuwe gebouw van de MAU, nu hoog en droog in het VOC-fort, geopend en konden de werkzaamheden worden voortgezet. Het wrak van de *Avondster* bleek de tsunami goed te hebben doorstaan en nu afgedekt te zijn met een dikke laag van zand en puin. De internationale betrokkenheid is hiermee niet beëindigd. Juist cultuur zou een belangrijke rol kunnen spelen bij de wederopbouw van Galle. Grootse plannen zijn gemaakt om het fort te restaureren en zo een belangrijke bijdrage te kunnen leveren bij de opbouw van cultuurhistorisch toerisme. Voortbouwend op de door het Avondster-project aangelegde infrastructuur en capaciteitsopbouwprogramma heeft de UNESCO vanaf 2006 trainingen voor de Aziatische regio georganiseerd.[14]

Hiermee is de schade van de tsunami voor de opbouw van de maritieme archeologie in Sri Lanka beperkt gebleven, maar het is ironisch dat de zee, nu eeuwen later, de historische collectie uit het wrak van de *Avondster* voor de tweede maal heeft genomen. Het toont eens te meer het belang van wetenschappelijke registratie en onderzoek aan. Hoewel het oorspronkelijke object verloren is gegaan is de meeste informatie vastgelegd in de vondstencatalogus.[15] Er dringt zich wel de vraag op of de vondsten niet veiliger waren geweest als ze niet waren opgegraven. Toch is het goed om te benadrukken dat het hier om incidenten gaat en dat het erfgoed vaker bedreigd wordt door onwetendheid of plundering. De beste bescherming voor het maritiem erfgoed blijkt de professionaliteit van het Sri Lankaanse team. Door het enthousiasme van deze mensen kan het erfgoed worden beschermd tegen een nog grotere bedreiging dan een natuurlijke ramp, namelijk de schatgravers die nu nog steeds, zelfs in de Noordzee, het erfgoed vernietigen.

Tenslotte: de paradox

De wereld van de schatgraverij is niet zwart-wit. Door de uiteenlopende opzet van de opgraving en berging ontstaan veel grijstinten in het scala van acceptabele archeologie. De pogingen om de opgraving en vondsten te documenteren, de collectie te

14 http://www.unescobkk.org/en/culture/our-projects/empowerment-of-the-culture-profession/asian-academy-for-heritage-management/network-activities/field-schools/sri-lanka-2007/.

15 H. Bonke, C.L van der Pijl-Ketel, and R. Parthesius, *Artefact Catalogue of the VOC-ship Avondster, The Anglo-Dutch East-Indiaman that was wrecked twice in Ceylon.* Centre of International Heritage Activities special publication No. 2 (Amsterdam 2007).

Start trainingsprogramma in Tanzania 2009. Collectie Centre for International Heritage Activities.

conserveren en uitsluitend de niet-unieke maar waardevolle objecten te verkopen om de kosten van de opgraving te dekken, creëren nog steeds een principieel verkeerd uitgangspunt dat tot op de dag van vandaag veel discussie los maakt. De auteur sluit zich aan bij de opinie dat ondanks oprechte pogingen om door afspraken en samenwerking de praktijk van de commerciële bergers bij te sturen naar een meer archeologische benadering, deze nauwelijks of geen effect hebben gehad.[16] Investering in internationale afspraken en samenwerking zou op de langere termijn tot betere resultaten moeten leiden.

In dat kader wordt vanuit Nederland een belangrijke bijdrage geleverd aan het beheer van het maritiem cultureel erfgoed in een internationale context. Door capaciteitsopbouwprogramma's in Sri Lanka en sinds 2009 ook in Tanzania en Zuid-Afrika worden lokale teams opgeleid. Door te assisteren bij het aanleggen van materiële, bestuurlijke en intellectuele infrastructuur in deze landen met een rijk maritiem cultureel erfgoed wordt aan de voorwaarden voor het naleven van de UNESCO-conventie een belangrijke bijdrage geleverd. Het streven is om door het ratificeren

16 J. Green, M. Stanbury, and F. Gaastra. (Eds.) *The ANCODS Colloquium. Australian National Centre of Excellence for Maritime Archaeology* (Fremantle 1998).

van deze internationale overeenkomst in steeds meer landen een actief beleid op het internationale beheer te voeren.

Maar voorlopig ligt er de paradox dat ondanks alle inspanningen die Nederlandse instellingen, vaak met de steun van de Nederlandse overheid, doen om in een internationale samenwerking de capaciteit op te bouwen om de UNESCO-conventie uit te voeren, er voorlopig geen uitzicht is op de ondertekening van de conventie door de Nederlandse regering. Voor zichzelf lijkt Nederland nog niet bereid te kiezen tussen koopman of archeoloog.

Robert Parthesius (1962) werkt sinds de jaren tachtig op de grens van geschiedenis en archeologie. Hij was betrokken bij verschillende historisch-archeologische projecten in binnen- en buitenland. De belangrijkste projecten waren de reconstructie van de *Batavia* in Nederland, het Galle Harbour Project en het Avondsterproject in Sri Lanka. Overtuigd van het belang van publiek draagvlak voor wetenschappelijke activiteiten organiseerde Parthesius als conservator van het Amsterdams Historisch Museum diverse internationale tentoonstellingen over de Europees-Aziatische relaties sinds de zestiende eeuw. In 2007 promoveerde hij op het proefschrift 'Dutch Ships in Tropical waters' over de logistieke kant van het VOC-scheepvaartbedrijf in Azië. Als directeur van het Centre for International Heritage Activities zet hij zich in voor training op het gebied van maritiem erfgoed beheer in Afrika en Azië. Sinds 2009 doceert Parthesius Historische Archeologie van de Europese Expansie aan de Universiteit Leiden.

More than Just Bits of Hull: Expensive Oak, Laminate Construction, and Goat Hair

New Insights on Batavia's *Archaeological Hull Remains*

Wendy van Duivenvoorde

Introduction

When Rembrandt van Rijn painted Jan Rijcksen in 1633, it had been five years since the master shipwright of the United East India Company's (or VOC's) Amsterdam shipyard had completed the construction of *Batavia*.[1] Shipwrecked along the Western Australian coast on its maiden voyage in 1629, *Batavia* is arguably the best known of all VOC ships and has been the subject of much research, a sailing replica, many books, articles, plays, and an opera. It is now known that the *Batavia* ship and Rembrandt van Rijn, both icons of the seventeenth-century Dutch Golden Age, have more in common than shipwright Jan Rijcksen, for the wooden panels that Rembrandt used for his paintings were made from timber originating in the same forest area as *Batavia*'s heavy hull planks. Recent dendrochronological investigations of *Batavia*'s hull planking have resulted in a perfect match with the forests along the Vistula River, South of Dantzig.[2] Wood from this region has primarily been known for its applications in fine arts, mainly panel paintings and sculptures by contemporaneous Dutch and Flemish Masters. The outcome of this dendrochronological research is

1 The Rembrandt painting of the master shipwright of the VOC Amsterdam shipyard, Jan Rijcksen, and his wife Griet Jans resides in the collection of the Queen's Gallery, Buckingham Palace, London (1633, RCIN 405533).

2 Dendrochronology, or tree-ring dating, has been used in temperate regions since the early 1900s to reconstruct past environmental changes. When tree-ring chronologies have been established for the forests in a particular region, wood from the area can provide us with basic information: when a tree was felled, when it started growing, and in what forest it grew. The dendrochronological examination was made on four hull planks by Elsemieke Hanraets, RING, Netherlands Center for Dendrochronology, Postbus 510, 8200 AM, Lelystad, Netherlands.

FIGURE 1. Batavia's *hull remains on display in the Shipwreck Galleries of the Western Australian Museum, Fremantle. Photograph Wendy van Duivenvoorde.*

but one small part of recent investigations of *Batavia*'s remains.[3] Study of the ship's hull continues to provide exciting information on the shipbuilding practices of the United East India Company in the earliest period of its existence.

BATAVIA'S SHIP TIMBERS

The simple fact that *Batavia* sank on its initial voyage to the Indies makes the ship's archaeological remains all the more important. Typically, ships were repaired and modified during their life-span, in particular the large ships employed by the United India Company. Because *Batavia* was practically brand-new at the time of sinking, its hull remains allow us to study VOC ship construction in the early seventeenth century more easily.

The most representative timbers of *Batavia's* hull have been reassembled and are displayed in the Shipwreck Galleries of the Western Australian Museum in Fremantle (Fig. 1). All other timbers, including the pine hull sheathing, fragments of the ceiling planking and its inner floor boards, remain in museum storage. Even though, only a small portion of the ship has been preserved, it has proven to be more than sufficient on which to base a comprehensive study of VOC shipbuilding.[4]

Batavia's surviving hull timbers comprise the aft portside of the vessel and its transom, including part of the sternpost, 21 hull planking strakes (three of which are wales), and remnants of approximately 46 frames. Neither the keel nor any timbers from *Batavia*'s starboard side have survived. The hull structure is preserved up to above the lower deck and represents approximately 3.5 percent of the original ship – when including the decks and upper works (Fig. 2).

VOC SHIPBUILDING IN THE EARLY SEVENTEENTH CENTURY

Study of *Batavia*'s timbers has demonstrated that the ship is representative of VOC shipbuilding in the first half of the seventeenth century.[5] The ship was constructed using a bottom-based construction method with two thick layers of oak hull planking below its waterline. This method entailed assembly of the ship's bottom planking

3 W. van Duivenvoorde, *The* Batavia *Shipwreck: An Archaeological Study of an Early Seventeenth-Century Dutch East Indiaman* (College Station forthcoming).

4 Ibidem.

5 W. van Duivenvoorde, 'Doppelte Standards. Zweifache Beplankung im niederländischen Schiffsbau des späten 16. und frühen 17. Jahrhunderts,' in: *Skyllus* 2002/2 (2005) 111-21; R. Parthesius, 'De dubbele huid van Oostindïevaarders aan het begin van de 17de eeuw,' in: *Herbouw van een Oostindïevaarder: Batavia Cahier* 3 (Lelystad 1991) 25-29.

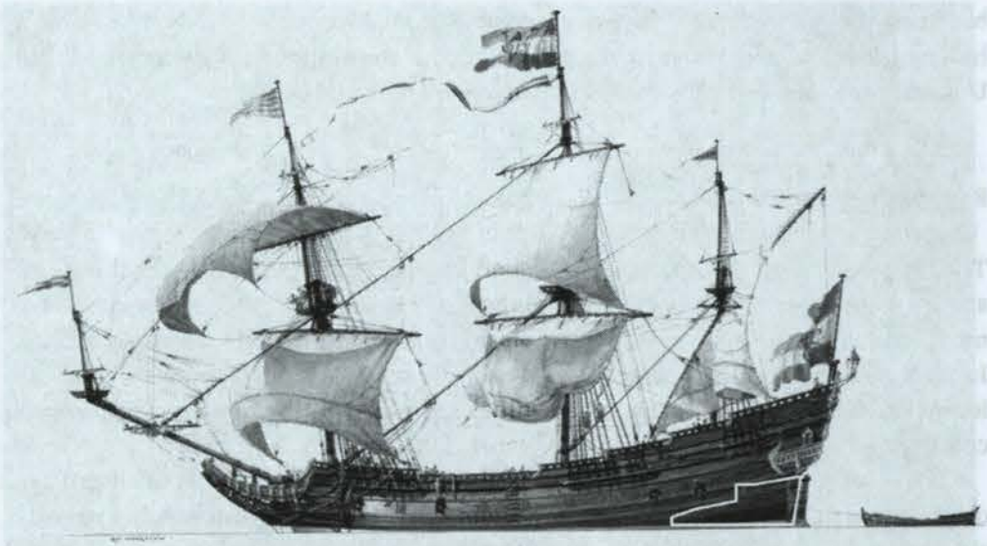


FIGURE 2. *Reconstruction of the* Batavia *ship showing the preserved hull (white outline at the stern of the ship). Illustration Ross H. Shardlow.*

first, before the frames were inserted. After the frame floors and first futtocks were fastened to the bottom planking, the second futtocks of the ship's sides were erected (Fig. 3). The latter were used to nail the hull planks to above the ship's bottom in a plank-on-frame fashion.[6]

The remains of *Batavia* demonstrate clearly that VOC shipwrights focused primarily on the ship's strength and waterproofing, and on providing utmost protection against *teredo* mollusks (shipworms) and other marine organism. These characteristics were vested into the ship's construction by creating a laminate-type lower hull consisting of five layers, excluding the frames (Fig. 4). Most of the hull's integrity was provided by two layers of outer oak planking, with additional strength added by a layer of pine sheathing, a layer of oak ceiling planking, and an inner (cargo) pine floor that protected and reinforced the ceiling planking below the lower deck. The two layers of hull planking, in particular, not only added greater strength to the ship's hull, but also provided extra waterproofing as their seams had a slight offset, like overlapping roof shingles. *Batavia*'s frames were given less attention and simply provided lateral stiffening.

6 F.M. Hocker, 'The Development of the Bottom-Based Shipbuilding Tradition in Northwestern Europe and the New World' (Ph.D. diss. Texas A&M University 1991) 65-67.

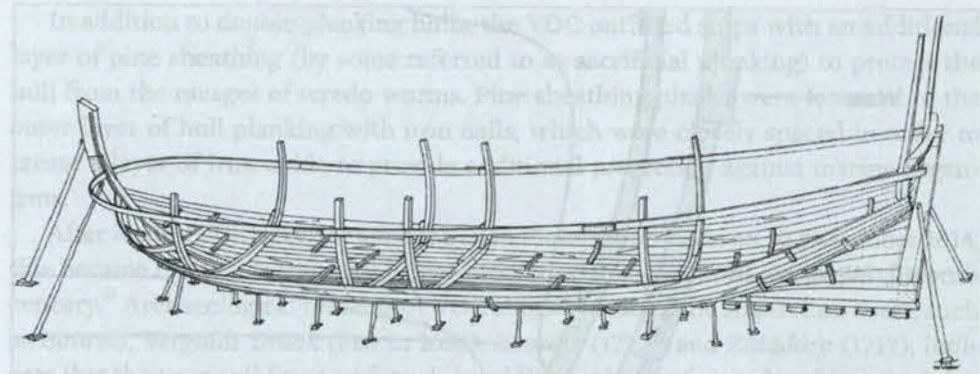


FIGURE 3. *Bottom-based construction method as described by Nicolaes Witsen. Illustration Gerald de Weerdt.*

In a further demonstration of the shipwright's commitment to a strong, watertight shell, *Batavia*'s bottom hull was not only constructed with multiple layers, but was also extraordinarily thick; the combined thickness of the two layers of hull planking alone was 18 cm. This feature is not, in itself, unique to *Batavia*, but is concomitant with the archaeological remains of other VOC Indiamen and yachts, and also with the Company's shipbuilding charters dating to the early seventeenth century. Both sources exhibit hull planking that was thicker than called for in, for example, the late-seventeenth-century Dutch shipbuilding manuscripts of Witsen and Van IJk.[7] According to the 1603 VOC building charter for a large ship, for example, the hull and ceiling planking were to be made of 'Eastern' (Baltic) oak with a thickness of one quarter of an Amsterdam foot (7.1 cm). It is specifically mentioned that this thickness depended on the quality of the wood "being soundly flawless."[8] This statement applies to the inner layer of oak hull planking whereas the additional outer layer of planking is only mentioned at the end of the charter ("covered with eastern planks [and] doubled [sheathed] up to the underside of the quarterdeck wale").[9]

7 N. Witsen, *Architectura navalis et reginem nauticum* (Amsterdam 1690) 112, 133; C. van IJk, *De Nederlandsche scheeps-bouw-konst open gestelt* (Delft 1697) 68, 128, 147, 152, 168.

8 Text: "De huyten wegers van Oostersche / plancken 4 uyt een voet behouwens / hout alle wel gaeff" (Translation: The hull and ceiling of eastern planks four out of one foot, subject to all wood being soundly flawless). Nationaal Archief (NA), Den Haag, *Archieven van de Verenigde Oostindische Compagnie, 1602-1795*, nummer toegang 1.04.02, inventarisnummer 99 RJ, folio 63.

9 Text: "Daerna met des besteders loot ende haer / bekleet daerop met Oostersche plancken / verdubbelt tot d'onderkant vant / boevenets barckhout ..." (Translation: After which sheathed with lead provided by the commissioner and hair covered with eastern planks [and] doubled [i.e., sheathed] up to the underside of the quarterdeck wale...). NA, *Archieven van de Verenigde Oostindische Compagnie*, 1.04.02, inv.nr. 99 RJ, folio 63.

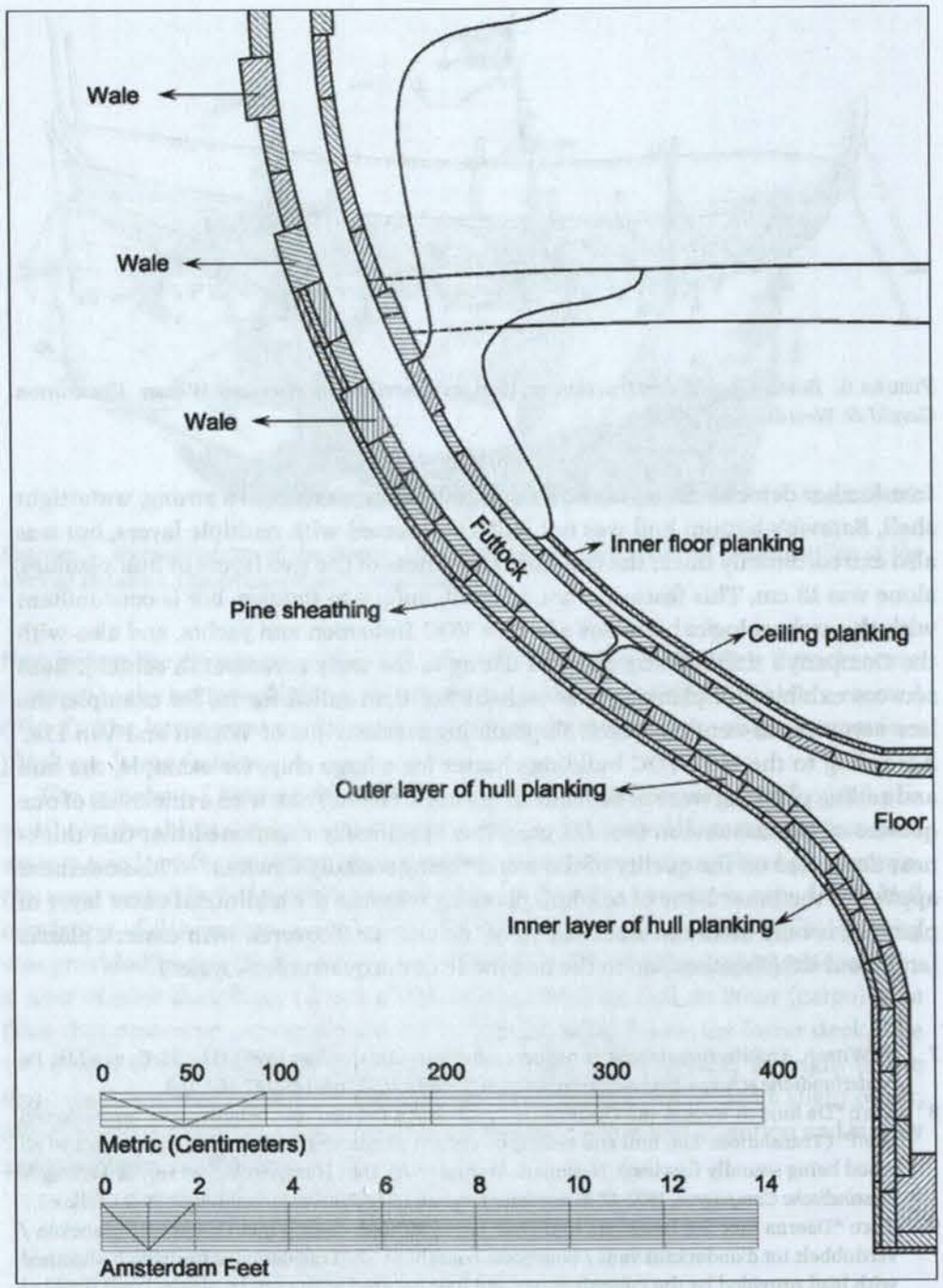


FIGURE 4. *Cross-section of* Batavia*'s hull showing all layers of planking and frame timbers. Illustration Wendy van Duivenvoorde.*

In addition to double planking hulls, the VOC outfitted ships with an additional layer of pine sheathing (by some referred to as sacrificial planking) to protect the hull from the ravages of teredo worms. Pine sheathing planks were fastened to the outer layer of hull planking with iron nails, which were closely spaced in order to create a layer of iron oxide to provide additional protection against marine organisms.

After its first official endorsement by Jan Pieterszoon Coen on 10 November 1614, this became the VOC's standard worm-protection measure until the late eighteenth century.[10] Archaeological remains of VOC ships lost along the Australian coast, such as *Batavia, Vergulde Draak* (lost in 1656), *Zeewijk* (1727), and *Zuiddorp* (1712), indicate that they were all fitted with such an additional layer of pine sheathing. *Batavia*'s hull was sheathed with pine planking with a maximum thickness of 4 cm up to its second wale (Fig. 4). A lingering misconception has been that the heads of the iron nails used to fasten pine sheathing to the hull were large in diameter and overlapped each other. Contrary to this general belief, archaeological evidence from the four VOC shipwrecks in Australia indicate that the circular counter-sink impressions of nail heads on pine sheathing planks had a consistent average diameter of 1.5 cm. Furthermore, nails were hammered into the sheathing planks in a quincunx pattern at intervals of about 5 cm (Fig. 5)

In addition to pine sheathing, a mixture of hair and tar was applied to the outboard surfaces of both layers of *Batavia*'s hull planking to provide extra protection against teredo worms (Fig. 5).[11] Such a coating was typical for VOC ships. According to historic documents, this mixture typically consisted of cattle hair, tar, and other materials.[12] Recent study, however, has not found a single cattle hair on *Batavia*'s planking.[13] Rather, all hair comes from dark brown goats, which were prominent livestock in seventeenth-century Holland.[14]

Batavia was also sheathed internally with a pine cargo floor that was nailed to the oak ceiling planks over wooden laths (Fig. 4). This floor extended over the ship's bottom up to the lower deck and had the same thickness as the pine sheathing on *Batavia*'s outside surfaces. This floor probably served to protect the ceiling planking from wear by shifting cargoes.

10 J.P. Coen, *Bescheiden omtrent zijn bedrijf in Indië*, ed. Herman T. Colenbrander ('s-Gravenhage 1919) 73; see also Van Duivenvoorde, "Doppelte Standards," *Skyllus* (2005) 115.

11 Some tarred hair was found as well on the outboard surfaces of the pine sheathing.

12 Witsen, *Architectura navalis et reginem nauticum*, 334; Van IJk, *De Nederlandsche scheepsbouw-konst open gestelt*, 91.

13 Hair identification was made by Henk van Haaster of the Research and Consultancy Service for Biological Archaeology and Environmental Reconstruction in Zaandam, Netherlands (BIAX Consult).

14 P. Meijer, *Leer in beeld: En toen was er een schoen* (Waalwijk 1992) 26.

FIGURE 5. *Nail holes with nail head impressions and some goat hair on exterior surface of pine sheathing from* Batavia. *Photograph Wendy van Duivenvoorde.*

Dutch ships of exploration, as well as Indiamen and yachts sailing to the Indies from 1595 to well into the 1650s, were constructed with double-planked hulls.[15] This seems to be unique to Dutch intercontinental seafaring, as confirmed by archaeological hull remains of Dutch ships from this period that were designed to sail long distances. Unlike Dutch flutes and other bulk cargo-carriers intended for use in European waters, the Indiamen were built much stronger than was previously believed to be the case.[16]

Beginning in the 1590s, Dutch builders had to construct ships for voyages much longer and farther than anything they had experienced before. They opted to build much heavier ships to meet these new challenges, despite the greater costs – an essentially conservative approach to protect cargoes, lives, and investments –,

15 Van Duivenvoorde, *The* Batavia *Shipwreck*.

16 R.W. Unger, 'The *Fluit*: Specialist Cargo Vessels 1500 to 1650,' in: *Cogs, Caravels, and Galleons: The Sailing Ship 1000-1650*, ed. Robert Gardiner (London 1994) 122; Van Dam, *Beschrijvinge van de Oostindische Compagnie*, 456; A. Wegener Sleeswyk, *De Gouden Eeuw van het fluitschip* (Franeker 2003) 27.

whereas they were shifting to less expensive materials, building techniques, and outfitting costs for ships intended for local trades. Since Dutch ships were still being built according to a bottom-based tradition in this period, dividing a thicker hull skin into two layers facilitated the bending of heavy oak planks and keeping them in place. Two thinner layers of hull planking were probably more resilient than one very thick layer and more water-tight.

FROM DOUBLE- TO SINGLE-PLANKED VOC SHIPS

A little more than sixty years later, however, double planking was no longer employed – with the exception of whaling vessels. The abandonment of two-layered oak planking in the construction of VOC ships (and other large merchant vessels) corresponds to the time when the bottom-based tradition was replaced with frame-based construction in most Dutch shipyards. With the adoption of the frame-based method in the Netherlands in the late seventeenth century, planking thickness decreased significantly, as did the need for high-quality straight oaks from the Baltic.

The discontinuation of double planking may also have been directly related to the availability of large oaks for shipbuilding. Looking at the excessive timber use in *Batavia*'s multi-layered hull, it is easy to understand that this type of shipbuilding, coupled with the increase in construction of large ocean-going vessels in the early seventeenth century, created a burdensome demand upon Baltic oak forests. Ships built in this fashion required high-quality straight-grained oak with few growth defects or knots. Thus, the construction of ships with two layers of oak planking was expensive and likely depleted Baltic oak stands, particularly those of the Vistula region, from where the best quality oaks seem to have been sourced. The import of oak timber from the Vistula forests into northwestern Europe ceased completely after 1643.[17] Attempts to find evidence for the use of this wood in later seventeenth-century artwork and buildings have failed hitherto. Rembrandt van Rijn switched to painting on panels of oak from the Lowlands and Germany, on tropical hardwoods, or on canvas.[18] Similarly, the VOC eventually shifted to frame-based construction. This conceptual change in shipbuilding philosophy in Dutch shipyards also changed the types of timber required, creating a shift in Dutch import markets. Compass timber took on a much more important role at VOC shipyards than straight-grained oak once the ship's skeleton became the basic principle of ship construction. Accordingly, historic documents show that large quantities of compass timber were imported into

17 D. Eckstein, J.A. Brongers, and J. Bauch, 'Tree-Ring Research in the Netherlands,' in: *Tree-Ring Bulletin* 35 (1975) 8; see also Jansma, *RemembeRINGs*, 142 (NLPP).

18 Eckstein, Brongers, and Bauch, 'Tree-Ring Research in the Netherlands', 8.

the Netherlands from Germany, in particular from the Rhine and Wesel regions, in the late seventeenth century.[19]

Conclusion

Batavia was the result of dynamic developments in the Dutch shipbuilding industry that occurred in the late sixteenth century. The ship's hull, completed in 1628, was representative for the early seventeenth century Dutch East Indiaman; built in a bottom-based construction method with multiple layers of hull planking and sheathing. In addition to pine sheathing, layers of goat hair were applied to *Batavia*'s hull to provide extra protection against teredo worms. These construction features seem to be unique to Dutch ships of exploration, as well as Indiamen and yachts sailing to the Indies in the late sixteenth and early seventeenth centuries. Like the flute for the Baltic trade, Indiamen were introduced for a special purpose in the late sixteenth century, in this case the long-distance trade with Asia.

Wendy van Duivenvoorde (1974) studeerde Mediterrane archeologie aan de Universiteit van Amsterdam. In 2008 verdedigde zij aan de Texas A&M University (Nautical Archaeology Program) haar proefschift over de *Batavia* scheepsresten en VOC-scheepsbouw in de vroeg zeventiende eeuw. Deze studie zal in de aankomende jaren gepubliceerd worden via Texas A&M University Press. Zij houdt zich thans nog steeds bezig met het onderzoek naar de resten van de Nederlandse VOC-schepen in Australië als conservator van de afdeling Maritieme Archeologie van het Western Australian Museum in Fremantle. Ze doceert tevens scheepsarcheologie aan de vakgroep archeologie van de University of Western Australia.

19 C.A. Schillemans, 'De houtveilingen van Zaandam in de jaren 1655-1811' (Ph.D. diss., Universiteit van Amsterdam, 1947) 5, 9, 17, 74; J.R. Bruijn, 'The Timber Trade: The Case of Dutch-Norwegian Relations in the 17th Century,' in: *The North Sea: A Highway of Economic and Cultural Exchange, Character-History*, ed. A. Bang-Andersen, B. Greenhill, and E.H. Grude (Oslo 1985) 123-135; N. Porsius and E. de Munck, 'Over hout, de herkomst, de kwaliteitseisen en de bewerking daarvan,' in: *Cornelis Corneliszoon van Uitgeest: Uitvinder aan de basis van de Gouden Eeuw*, ed. W. Dobber and C. Paul (Zutphen 2002). 148; N. Porsius, 'Hout en schepen,' in: *Zaans Erfgoed* 1/2 (2002) 11; P. van Dam, *Beschrijvinge van de Oostindische Compagnie*, ed. F.W. Stapel ('s-Gravenhage 1927), 454; Witsen, *Architectura navalis et reginem nauticum*, 199; Van IJk, *De Nederlandsche scheeps-bouw-konst open gestelt*, 39-40.

Summaries

Ruud Paesie, Diving into maritime history. An introductory article

With the economic boom in post-war Europe, the marketing of SCUBA equipment and overall development of diving, maritime archaeologists have widened their scope of research. Archaeological material undersea or in other underwater environments were no longer nonsubjects for scientific research. For a brief history of diving we have to go back centuries, to the time when man practiced breath-hold diving. After this ancient art of free diving man began to use diving bells supplied with air from the surface in the seventeenth century. It was the first effective way of staying under water for a length of time. Diving equipment improved in following centuries. Good examples are the 'diving engine' of John Lethbridge, Siebe's diving suit and the 'Aerophore', developed by French engineers. Also physicists contributed to the development of diving. Robert Boyle conducted an early study on gases, which resulted in the famous law stating that the pressure and volume of confined gases are inversely proportional. Other improvements relate to further discovery of the human body and the nature of gases by John Scott Haldane at the beginning of the twentieth century. The use of modern diving equipment opened up the gateway for a relative young discipline of archaeology. Nowadays Dutch maritime archaeologists are operating in national and international fields.

A.F.L. van Holk, 'A shift of beacons. An increase in momentum for maritime archaeology in the Netherlands?'

The development of maritime archaeology in the Netherlands can be characterised as capricious. Although the excavation of a pontoon bridge by C.J. Glavimans (1795-1857), under-constructor of the Admirality, provided for an early and excellent start, it took a century for the next ship – the Utrecht ship – to attract the attention of the archaeological world.

With the reclamation of part of the former seabed of the Zuiderzee, ships were found in large numbers. Within the Zuiderzee development project (Province of Flevoland) these ships were dealt with in different ways. From the beginning it was

clear that shipwrecks were not a priority, although some good research was done, especially from the mid-seventies onwards. Another characteristic of maritime archaeology in Flevoland was its isolation from mainstream archaeology and academia. Its impact, therefore, was little and its significance was not recognised. Of course this was not an ideal situation for the establishment of continuity.

Recently things seem to have taken another course. Several universities (Amsterdam, Groningen and Leiden) offer courses in maritime archaeology at bachelor level (Amsterdam and Leiden) and at master level (Groningen).

Arent Vos, The NISA/ROB diving team. Ten years of professional archaeological diving in the Netherlands

In the period from 1997 to 2006 the Netherlands knew a professional archaeological diving unit. In the history of official Dutch underwater archaeology, resorting under the Ministry of Culture, four phases can be discerned. The first phase (1980-1985), starting after sports diving had taken a strong foothold, was to explore if and how Government should develop policies on the new subject of archaeological remains found under water. As a result, the Minister ruled in 1985 that the Ancient Monuments Act would henceforth also be valid for underwater finds. At the same time he initiated a small unit for underwater archaeology. During the second phase (1985-1994) this small unit started the first large-scale excavation in the murky Dutch waters with their strong currents, experimenting with methods and techniques suited for these circumstances and with the aid of a number of sports diving volunteers and students. This phase lasted until 1994, when health and safety regulations came into force for working under water. Henceforth this was allowed only for professionally certified divers. After an intermediate phase (1995-1996), when organisation and divers were adapting to the new rules, Arent Vos was asked to build a professional archaeological diving unit. In this article, after a short history, some insight is given in the organisation of this team and the fieldwork it carried out. All in all nearly three decades of fieldwork have shown there is great archaeological potential on the bottom of sea, rivers and lakes. Alarmingly, many sites are threatened by human action, but on a large scale also by extreme natural erosion. Methods were developed to physically protect sites in situ. Unfortunately, in 2006 the archaeological diving unit and the structural fieldwork were brought to a stop.

Jeroen ter Brugge, Amateur maritime archaeology

Unlike most other European countries the Netherlands has a well organized structure of amateur archaeologists, active both on land and in water. The Society for Amateur Archaeologists (AWN) was established shortly after World War II and gained the trust and respect of the official (professional) state archaeologists and those working in the universities. Since the early 1980s a group of members within the AWN has set up a branch for maritime archaeology, the LWAOW (working group for amateur archaeologists under water). Its members help the only official organisation of maritime archaeology in the Netherlands, which is part of the State Service for Archaeology. They contribute to knowledge of the dispersion of shipwrecks in Dutch waters, through the characterisation and validation of ship wreck sites, publishing on the results of their research and on issues related to the protection of this specific kind of cultural heritage.

As part of the AWN the LWAOW is obliged to keep to an ethical code, which forbids any treasure hunting activities. This marks a difference to the many divers that operate on an individual basis, spoiling ship wrecks and taking away objects for own profit. The LWAOW work under supervision of the state service for maritime archaeology and offers a training programme to its members. Besides diving skills, the training provides for techniques and knowledge of maritime archaeology, including documentation under water, determination of (parts of) found wrecks and the conservation of organic finds that deteriorate as soon as they come into open air.

Robert Parthesius, The Netherlands as merchant and archaeologist. The paradox of managing Dutch maritime 'heritage' abroad

Shipwrecks of the Dutch East India Company form a separate category within the field of mutualcultural heritage. They are a valuable source of historical information and are also part of the economical heritage of the Netherlands. Archaeological remains only become heritage when value is given to them. The Dutch government does not put this into practice as much as, for example, its Australia counterpart does. However, the Ministry of Finance can set up agreements with salvagers as a percentage of the proceeds of an excavation goes to the State. An example is the auction of the Geldermalsen, which resulted in 37 million guilders. There was however, a lot of protest about the salvaging method used. The government can also use its power in a positive way. In 2006, a salvager wanted permission to work on the wreck of the Witte Leeuw, sunk at St. Helena in 1613. (Research activities and salvage work had already been carried out in 1979-1982). The Dutch government immediately claimed property and after much protest, local authorities withdrew their permission.

The UNESCO convention on underwater Archaeology, drawn up in 2001, aims to formulate rules for the protection of underwater heritage in a structured manner. In 2009, it was finally signed and ratified by a sufficient number of countries. The Netherlands, UK and US chose not to participate

The ANCODS project is an excellent example of how countries can collaborate to maintain and manage remains of underwater heritage. The CIE, together with the RACM, is setting up a database for the artifacts collection, which will be returned to Australia so that it can be kept in one place for further research.

However, many countries do not see the value of underwater heritage. They do not have the means and know-how to set up a for protection, research and conservation programme. Underwater treasures are simply not regarded as part of cultural heritage. Commercial divers see such countries as 'exploitable assets'.

In the past years, capacity building programs have aided such countries in researching, managing and preserving their underwater heritage.

The Avondster project in Galle, Sri Lanka is a good example of how this has worked out successfully. The idea to document finds before selling them off to cover the costs of salvaging must still be discussed. The attempt to 'educate' commercial salvagers has, as yet, not been very successful. In time, international coordination and cooperation should lead to better results. Meanwhile, by setting up a material, managerial and academic infrastructure in countries with a rich maritime heritage, as has been done in Sri Lanka and is now being carried out in Tanzania and South Africa with support of the Netherlands, is the way to adhere to the UNESCO convention.

However, the paradox is the Netherlands, whilst taking part in the capacity building programme for managing underwater heritage, is one of the countries still to sign the UNESCO convention for the preservation of maritime heritage.

Wendy van Duivenvoorde, Nieuwe inzichten betreffende de archeologische resten van de *Batavia*

De Oostindiëvaarder *Batavia* verging tijdens zijn eerste uitreis in 1629 voor de kust van Australië. Het archeologische scheepshout van de *Batavia* is belangrijk voor onze kennis van scheepsbouw, mede omdat het schip op haar eerste reis verging en dus nooit werd onderhouden of gerepareerd. Een studie naar de scheepsresten van de *Batavia*, tentoongesteld in het West Australische Museum in Fremantle, hebben uitgewezen dat het schip gebouwd was volgens de Nederlandse vlakbouwmethode (waarbij eerst een deel van de scheepshuid, het 'vlak', werd gelegd en daarna pas de spanten werden aangebracht). Het schip was gebouwd met hout gekapt in het stroomgebied van de Wisla bij Dantzig in Polen. Hout uit deze streek was van goede

kwaliteit, maar ook duur. Kosten nog moeite waren gespaard voor de bouw van het schip, want de scheepsromp blijkt ook nog eens uit meerdere huidlagen te bestaan (vijf in totaal, exclusief de spanten). Tussen de buitenste lagen was een laag vilt aangebracht, die volgens de standaardwerken van Witsen en Van IJk uit koeienhaar zou moeten bestaan. Tussen de planken van de *Batavia* is tot op heden nog geen koeienhaar aangetroffen, wel donkerbruin geitenhaar. Het onderzoek naar de scheepsromp van de *Batavia* geeft nieuwe inzichten in de scheepsbouwpraktijken van de VOC in de eerste helft van de zeventiende eeuw.

Boekbesprekingen

John B. Hattendorf (eindred.), *The Oxford Encyclopedia of Maritime History* (Oxford University Press: New York, 2007, 4 delen, 2634 p., ill., ISBN 978-01-9530-740-5, US $ 550,-).

In de jaren 1970-1973 verscheen in Nederland bij uitgeverij Unieboek te Bussum de zevendelige *Maritieme Encyclopedie*. Het was prinses Margriet die het eerste exemplaar van deze maritieme encyclopedie in 1970 mocht ontvangen. De samenstellers besteedden aandacht aan marine, koopvaardij, visserij, kaapvaart en de sociale, economische en technische aspecten van het zeevarend bedrijf. Maritieme geschiedenis werd toen voor het eerst ruim gedefinieerd en omvatte meer dan alleen marinegeschiedenis. Bijna 25 jaar later is er nog even over gedacht een nieuwe editie van deze encyclopedie te schrijven, maar gezien tijd, kosten en het mogelijke nut werd hier toen vanaf gezien. In het Nederlandse taalgebied moeten we het dus blijven doen met de *Maritieme Encyclopedie*.

Met de verschijning van de omvangrijke *The Oxford Encyclopedia of Maritime History* is nu ook een Engelstalig naslagwerk beschikbaar, waarin de maritieme geschiedenis in de breedste zin van het woord aan de orde komt in de vorm van '*historical themes and information in a readily accessible summary form, for use both by the general public and by scholars*'(deel 1, XIX). Versnipperde specialistische kennis is op grote schaal bij elkaar gebracht en onderling gerelateerd. Een gedurfd, achtjarig project is hiermee beëindigd.

Iets zeggen over het nut van een gedrukte encyclopedie in een tijd waarin internet en 'Wikepedia'-achtige websites voor geïnteresseerden en onderzoekers veelal het beginpunt van hun zoektocht zijn, blijft een hachelijke zaak. De vraag blijft of dit soort projecten in het huidige digitale tijdperk nog een bestaanswaarde hebben. Gezien de prijs zullen vele onderzoekers hun toevlucht moeten nemen tot een bibliotheekexemplaar.

De samenstellers van *The Oxford Encyclopedia of Maritime History*, onder leiding van eindredacteur John B. Hattendorf, pretenderen dat de lemma's zowel voor een breed geïnteresseerd publiek als voor wetenschappers bruikbaar zijn. Hattendorf gaat hier in zijn inleiding op de encyclopedie uitgebreid op in. Daarvoor heeft hij het begrip 'maritieme geschiedenis' omschreven als: '*maritime history is the field of historical study that encompassess humankind's relationship to the seas of the world*' (deel 1, XVII). De breedte van het vakgebied is enorm en dat is dus ook te merken aan deze encyclopedie. De kracht van deze nieuwe vierdelige encyclopedie is de verscheidenheid aan maritieme onderwerpen. Hattendorf heeft getracht die diversiteit te bereiken door de inzet van een groot aantal vakredacteuren en een enorme hoeveelheid lemma's. De samenstellers hebben gezien de opzet van de encyclopedie zoveel mogelijk gewerkt naar compleetheid van onderwerpen. Daar is natuurlijk altijd op af te dingen, wat een bespreking lastig maakt.

Allereerst valt de grote gebruiksvriendelijkheid op. Naast alfabetische rangschikking van de lemma's is een "List of Entries" aan het begin van het naslagwerk opgenomen. Bovendien hebben de samenstellers voor zowel een index als een "Topical Outline of Entries" gekozen, waarin de relaties tussen de verschillende onderwerpen worden aangegeven. De volgende clusters zijn aangebracht: (1) maritieme kunst, iconografie en kunst van zeevarenden; (2) schepen, werven en dokken; (3) maritieme economische geschiedenis; (4) marinegeschiedenis; (5) geschiedenis van navigatie en wetenschap; (6) sociale geschiedenis, havens en zeevarenden; (7) ontdekkingsreizen; (8) maritieme wetgeving en (9) maritieme literatuur. Daarnaast hebben specialisten oudheid, middeleeuwen, nieuwe en nieuwste geschiedenis en deskundigen uit allerlei regio's met hun expertise bijgedragen. Voor de Nederlandse inbreng traden Joost Schokkenbroek, Jaap Bruijn en Karel Davids op als vakredacteur voor de onderdelen 1, 3 en 5.

Uiteindelijk bevat de encyclopedie meer dan negenhonderd lemma's, opgesteld door vierhonderd auteurs, die afkomstig waren uit 49 landen. Het aantal Nederlandse auteurs, veelal verbonden aan een Nederlandse universiteit bedraagt 36. Zij leverden 93 bijdragen. Topscoorders zijn Jaap Bruijn (12) en Joost Schokkenbroek (10) gevolgd door drie auteurs met elk vijf bijdragen (Jan Dirkzwager, Joke Korteweg en Fik Meijer). Voorts is de Nederlandse inbreng zeer gevarieerd. Voor de hand liggende onderwerpen zoals de VOC (Femme Gaastra), Jacob van Heemskerck, de Evertsen en Michiel Adriaansz de Ruyter (Jaap Bruijn) en Maarten Harpertsz Tromp (Ronald Prud'homme) komen aan bod. Opvallend is het ontbreken van lemma's over bijvoorbeeld Piet Hein en de West-Indische Compagnie (WIC). Zoals te verwachten hebben alleen de havenplaatsen Amsterdam en Rotterdam als zelfstandig lemma een plaats in de *Encyclopedia* gekregen.

Elk lemma bestaat voor zover mogelijk uit drie onderdelen: een beschrijving van het onderwerp, verwijzingen naar andere lemma's en een bibliografie. De lemma's zijn – zoals het in een encyclopedie hoort – op alfabetische volgorde terug te vinden. De eerder genoemde, in deel 4 geplaatste, 'Topical Outline of Entries' vergroot het gebruikersgemak, evenals de lijst met de bijdragen van de verschillende auteurs en de zeer uitvoerige index met onderwerps-, geografische en persoonsnamenaanduidingen. Logischerwijs is veel achtergrondliteratuur afkomstig uit het Verenigd

Koninkrijk en de Verenigde Staten, waardoor niet-Engelstalige onderzoeksresultaten (te) weinig aandacht krijgen.

De inhoud van de lemma's met betrekking tot zeeroverij en piraterij, kaapvaart, haring- en kabeljauwvisserij en marine vallen enigszins tegen. Zoals gezegd; de verscheidenheid aan maritieme onderwerpen in *The Oxford Encyclopedia of Maritime History* is groot. Zo worden niet alleen belangrijke ontwikkelingen in de scheepvaart en zaken betreffende de navigatie behandeld, maar komen ook onderwerpen als maritieme kunst, musea en watersportbeoefening aan bod. Onder het trefwoord 'Piracy' (deel 3) geeft Robert C. Ritchie een chronologisch overzicht van de zeeroverij van de oudheid tot nu. Helaas wijdt hij slechts enkele regels aan de huidige piraterij. Onder het trefwoord 'Film' (deel II) staat wel een informatieve passage over piratenfilms, echter Johnny Depps succesfilm *Pirates of the Caribbean* is vergeten.

David Starkey geeft in zijn 'Privateering' (deel 3) vanuit Engels perspectief een goed overzicht van het ontstaan van de kaapvaart en van de militaire en economische betekenis. De 'Watergeuzen' worden wel genoemd, de succesvolle Zeeuwse kaapvaart uit de zeventiende eeuw ziet hij over het hoofd. Verwijzingen naar (Engelstalige) literatuur van Nederlandse maritieme historici ontbreken.

Lemma's van belang voor de Nederlandse zeevisserij komen er in deze encyclopedie wat bekaaid van af. Dat geldt voor zowel de kabeljauwvisserij als de haringvisserij. De haringvisserij moet het bijvoorbeeld doen met acht verwijzingen naar andere lemma's. Slechts de beschrijving van de 'Buys' (deel 1) door Poul Holm is apart opgenomen. Zeer uitgebreid zijn de lemma's 'Fishing' en 'Fishing vessels' (deel 2). Het eerste lemma bevat een overzicht van de economische betekenis van de visserij (Robb Robinson), gevolgd door twee paragrafen over de sociale geschiedenis van de pre-industriële (Bob Pokrant) en industriële visserij (Robb Robinson). In het lemma vissersvaartuigen geven Jaap Bruijn en John Hattendorf een overzicht van de gebruikte scheepstypen vanaf het midden van de 19e eeuw. Opvallend in dit lemma zijn de toevoegingen over 'Fishing Ports', 'Fishing Regions' en 'Working Conditions'. De 'Seiner' (deel 3), een met de zegen vissende boot, de 'Cutter' (deel 1), de 'Luggar' (deel 2) en de 'Trawler' (deel 4) hebben bovendien een eigen vermelding gekregen.

In de 'Dutch Republic, 1577-1714' (deel 2) (Jaap Bruijn) staan de 'toppers' uit het zeventiende- en achttiende-eeuwse Nederlandse maritieme verleden centraal. Het lemma begint in 1572 met het optreden van de Watergeuzen, beschrijft de oorlogen met Engeland en Frankrijk en de *Glorious Revolution* van 1688 en eindigt met het financiële 'bankroet' van de Republiek na de Vrede van Utrecht in 1713. De keuze voor de jaartallen 1577 en 1714 in het lemmakopje komt enigszins vreemd over.

Met betrekking tot de onderwerpen ontdekkingsreizen, cartografie, VOC/WIC en zeventiende en achttiende-eeuwse scheepsbouw valt een duidelijke Angelsaksische dominantie te bespeuren. Zo worden de "Americas" in ontdekkingsreizen na de

Middeleeuwen in maar liefst 23 pagina's besproken. Voor dezelfde periode worden voor de ontdekkingsreizen naar Afrika en Azië in "Portuguese African and Indian Ocean Exploration Voyages" van George Winius slechts zes pagina's uitgetrokken.

De Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) krijgt een aparte bespreking door Femme Gaastra. Hierin worden het ontstaan, de opbouw en de neergang van de handelsorganisatie op een beknopte en heldere wijze beschreven. Van de omvangrijke VOC-literatuur wordt in de biografie alleen naar de Engelstalige uitgaven verwezen. Ook sommige ontdekkingsreizen van de VOC, zoals die van Henry Hudson (Louis de Vorsey) en Abel Tasman (B.J. Slot) worden in een apart lemma besproken. Helaas worden belangrijke Nederlandse tijdgenoten van Hudson, als Willem Barentsz, Cornelis de Houtman, Olivier van Noort, Hendrik Brouwer en Jacob le Maire, slechts in de marge genoemd.

Krijgt de VOC de aandacht die ze verdient, de West-Indische Compagnie lijkt daarentegen nooit bestaan te hebben. Aan deze handelsorganisatie, die in de zeventiende eeuw toch geen onbelangrijke rol speelde in het Atlantisch gebied, worden welgeteld zes regels gewijd bij de besprekingen over de Republiek en de Nederlanden. De Middelburgse Commercie Compagnie wordt zelfs niet eens genoemd.

In 'Cartography: An Overview' wordt de geschiedenis en ontwikkeling van de cartografie door John Blake goed behandeld. Maar ook hier zijn enkele omissies betreffende de Nederlandse rol in de cartografie aan te wijzen. In het korte 'Rise of Dutch preeminence in maritime carthography' wordt weliswaar het baanbrekende werk van Mercator en Ortelius behandeld en krijgen Petrus Plancius en Willem Janszoon Blaeu daarnaast nog in aparte lemma's aandacht, maar is voor andere zeventiende-eeuwse maritieme uitgevers/cartografen, zoals Pieter Goos en Hendrick Doncker geen plaats. Zelfs Arent Roggeveen, de eerste Nederlandse cartograaf die erin slaagde om een volledige set kaarten te publiceren voor de navigatie in het Atlantisch gebied, blijft onbesproken.

Zoals in elk 'overzichtswerk' en zeker in deze encyclopedie is de balans tussen detailinformatie en meer algemene overzichten moeilijk te maken. Sommige lemma's bevatten minder dan 350 woorden – Ferry de Goey schreef bijvoorbeeld een aantal korte lemma's over scheepstypen als de bulkcarrier, het containerschip en tankers – andere zijn weer erg omvangrijk.

Aan moderne zaken als surfen en surfboards worden twee lemma's besteed. Aan duiken, dat naast vrijetijdsbeoefening een belangrijke rol speelt bij de parel- en spongvisserij, is geen lemma besteed. Weliswaar worden enkele regels aan het persluchtduiken gewijd bij maritieme archeologie door Mark Staniforth en in de biografie over de Franse marineofficier Jacques-Yves Cousteau (Dennis Wepman), die vooral bekendheid geniet door zijn prachtige documentaires over de onderwaterwereld, maar de geschiedenis en de technische ontwikkeling van het duiken krijgen geen aandacht. Zelfs in het uitgebreide lemma over 'Marine Biology' door Margaret

Deacon wordt het duiken als onderdeel van het wetenschappelijk onderzoek niet belicht.

Anders is weer het lemma over mijnenvegers (deel 2): qua inhoud erg beknopt, maar strikt correct. Er wordt hierin ook heel kort aandacht geschonken aan het 'mijnenjagen', alleen is in de index het trefwoord 'mijnenjagen' niet terug te vinden. En soms zijn begrippen helemaal niet te vinden. Het begrip 'kustwacht' kan men bijvoorbeeld niet terugvinden, al wordt in diverse lemma's de US Coast Guard wel enige keren genoemd, terwijl dit in Amerikaanse begrippen toch een essentieel onderdeel is van de zeestrijdkrachten.

Opvallend is dat aan de Nederlandse scheepsbouwer Fop Smit (Jan Dirkzwager), een speciaal lemma is besteed, maar dat Nicolaes Witsen en Cornelius van Yk, samenstellers van twee belangrijke zeventiende-eeuwse standaardwerken over scheepsbouw, weer geen aandacht krijgen.

Het lemma over scheepsverlichting (als onderdeel van scheepsuitrusting, deel III) is ronduit te summier en geeft geen volledige informatie. Wanneer het eerste schip met elektrische verlichting rond voer staat er niet in, wel dat in 1881 een schip van de US Navy die verlichting had. Waar de detaillemma's soms erg de diepte in kunnen gaan, zijn sommige algemene lemma's, zoals over de cruise-industrie of scheepsbouw weer erg algemeen, ondanks de hoeveelheid ruimte die ze innemen. Cees de Voogd tekende voor het prettig geschreven lemma over de scheepsbouw. Zijn verhaal telt enkele bladzijden. De Nederlandse scheepsbouw, in het bijzonder de constructie en ontwikkeling van het revolutionaire vrachtschip de fluit, krijgt in dit overzicht een niet onbelangrijke plaats. Ook de Zaan, als belangrijk centrum van de Nederlandse scheepsbouw en de Amsterdamse VOC-werf worden ruimschoots behandeld. Discutabel is de opsomming van de tien bekendste werven. Kennelijk zijn het de werven met de meeste wereldfaam als het Arsenaal, de vroegere scheepswerf van Venetië (gesticht in 1104 toen de kruistochten de scheepsbouw een enorme impuls gaven), de al genoemde VOC-werf, Chantiers de l'Atlantique en Harland & Wolff. Op welke gronden is deze selectie gemaakt, zou je je af kunnen vragen.

Over de uitvoering van *The Oxford Encyclopedia of Maritime History* nog een kort woord. Het zijn vier kloeke delen, die er goed verzorgd uit zien Het is te betreuren dat alleen zwart-wit foto's van een matige kwaliteit zijn opgenomen. De papierkwaliteit voor dit standaardwerk had beter gemogen.

Al met al is deze encyclopedie een geslaagd product en een aanwinst voor onderzoekers in de maritieme geschiedenis.

Adri P. van Vliet
Ruud Paesie
C.P.P. van Romburgh

Job Weststrate, *In het kielzog van moderne markten. Handel en scheepvaart op de Rijn, Waal en IJssel ca. 1360-1560* (Uitgeverij Verloren: Hilversum, 2008, 336 p., ill., (Middeleeuwse Studies Bronnen, 113), ISBN 978-90-8704-033-8; € 29,-)

In het kielzog van moderne markten is de boekversie van het proefschrift van Job Weststrate (Universiteit Leiden). De titel verwijst naar de dominante economische structuren in Vlaanderen en Brabant en Holland, die al voldoende het onderwerp van studie zijn geweest. Weststrate focust op de minder bekende kooplieden en schippers van de rivieren Rijn, Waal en IJssel. Het boek is aangenaam verlucht met vele afbeeldingen en duidend kaartenmateriaal en bevat tientallen tabellen en enkele grafieken om het kwantitatieve onderzoeksmateriaal op een gepaste manier aan de lezer mee te geven. Voor deze studie over twee eeuwen maakt Weststrate gebruik van de hertogelijke Gelderse tollen gedurende twee periodes, te weten 1388-1399 en 1543-1557. Doordat weinig rekeningen in de bijkans anderhalf eeuw durende tussenliggende periode in serie zijn overgeleverd, werden daarnaast alleen de Lobithse rekeningen uit de jaren 1438-1440 aan een bijkomende analyse onderworpen.

Deze bronnenkeuze heeft een directe impact op de structuur van het boek. Na een inleidend deel, waar de vraagstelling, werkwijze, opzet en de bestaande geschiedschrijving aan bod komen, wordt een langetermijnbeeld geschetst van de Nederlandse Hanzesteden. Vervolgens volgen drie delen, waarin de tolrekeningen uit de late veertiende, het tweede kwart van de vijftiende en het midden van de zestiende eeuw worden uitgewerkt en in context geplaatst. Ook in de verdere hoofdstukverdeling hanteert Weststrate een duidelijke structuur. Na een kritische bronnenanalyse, worden handel en scheepvaart afzonderlijk stroomafwaarts en -opwaarts besproken, om tenslotte stil te staan bij de organisatie van de rivierhandel. Vanwege de geringe bronnensteekproef voor de vijftiende eeuw, wijkt deel drie af van deze studieopzet.

Deze insteek mondt uit in een strak opgezet corpus, waarin de meeste aandacht uitgaat naar een nauwgezette beschrijving, analyse en interpretatie van het bronnenmateriaal. Dankzij de steekproeven krijgt de lezer een helder inzicht in de bestudeerde goederenstromen gedurende twee eeuwen, vooral van Rijnwijn, hout, steen, kalk, ijzer, staal, kolen, vis, zout, boter, kaas en graan. Wat het globale beeld van de eigenlijke rivierhandel betreft, blijft de lezer ietwat op zijn honger zitten. Weststrate heeft hiervoor een bronnentechnische verklaring, namelijk de onmogelijkheid om via de gekozen opzet de handel en wandel van de personen achter deze rivierhandel in detail te achterhalen. Via bestaande literatuur en casuïstiek tracht de auteur niettemin een beeld te schetsen. De strakke structuur die Weststrate heeft gevolgd bij het onderzoek naar de goederenstromen kan echter niet toegepast worden op de feitelijke bespreking van de handel en het transport.

De zorgvuldige analyses en het in context plaatsen van het feitelijke onderzoek verdienen alle lof. Hier en daar kan de kritische lezer zich wel wat storen aan het

gebruik van bepaalde concepten (bijvoorbeeld transactiekosten), zonder dat deze begrippen worden toegelicht of geoperationaliseerd. Daarnaast was het het boek ten goede gekomen als het was ingekort. Dit doet niets af aan de kennis, nauwgezetheid en ijver die de auteur tentoongespreid heeft. Op basis van minutieus onderzoek is een genuanceerd en innovatief boek geschreven. Het boek zal een belangrijke inspiratiebron worden voor oude en nieuwe generaties Nederlandse en Belgische historici.

Stéphane Hoste

C. Rooze-Stouthamer, *De opmaat tot de Opstand. Zeeland en het centraal gezag (1566-1572)* (Hilversum: Uitgeverij Verloren, 2009, 272 p., ill., ISBN 978-90-8704-091-8; € 25,-).

Tientallen jaren is het tamelijk stil geweest rond de Tachtigjarige Oorlog (1568-1648). De laatste tijd verschijnen er echter met enige regelmaat weer studies waarin de Opstand centraal staat. Ook de relatie Zeeland en Opstand krijgt weer volop aandacht, te denken valt aan de publicaties van Enthoven (*Zeeland en de opkomst van de Republiek*, 1996), Kluiver (*De souvereine en independente staat Zeeland*, 1998), Van Vliet (*Vissers in oorlogstijd*, 2002) en artikelen van Van Loo. In deze opsomming past ook de gedegen en omvangrijke studie uit 1996 van Carla Rooze-Stouthamer, getiteld *Hervorming in Zeeland (ca. 1520-1572)*.

Dertien jaar later heeft deze onderzoekster opnieuw een uitstekende publicatie over Zeeland in de eerste opstandsjaren laten verschijnen onder de titel *De opmaat tot de Opstand. Zeeland en het centraal gezag (1566-1572)*. Hoofdzakelijk op basis van veelal niet eerder gebruikt bronnenmateriaal beschrijft de auteur de wijze waarop in de eerste opstandsjaren de verschillende Zeeuwse steden omgingen met de vraag: trouw blijven aan het centrale koninklijke gezag of aansluiten bij Oranje en zijn opstandelingen?

Haar boek valt in twee delen uiteen. In het eerste deel beschrijft zij het graafschap Zeeland aan de vooravond van de Opstand, daarna volgt het Wonderjaar (1566) met hagepreken op de Zeeuwse eilanden, groeiend zelfbewustzijn bij de calvinistische gemeenschappen, een georganiseerde beeldenstorm in Middelburg en Vlissingen en een overval van de Geuzen op Walcheren in maart 1567. Daarna herstelt het centrale gezag zich. Als antwoord voert de nieuwe landvoogd, de hertog van Alva, vanuit Brussel een repressief bewind. Het berechten van de 'opstandige' Nederlanders legt hij in handen van de Raad van Beroerten. Vele hervormingsgezinden vluchten naar het Engelse Great Yarmouth en Norwich of naar Duitse steden. Daarnaast lanceert Alva zijn nieuwe belastingplannen en dwingt hij de

Zeeuwse steden troepen in garnizoen te nemen. Een opvallende conclusie is dat de Zeeuwse stadsbesturen loyaal aan het centrale gezag bleven, ondanks de inkwartiering van vreemde soldaten, de geloofsvervolgingen en de nieuwe belastingheffingen.

In het tweede deel gaat Rooze in op de gebeurtenissen tijdens het jaar 1572, de weigering van Vlissingen om koninklijke troepen in te kwartieren, hoe Watergeuzen bijgestaan door Engelse en Franse troepen een groot deel van Walcheren veroveren en hoe de strijd om de Bevelanden, Schouwen en Tholen losbarst.

De beide delen worden gevolgd door een zevental bijlagen. Nut en noodzaak van de bijlagen 1 t/m 3, met onder andere een overzicht van de 'Collecteurs tiende penning', ontgaan mij. Relevanter zijn de laatste bijlagen met overzichten van de burgemeesters en schepenen van Vlissingen, Veere en Brouwershaven uit de jaren 1551-1576. Jammer is het dat die van Goes, Middelburg, Tholen en Zierikzee ontbreken.

De Opmaat tot de Opstand bevat geen nieuwe visie op deze periode. Historici als Henk van Nierop, Hugo de Schepper, Louis Sicking en Olaf van Nimwegen karakteriseren tegenwoordig de Opstand als een burger- en godsdienstoorlog. Hoewel Rooze in de inleiding aangeeft dat het begrip 'Nederlandse Opstand' volgens haar vele facetten kent, afhankelijk van plaats, tijd en intensiteit (p. 12), kiest zij toch voor een traditionele benadering. Op enkele kleine aanzetten na, zoals de confrontatie tussen de vissersbevolkingen en hun stadsbesturen in Brouwershaven, Veere, Vlissingen en Zierikzee, ontbreekt het burgeroorlogelement. *De Opmaat tot de Opstand* bevat de gebruikelijke onderwerpen die in de meeste (oudere) publicaties over de eerste opstandsjaren voorkomen: Beeldenstorm, Alva's Raad van Beroerten, economische en sociale onrust als gevolg van de voorgenomen invoering van de tiende en honderdste penning, het opkomende calvinisme, vluchtelingenproblematiek en het optreden van de Watergeuzen. Wel worden op een knappe manier deze onderwerpen in een Zeeuwse context geplaatst. Echt Zeeuws en vaak 'vergeten' in de meer op Holland gerichte publicaties is de overval op Walcheren in 1567 in relatie met de opkomende Zeeuwse calvinistische gemeenschappen. Maar of deze overval 'één van de eerste actiepunten was op het 'programma van de Geuzen' valt mijns inziens te betwijfelen (p. 46). Hierbij valt op dat de termen 'Geuzen' en 'Watergeuzen' te vroeg en te gemakkelijk door elkaar worden gebruikt.

Ondanks deze kritiekpunten is Rooze er in geslaagd een goed leesbaar boek te schrijven met veel details die gebaseerd zijn op uitgebreid en origineel archiefonderzoek. Zij eindigt haar publicatie met: 'De definitieve vestiging van het protestantisme en wat dat in Zeeland teweegbracht, hopen wij in een volgende studie te behandelen'(p. 227). Ik kijk met veel interesse uit naar de realisatie van dit ambitieuze plan.

Adri P. van Vliet

J.R. Bruijn, *Schippers van de VOC in de achttiende eeuw aan de wal en op zee* (Amsterdam: Uitgeverij De Bataafsche Leeuw, 2008, 284 p., ill., ISBN 978-90 6707 630-2; € 22,50)

Op het moment dat een eminent maritiem historicus als Jaap Bruijn bij het verschijnen van een nieuw boek van zijn hand opmerkt dat er sprake is van de inlossing van een 'ereschuld', is het natuurlijk de vraag of de soep wel zo heet gegeten dient te worden. Heeft iemand als Bruijn, met zijn grote en inhoudelijk rijke en zeer gewaardeerde oeuvre, vijf jaar na zijn emeritaat nog wel schulden in te lossen? Er valt bij nader inzien toch wel iets voor zijn standpunt te zeggen. Bruijn is als Leids hoogleraar zeegeschiedenis immers zelf degene geweest die erop stond om de resultaten van de door hem en zijn maritieme collega's als Els van Eijck van Heslinga gegeven werkcolleges na afloop te publiceren. Een bewonderenswaardig streven, dat studenten uit Leiden en van daarbuiten altijd heeft gemotiveerd om juist voor zeegeschiedenis te kiezen. Diverse boeken en artikelen van Bruijn, waarbij hij het door studenten verzamelde bronnenmateriaal verwerkte, zagen op deze wijze het daglicht.

Vele van de aan de werkcolleges deelnemende studenten hebben de zeegeschiedenis uiteindelijk tot hun vak gekozen en een behoorlijk aantal van hen heeft zelfs een dissertatie bij Bruijn geschreven. Een niet te verwaarlozen aantal van deze groep heeft in de jaren 1984-1986 deelgenomen aan een reeks doctoraalwerkcolleges over VOC-schippers. De hoeveelheid personele gegevens die tevoorschijn kwam, voornamelijk afkomstig uit het VOC-archief maar ook uit lokale archieven, was zo enorm en zo gedetailleerd dat een selectie eruit al een grote onderneming genoemd kan worden. Lang voordat het databaseproject *Uitgevaren voor de kamers* gestalte kreeg, gingen Bruijns studenten al de scheepssoldijboeken en de generale land- en zeemonsterrollen van de Compagnie te lijf, elk met een eigen lijstje met achttiende-eeuwse schippersnamen (er zijn nauwelijks zeventiende-eeuwse scheepssoldijboeken bewaard gebleven). En zij noteerden namen van ouders of echtgenoten, details over bevorderingen, degradaties, rechtszaken, testamenten, overplaatsingen naar andere schepen, lengte van het verblijf overzee, en sterfdata. De salarisadministratie van de VOC bleek bijzonder nauwkeurig te zijn geweest. In rijks- en gemeentearchieven en in bibliotheken van maritieme musea werd vervolgens gezocht naar geboorte-, huwelijks- en sterfdata, eventuele portretten, details over familie en woningen en andere zaken. Deze tweedeling (het bestaan op zee en het leven aan de wal) is ook in Bruijns boek gehanteerd.

In de eerste helft van het boek beschrijft Bruijn hoe de levens van VOC-schippers in de Republiek verliepen. Velen van deze scheepsofficieren, die vrijwel allen in een veel lagere rang begonnen en vervolgens door promotie uiteindelijk de rang van schipper wisten te bereiken, waren een of meerdere malen gehuwd en wisten door

hun rang de maatschappelijke ladder verder te beklimmen. Een grote hoeveelheid schippers wist na hun definitieve terugkeer aan de wal door te dringen in de vroedschap van zijn woonplaats. Ook aan de achterblijvers, de echtgenotes die lang moesten wachten op de (onzekere) terugkeer van hun man, wordt uitvoerig aandacht besteed. Bruijn hanteert in dit gedeelte van het boek een regionale indeling. Eerst behandelt hij VOC-schippers uit de zes steden waar een VOC-kamer gevestigd was. Daarna komen steden als Vlaardingen en Maassluis (beide visserijsteden die regelmatig VOC-schippers afleverden), Katwijk aan Zee (met diverse namen uit de familie Varkevisser) en Texel (de familie Kikkert) aan bod. Ook besteedt Bruijn aandacht aan (de weinige) zeeofficieren die de overstap van marine naar Compagnie maakten.

Van een aantal levens van schippers is vrij veel bekend, niet alleen door Bruijns onderzoek maar ook door het feit dat zij na hun VOC-carrière bekende personen werden. In een aantal gevallen is er zelfs een portret bewaard gebleven. Zoals bij de Amsterdammer Jan de Marre (1696-1763). De Marre voer in 1709 als dertienjarige jongen uit voor de Compagnie en beëindigde zijn buitengaatse carrière in 1732 als schipper van de Heesburg. Na zich aan de wal, om precies te zijn aan de Amsterdamse Keizersgracht, gevestigd te hebben, werd De Marre in 1745 benoemd tot examinator voor de stuurlieden bij de kamer Amsterdam, waar hij zich inspande voor verbetering van kaarten en stuurmansgereedschappen. Hiernaast was hij directeur van de Amsterdamse Schouwburg (ook aan de Keizersgracht). Hij wist het gespeelde repertoire te vernieuwen door meer Nederlands werk te programmeren en goede acteurs (m/v) aan te trekken. De veelzijdige De Marre was zelf ook dichter en toneelschrijver. Aan zijn debuut *Batavia, begrepen in zes boeken* (1740), begon hij tijdens zijn uitreis op de Heesburg in 1728! Ook publiceerde hij een toneelstuk over Jacoba van Beieren (1736) en een beschrijving van de Kaapkolonie (1746). Zijn portret is uiteraard te vinden in Bruijns boek.

In de andere helft van deze onder moeizame omstandigheden gereedgekomen publicatie wordt het ruime sop gekozen: de VOC-schippers op zee. Hun belevenissen zijn zeer gevarieerd. Van mannen die keurig de hiërarchie van jong matroos tot schipper of kapitein doorliepen, die hun volgeladen schepen in de Republiek afleverden en die er uiteindelijk maatschappelijk beter van werden, tot aan de schippers die het predicaat 'onaangenaam, bruut en dronken' verdienden, en die zelfs uit Compagniesdienst ontslagen werden. Dat deze laatste categorie lieden namen droeg als Jacob Onkruid en De Rotte kan natuurlijk geen toeval zijn. Bruijn heeft een aantal van deze nare schippers beschreven en zijn boek wordt er nog aantrekkelijker door. De Rotterdammer Willem Koelbier (1736-1799) is voor de Jacob Haafner-kenners een oude bekende in deze categorie. Deze schipper en latere examinator der stuurlieden equipagemeester had een zodanig slechte naam dat beschikbare zeelieden in Chinsura (Bengalen) ziekten veinsden zodra er voor zijn schip geworven werd. Koelbiers sadistische afranselingen en (de facto) moorden op matrozen werden

door de Loffelijke Compagnie echter niet bestraft. De VOC greep eigenlijk alleen in als er schepen waren vergaan of ladingen waren verloren, aldus Bruijn in het grimmigste hoofdstuk.

Bruijn heeft met een vlot geschreven en overdadig gedetailleerd en geïllustreerd boek zijn ereschuld ingelost. Het is een evident standaardwerk, voorzien van de juiste indexen en een uitvoerige literatuurlijst, dat door vele onderzoekers gebruikt zal worden bij verdere bestudering van de 'human factor' bij de VOC.

Perry Moree

Albert van den Belt: *Het VOC-bedrijf op Ceylon. Een voorname vestiging van de Oost-Indische Compagnie in de 18de eeuw* (Zutphen: Walburg Pers, 2008, 304 p., ill., ISBN 90-5730-534-8; € 34,50)

Albert van den Belt promoveerde in 2008 op deze studie naar het functioneren van het VOC-kantoor Ceylon (Sri Lanka) in de tweede helft van de achttiende eeuw. Met zijn bedrijfskundige benadering treedt hij in de voetsporen van historici als Gaastra, Jacobs, Lequin en De Korte. Van den Belt is bescheiden in zijn doelstelling: hij wil zijn lezers in de eerste plaats de rijkdom aan het cijfermateriaal van de VOC tonen en hen verleiden hier ook gebruik van te gaan maken. Hij heeft VOC-archieven in Sri Lanka, Jakarta, Den Haag en de *prize papers* in Kew, Londen geraadpleegd. De enorme hoeveelheid materiaal die zijn onderzoek in deze archieven opleverde zijn verwerkt in 68 tabellen die gezamenlijk het hart vormen van zijn boek.

Het boek is opgedeeld in vier hoofdstukken die je, zoals de auteur in zijn inleiding zelf aangeeft, als op zichzelf staande onderzoeksverslagen kan lezen. De eerste twee hoofdstukken richten zich heel concreet op de bedrijfsresultaten van 'business unit Ceylon'. Hoofdstuk een, 'Profijt', draait om de vraag of Ceylon een verliespost was voor de VOC, wat in de achttiende eeuw wel geopperd is door enkele bewindhebbers. De cijfers van Van den Belt tonen heel helder dat de winsten die de VOC maakte met haar kaneelhandel op de Europese markt, meer dan kostendekkend waren voor de uitgaven die gedaan werden voor het bestuur op Sri Lanka en het transport van de kaneel naar Nederland.

In hoofdstuk twee gaat Van den Belt in op verschillende aspecten van de boekhouding op het eiland. Hij vraagt zich in de eerste plaats af welke onkosten op het eiland gemaakt werden en of de regering zuiniger had kunnen zijn in de uitgaven ter plaatse. De uitgaven betroffen voornamelijk salarissen van de op Ceylon verblijvende werknemers (ca. 3500 militairen en civiele dienaren) en de zogenaamde 'koopmanschappen', producten die van andere VOC-kantoren en vanuit Nederland op bestelling aangeleverd werden. Het ging dan bijvoorbeeld om consumptiegoederen als

wijn en gedroogde vruchten van de Kaap of rijst uit Java, maar ook om heel andere zaken, zoals glazen ruiten en ander bouwmateriaal. Een verantwoording van de overschotten van deze 'koopmanschappen' werd jaarlijks naar Batavia en Nederland gestuurd, en bestudering van deze lijsten verleidt Van den Belt tot de conclusie dat er eigenlijk heel realistisch en dus zuinig besteld werd.

In hetzelfde hoofdstuk analyseert Van den Belt de fiscale inkomsten die het VOC-bestuur op het eiland wist te genereren, bijvoorbeeld uit importheffingen en grondbelasting. De meeste van deze heffingen werden jaarlijks verpacht volgens een veilingprocedure. Het is opvallend hoe gedetailleerd de informatie over de verpachtingen is die de bestuurders op Ceylon naar Nederland stuurden. Van den Belt merkt terecht op dat de jaarlijkse overzichten hiervan prachtig inzicht geven in de kapitaalkracht van de lokale samenleving: een goudmijn voor de Sri Lankaanse economisch historicus. Van den Belt benadrukt in dit hoofdstuk vooral de stabiliteit aan de fiscale inkomsten die hij verklaart door te wijzen op het statische karakter van de Sri Lankaanse economie.

De laatste twee hoofdstukken gaan over de bedrijfscultuur, en dan vooral om de mensen op het eiland die direct in dienst waren van het bedrijf. In hoofdstuk drie gaat de auteur in op hun economische activiteiten en legt hij de nadruk op de relatieve kleinschaligheid van het private economische leven van de VOC-dienaren. Van den Belt weet hier zijn onderzoek naar de assignaties, het geld dat via de VOC werd overgemaakt naar Nederland, goed te combineren met onderzoek in de recent herontdekte *prize papers* uit de National Archives in Kew, waar hij stuitte op uitvoerige handelscorrespondentie tussen werknemers van de VOC en Nederlandse handelshuizen.

In hoofdstuk vier analyseert Van den Belt het carrièreverloop van de werknemers op het eiland en bespreekt hij de carrièreperspectieven voor de groeiende groep van op het eiland geboren werknemers. Van den Belt laat zien hoe het mogelijk was voor mensen die op Ceylon geboren waren gestaag op te klimmen in de bedrijfshiërarchie, maar benadrukt wel dat mensen die vanuit Nederland instroomden in de hogere echelons vlotter carrière maakten. Goede positionering binnen de netwerken van de VOC speelde daarbij een cruciale rol. Hij laat verder zien dat in vergelijking met Batavia de levensverwachting van het personeel op het eiland hoog was: het moet goed toeven zijn geweest op Ceylon. Tot slot betoogt Van den Belt dat, in tegenstelling tot wat soms in het algemeen over het VOC-personeel beweerd wordt, het personeel op Ceylon van behoorlijke kwaliteit was.

Hoewel het boek een algemene conclusie mist, is na lezing van de vier hoofdstukken één ding duidelijk: Van den Belt is stellig van mening dat de ondergang van de VOC aan het einde van de 18e eeuw in geen geval te wijten was aan het functioneren van het kantoor Ceylon. Minder eenduidig is Van de Belts indruk van het functioneren van de voorlaatste Nederlandse gouverneur op het eiland Willem Jacob van de

Graaff (1785-1794). Deze man stelde zich op als hervormingsgezinde gouverneur, voerde belangrijke bestuurlijke hervormingen door met het doel de belastinginkomsten te verhogen, stimuleerde de ontginning en bewerking van tot dan toe ongebruikte stukken grond, maar stond ook bekend om zijn grootspraak en ruzies met collega's. De vraag waar Van den Belt terecht mee worstelt, maar waar hij eigenlijk niet uitkomt, is of de resultaten op Ceylon onder deze gouverneur exceptioneel waren.

In de inleiding (die soms iets wegheeft van een conclusie) velt Van den Belt nadrukkelijk een negatief oordeel over Van de Graaffs beleid. Hij is namelijk van mening dat het zowel toen als nu onmogelijk was om structurele veranderingen in de weerbarstige Sri Lankaanse samenleving te bewerkstelligen door middel van beleid. Van de Graaff kon dus hoe dan ook niet succesvol zijn geweest. De opvallende verhoging in de belastingopbrengsten onder Van de Graaff, die lijken te wijzen op een succesvolle implementatie van zijn beleid, verklaart Van den Belt daarom met een prijsinflatie op het eiland (p.139). Deze verklaring komt nogal uit de lucht vallen. Het is maar de vraag of de stijgende prijs van producten die door de VOC van elders werden aangevoerd en de stijgende rijstprijs in Zuid-India inderdaad ook op Ceylon leidden tot een prijsopdrijving van lokaal geproduceerde levensmiddelen zoals arak, vis en rijst. De bedrijfsgeschiedenis van "business unit Ceylon" raakt hier direct aan de bredere economische geschiedenis van het eiland Sri Lanka en om te overtuigen had hij daarom dieper in moeten gaan op de 18e-eeuwse lokale economische trends. De Sri Lankaanse economie simpelweg afdoen als statisch volstaat niet.

Van den Belt is een eigenzinnig historicus die zich weinig van conventies aantrekt. Zo staat zijn notenapparaat vol met persoonlijke observaties over het huidige Sri Lanka. Zijn taalgebruik is omslachtig en vaak neemt hij uitdrukkingen uit zijn 18e-eeuwse bronnen direct over wat de helderheid van zijn verhaal niet ten goede komt. Het is bovendien opmerkelijk dat iemand die het gebruik van cijfermateriaal zo belangrijk vindt, onoverzichtelijke tabellen produceert waarbij de eenheden en tijdsintervallen vaak niet direct duidelijk zijn. Hoewel uit de tekst vaak wel blijkt welke soorten bronnen Van den Belt gebruikt (bijvoorbeeld de "jaarlijkse korte vertoning van staat") is de bronvermelding zowel bij de tabellen als in de bibliografie gebrekkig.

Het VOC bedrijf op Ceylon is een boek met eigenaardige trekken en het is wat moeizaam geschreven, maar dat diskwalificeert deze studie zeker niet: De auteur had als doelstelling het veelzijdige cijfermateriaal van de VOC belichten, en daarin is hij grotendeels geslaagd. Bovendien levert hij met deze studie een aantal mooie aanknopingspunten voor verder onderzoek.

Alicia Schrikker

Iris D.R. Bruijn, *Ship's Surgeons of the Dutch East India Company in the Eighteenth Century. Commerce and the Progress of Medicine* (Amsterdam: Amsterdam University Press, 2009, 388 p, ill, ISBN 978-90-8728-051-2; € 39,50)

In mijn studie over de *Reisen van Nicolaus de Graaff na de vier gedeeltens des werelds* en de *Oost-Indise spiegel* van de Nederlandse chirurgijn Nicolaas de Graaff (1619-1688) (Zutphen, 1992) stelde ik de vraag of het echt zo slecht was gesteld met de kwaliteit van de Nederlandse chirurgijns in dienst van de Oost-Indische Compagnie als de Fransman Jean Baptiste Tavernier het wilde doen voorkomen. In de aparte verhandeling *Historie van't beleit der Hollanders in Asia* (Nederlandse vertaling 1682) somt deze veelgelezen Franse reiziger een veelvoud aan klachten op over de Nederlandse heelmeesters. Deze jonge mannen, de scheerwinkel nog maar net ontgroeid, zouden niet veel meer hebben geleerd dan baarden scheren en steekwonden verzorgen. Zelf had Tavernier in Batavia gezien hoe een wondheler van een zojuist gearriveerde Oost-Indiëvaarder geboeid werd opgebracht omdat acht van de tien zieken die hij aan boord een laxeermiddel toediende, vrijwel onmiddellijk daarna waren overleden.

Iris Bruijn schetst in haar dissertatie dat het beeld van scheepschirurgijns als eenvoudige barbiers die nergens voor deugden en ongeletterd waren, in alle zeevarende landen van Europa tot aan het eind van de achttiende eeuw opgang deed. Vervolgens ontkracht zij de mythe dat scheepschirurgijns van de VOC niet meer dan analfabeten en kwakzalvers waren.

Tavernier was lang niet de enige die klachten had over de kwaliteit van de Nederlandse chirurgijns in dienst van de Compagnie. Ook door een gewaardeerd arts als Jacobus Bontius, die in 1631 te Batavia stierf, en in vroege brieven van Nederlandse bewindhebbers wordt flink geklaagd. Chirurgijns genoten van oudsher hun opleiding in een chirurgijns- of baardscheerwinkel, in tegenstelling tot artsen die universitair werden geschoold. Zij leerden scheren en knippen, wonden verzorgen en gebroken ledematen zetten. Het chirurgisch handwerk, zoals het amputeren van ledematen, moesten ze eveneens beheersen.

Aan boord van een VOC-schip behoorde het echter niet alleen tot de taken van een chirurgijn om wonden te verzorgen, maar ook om, bij afwezigheid van een medicus, ziektes te behandelen. Zo maakte Nicolaas de Graaff meteen tijdens zijn eerste reis naar de Oost in 1639, als jonge onderchirurgijn, kennis met ziektes die aan boord geregeld voorkwamen. Omdat het scheepsmenu te eenzijdig was, met weliswaar voldoende calorieën maar te weinig koolhydraten en vitamine C, verzwakte de weerstand van de bemanning van VOC-schepen. Rond de evenaar belandden ze vaak in langdurige windstiltes en werden veel schepelingen ziek. De Graaff werd geconfronteerd met gevallen van hoge koorts en ernstige verwardheid onder de bemanning, bekende symptomen van diverse soorten tyfus. Ook met de

beruchte scheurbuik kreeg hij direct te maken. Dit betekende dat hij het wegrottend tandvlees van de patiënten moest wassen en afsnijden.

De Graaff had bij de belegering van Malakka zijn handen vol aan het verlenen van hulp aan de gewonden. Toen een door de Portugezen zwaar verwonde Nederlandse soldaat zijn makkers om een genadeschot smeekte, werd hem dat geweigerd. De soldaat was door zijn borst en rechterarm geschoten, had houwen op zijn hoofd gekregen en zijn rechterbeen was aan stukken geslagen, zodat hij niet had kunnen vluchten. De onfortuinlijke landgenoot werd succesvol opgelapt en hield aan dit avontuur slechts een stijve arm over. Niet iedereen kwam er zo goed van af. Er vielen talloze doden en bij de gewonden moesten armen of benen worden afgezet.

Ook de Nederlandse chirurgijn Wouter Schouten schrijft in zijn *Oost-Indische Voyagie* (1676) over het vele werk dat hij ten gevolge van oorloghandelingen moest verrichten. In zijn geval moest hij bij de bestorming van Cochin een de Nederlanders welgezinde priester medische assistentie verlenen. De onfortuinlijke geestelijke was bij het koninklijk paleis zwaar gewond geraakt door een haal over zijn rug met een sabel door een doldrieste tegenstander. Het slachtoffer had een gapende wond die van schouder tot schouder liep en tot op het bot diep was. De chirurgijn hechtte de wond met naald en draad en verzorgde hem dagelijks om infectie te voorkomen, totdat het veldhospitaal in haast moest worden opgebroken.

De Graaff en Schouten moesten ook regelmatig aderlatingen verrichten. Dat sloot aan bij de toenmalige opvattingen over de geneeskunde, ontleend aan de Griekse arts Galenus uit de tweede eeuw. Men ging er daarbij vanuit dat macro- en microkosmos opgebouwd zijn uit de vier elementen: water, vuur, aarde en lucht. Als het onderling evenwicht in het menselijk lichaam was verstoord, zou dat kwalijke gevolgen kunnen hebben. Om de balans te herstellen werden purgeer-, rook- of braakmiddelen gegeven, zweetkuren voorgeschreven of aderlatingen toegepast. Dat verklaart waarschijnlijk het toedienen van een laxeermiddel door de chirurgijn uit de beschrijving van Tavernier.

Bovenstaande voorbeelden laten zien dat de chirurgijns in de praktijk ingewikkelde gevallen kregen voorgezet en dat de scheidslijn tussen artsen en heelmeesters in Indië flinterdun was. De vraag die ik in 1992 stelde was toen nauwelijks gefundeerd te beantwoorden, ook al bleek uit het werk van de twee zeventiende-eeuwse chirurgijns dat zij lang niet altijd de reputatie verdienden dat ze eenvoudige ongeletterde barbiers waren. Die vraag is nu dankzij de grondige studie van Iris Bruijn gemakkelijker te beantwoorden. Bruijn schetst hoe de scheidslijn tussen de genees- en heelkunde dateert uit de Middeleeuwen en dat de universiteiten hun geneeskundige opvattingen baseerden op klassieke teksten van Hippocrates, Aristoteles en Galenus. Barbiers mochten zich, behalve met baardscheren, bezighouden met het zetten van botbreuken, tanden en kiezen trekken, en wonden verzorgen. Later kwamen daar aderlaten, purgeren en het geven van klysma's bij. Werden artsen universitair geschoold, de barbiers of heelmeesters organiseerden zich in gilden en konden een degelijke opleiding krijgen in de grote steden van de Republiek. In de tijd van de grote ontdekkingsreizen stuurden Engeland en de Republiek chirurgijns mee aan boord van hun schepen. Zij werden geconfronteerd met nieuwe omstandigheden, vreemde tropische ziektes en kregen, als beschreven, een slechte naam.

Om te kijken of het beeld van incompetente, opportunistische en onbenullige heelmeesters recht doet aan de werkelijkheid, onderzocht Bruijn de gegevens van bijna 3000 VOC-chirurgijns uit de achttiende eeuw. Ze keek in de rijke financiële administratie van de Compagnie naar hun opleiding, leeftijd, loopbaan en de manier van behandelen aan boord en in de hospitalen aan de Kaap en in Indië. Daaruit en uit onderzoek naar de organisatie op medisch gebied van de VOC in Zuid-Afrika en Oost-Indië wordt duidelijk dat het negatieve beeld voor wat betreft de achttiende eeuw drastisch bijgesteld kan worden. Er lijkt geen aanwijzing te zijn dat de opleiding en behandeling in de zeventiende eeuw heel veel anders was. Wel blijkt dat er een ontwikkeling en verbetering te zien valt, naar aanleiding van opgedane kennis en ervaring. Wellicht dat vroege klachten over de VOC-chirurgijns de beeldvorming zodanig hebben beïnvloed dat een wijziging van dat beeld niet meer mogelijk was. Daarvan zijn meer voorbeelden te geven en ook hedendaagse politici zullen bevestigen dat een bestaand beeld niet of nauwelijks bij te stellen valt.

Ook al is er destijds ongetwijfeld veel misgegaan aan boord en in Indië, de vraag of het echt zo slecht gesteld was met de kwaliteit van de Nederlandse chirurgijns mag na de grondige studie van Bruijn niet langer een bevestigend antwoord krijgen. Het is goed dat er nu een Engelstalige handelseditie van haar boeiende studie is verschenen.

Marijke Barend-van Haeften

Graddy Boven & Ab Hoving, *Scheepskamelen & waterschepen. 'eene ellendige talmerij, doch lofflijk middel'* (Zutphen: Walburg Pers, 2009, 96 p., ill., ISBN 978-90-5730-603-7; € 19,95)

'Wanschepsels [...], om datse een wonderlyke Figuur hebben' noemde Cornelis van IJk ze en daarmee doelde hij op de scheepskameel, een uitvinding van de Amsterdamse stadstimmerman Meeuwis Meindertsz. Bakker. Voor diepstekende koopvaardij- en oorlogsschepen was de Amsterdamse haven aan het eind van de zeventiende eeuw onbereikbaar geworden. Bakker zorgde er in april 1690 met zijn vinding voor dat een driedekker met succes over Pampus werd gehaald. Als dank en beloning kende de Admiraliteit van het Noorderkwartier hem een jaargeld voor het leven toe. De Amsterdamse Admiraliteit deed daar nog eens een extra hoge dagpremie bovenop.

Daarna bouwde men meer scheepskamelen: houten constructies, bestaande uit twee gespiegelde helften, die tegen de scheepsromp onder water pasten. Een schip werd dan tussen de beide delen gevaren, die op dat moment afgezonken waren. Vervolgens werden de compartimenten leeggepompt, waardoor het schip zo'n anderhalf tot twee meter kon worden gelicht. De naam scheepskameel is waarschijnlijk niet willekeurig gekozen. Bewust wordt een parallel getrokken met het dier de kameel vanwege de lastdragende vermogens en wiegende beweging die ze maakten. Maar ook de lelijke lichaamsbouw of het vermogen om grote hoeveelheden water mee te kunnen torsen, zijn aspecten die vergelijkbaar zijn tussen constructie en dier. Scheepskamelen deden dienst tot aan het begin van de negentiende eeuw. Daarna verdwenen ze omdat er een definitieve oplossing werd gevonden voor een permanente zeeweg naar Amsterdam: de aanleg van het Noord-Hollands Kanaal, dat in 1824 gereed kwam.

Graddy Boven, conservator en adjunct-directeur van het Marinemuseum in Den Helder, en Ab Hoving, hoofdrestaurator scheepsmodellen van het Rijksmuseum in Amsterdam, die al eerder over de scheepskameel in de vorm van artikelen schreven, bundelden hun krachten in dit alleraardigst boekje. Volgens de inleiding wordt getracht om de achtergronden, de uitvinding, de werking en de verspreiding van het fenomeen scheepskameel onder de aandacht te brengen. Dat gebeurt in tien hoofdstukken, waarin ook een beeld wordt geschetst van het waterschip, een scheepstype dat soms werd gebruikt om een schip in kamelen voort te slepen. Zo lezen we over de ondiepten voor Amsterdam, de politieke en culturele situatie van de Republiek aan het eind van de zeventiende eeuw, de diverse pogingen die werden ondernomen om het probleem op te lossen, Bakker en zijn vinding, de constructie en eigenschappen van de scheepskameel, de geschiedenis en functie van het waterschip, de nadelige effecten van de scheepskameel, de neergang ervan en de buitenlandse navolging in Italië en Rusland. Het lijkt mij dat het verhaal over het waterschip er een beetje bij is 'gesleept' om het boek nog enige body te geven. De tekst is soms wat breedvoerig en dat komt de leesbaarheid niet altijd ten goede. Soms is ook het verhaal nogal gebaseerd op aannames, die niet worden gestaafd. De breedvoerigheid gaf mij een wat dubbel gevoel. Enerzijds wordt interessante informatie gegeven over stormen en hun gevolgen, de bewegwijzering op zee, loodsen, scheepvaartroutes, een prent van Romeyn de Hooghe (!), etc. Maar mij bekroop toch de gedachte dat het allemaal ook wel in wat kortere bewoordingen had gekund. Zeker als het gaat om het leegpompen van de scheepskameel. Hoe dat ging is niet bekend, maar 'proefondervindelijk' geven de auteurs daar toch een verklaring van vijf pagina's voor.

Het boekje eindigt met een opgave van geraadpleegde literatuur. In de auteursnamen komen echter diverse slordigheden voor. 'Bruyn' moet 'Bruijn' zijn, 'Cannenburg Voorbeytel' moet 'Voorbeijtel Cannenburg' zijn, 'Odewelt' moet 'Oldewelt' zijn en 'Slegte' heet in werkelijkheid 'Slechte'. Ook de illustratiebijschriften zijn niet

altijd even nauwkeurig. De vervaardiger van het schilderij van het vertrek van de compagniestroepen vanaf de Montelbaanstoren, Abraham Storck, leefde niet van 1635 tot 1710, maar van 1644 tot 1708. Dat had eenvoudig via de website van het RKD gecontroleerd kunnen worden. Het schilderij wordt gedateerd op 1680, maar dat moet 1690 zijn.

Om toch positief te eindigen: dit boekje is zeker geen 'wanschepsel', maar helder vormgegeven en bevat ongeveer zestig illustraties van goede kwaliteit.

Ron Brand

Rob Napier, *Reconditioning an Eighteenth-Century Ship Model Valkenisse Retourschip of 1717* (Florence (USA) / Franeker: Sea WatchBooks LLC / Uitgeverij van Wijnen, 2009, 237 p., ill., ISBN 978-0-9820579-0-2; € 89,50).

Over de Verenigde Oostindische Compagnie zijn boekenkasten vol geschreven. Voor de modellen van VOC-schepen is in die kasten helaas maar een klein plankje ingeruimd. Over de gehele wereld heen zijn zo'n zeventien contemporaine modellen bewaard gebleven. Eén van die modellen is te vinden in het *Museum of Fine Arts* in Boston en draagt de naam *Valkenisse*. Het is een fors model met een lengte van circa 175 cm. Een retourschip *Valkenisse* heeft bestaan. Het werd in 1717 in Middelburg gebouwd voor de Kamer Zeeland en maakte zes retourreizen. Vanaf 1734 werd het ingezet in de vaart in Azië en leed daar in 1740 schipbreuk voor de kust van Java. Bij gebrek aan schriftelijke gegevens wordt aangenomen dat het model van de *Valkenisse* ook uit ca. 1717 dateert. In 1932 werd het samen met ongeveer twintig andere scheepsmodellen aan het *Museum of Fine Arts* in Boston geschonken. Het model was ongetuigd, maar wel waren nog de masten en de boegspriet aanwezig.

Omstreeks 1990 werd modellenrestaurator Rob Napier gevraagd om het model van de *Valkenisse* te restaureren. Het werd een project waar hij tot in 2003 mee bezig was. Diepgaande kennis over restauratie van zeventiende-eeuwse scheepsmodellen had hij niet. Hij zocht daarom hulp in Nederland. Hij kwam in contact met Ab Hoving, modellenrestaurator bij het Rijksmuseum. Zijn toenmalige hoofd, conservator Nederlandse geschiedenis Bas Kist (overleden in 2003), stelde: "laat hem over komen en laat hem alles zien wat hij moet weten. Het model van de *Valkenisse* is onderdeel van ons cultureel erfgoed en wij zijn verantwoordelijk voor een juiste behandeling van het object". Napier kwam naar Nederland en werd door Hoving meegenomen op een toer door Nederland om VOC-modellen te zien (ondermeer de *Bleiswijck* in het Museum Simon van Gijn in Dordrecht, de *Padmos / Blijdorp* in het Maritiem Museum Rotterdam en *den Ary* in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam.) Daarnaast kreeg Napier tijdens het restauratieproces hulp op afstand van met name Hoving.

Nu ligt er nu deze publicatie als 'dank'. Zoals de ondertitel aangeeft, staat de restauratie van het model centraal. Het boek is bestemd voor modelrestauratoren, maar zeker is het ook voor niet-restauratoren nuttig om te lezen. Napier laat vooral zien hoe een ingewikkelde restauratie van een achttiende-eeuws scheepsmodel kan worden aangepakt. Daarbij schuwt hij ook niet om de valkuilen te noemen waar hij soms in is getrapt, maar ook heeft proberen te vermijden. Zo had hij bijvoorbeeld vóór de restauratie geen beschrijving van de conditie van het model gemaakt. Had hij dit wel gedaan, dan had hij een betere planning kunnen maken. Ook noemt hij als valkuil het te mooi maken van het model. In tegenstelling tot de Engelse zogenaamde 'admiralty-modellen' die vaak uitblinken in verfijndheid, ogen VOC-modellen grof. Napier stelt dat hij zoveel mogelijk de grofheid van de *Valkenisse* heeft gerespecteerd.

Nauwgezet beschrijft Napier hoe hij de restauratie heeft aangepakt. Hij laat zien dat bij elke restauratie vooronderzoek nodig is. Waar komt het model vandaan (de provenance) en, even belangrijk, valt vast te stellen door wie en wanneer het model ooit is gerestaureerd ? Ieder scheepsmodel is weleens door iemand onder handen genomen en zoals Napier terecht opmerkt, heeft elke modellenrestaurator zijn eigen manier van restaureren. Ook noemt hij als onderdeel van het vooronderzoek het literatuur- en bronnenonderzoek. Specifiek in dit verband gaat hij in op de nog bewaard gebleven zeventiende- en achttiende-eeuwse VOC-modellen. Hij geeft deze chronologisch weer met een beschrijving en waar mogelijk ook een foto van het model.

Een ander aspect dat door Napier wordt aangekaart is het vaststellen van de schaal van het model. In een heel hoofdstuk beschrijft hij het zoek- denk- en rekenwerk naar de juiste schaal. Voor een modelrestaurator is het vaststellen van de schaal van immens belang, omdat ontbrekende onderdelen natuurlijk van dezelfde schaal moeten zijn als het model. Slechte restauraties laten zich vaak herkennen doordat bijgemaakte of (vaker) gekochte onderdelen die veel te groot zijn.

Het belangrijkste deel van het boek wordt ingenomen door de beschrijving van de restauratie van het model, onderverdeeld in thema's als de romp; het dek, het staand en het lopend want.

Napier illustreert zijn tekst ruim met afbeeldingen van het model en vaak ook ter vergelijking met afbeeldingen van details van andere VOC-modellen. De meeste foto's zijn door hem zelf gemaakt.

Zoals Napier in zijn inleiding aangeeft vormt een door hem geschreven rapport over de restauratie de basis voor het boek. Eén van de kritiekpunten op het boek is dat dit rapport soms teveel aan de oppervlakte komt. Sommige feitjes, bijvoorbeeld het soort foto's dat door Napier genomen is of door de instellingen zijn geleverd, zijn voor dit boek overbodig. Het was daarom ook beter geweest als een redacteur regelmatig had ingegrepen. Het was het boek ten goede gekomen.

Tot slot: Napier heeft zijn boek vooral geschreven voor modelrestauratoren. Maar, zoals ik al eerder stelde, anderen moeten het zeker niet terzijde leggen. Conservatoren die een scheepsmodellencollectie onder hun hoede hebben, zoals ondergetekende, moeten het zeker lezen. En natuurlijk ook andere maritieme historici, vooral die de VOC bestuderen, dienen zeker iets te weten van de verschijningsvorm van het retourschip. Daarvoor is deze publicatie een goede opstap. Het is een prettig leesbaar boek met mooie illustraties en de auteur legt op een heldere wijze uit hoe een VOC-schip aan het begin van de achttiende eeuw eruit zag.

Sjoerd de Meer

J.A. van Wallenburg, *Als 't diep verloopt verset men de bakens. De ontwikkeling van tonnen en boeien door de eeuwen heen.* (Amsterdam: Uitgeverij De Bataafse Leeuw, 2008, 778 p., ill., ISBN 978-90-6707-612-8; € 75,-)

De auteur J.A. van Wallenburg (Middelburg, 1921) heeft in zes jaar tijd een lijvig naslagwerk aangaande betonning, bebakening en navigatie in Nederlandse wateren sinds de zestiende eeuw samengesteld. De op het terrein van het Loodswezen deskundige Van Wallenburg was eerder mede-auteur van het boek *Wegwijzers op het water* (Bussum, 1978). *Als 't diep verloopt verset men de bakens* is zijn eerste (letterlijk) grote boek. Het putten uit eigen archieven en arbeidservaringen alsook het raadplegen van vele deskundigen hebben er voor gezorgd dat er een maritieme bijbel is verschenen, het is niet zomaar een koffietafelboek.

Boeiend is te lezen hoe ons varend voorgeslacht het water dun voer langs steeds beter bebakende routes – temeer met de wetenschap dat zij vroeger alleen waren aangewezen op eigen kennis, zeemanschap, intuïtie en de natuurwetten (al dan niet met *Enkhuizer Almanak* in de hand) – waarbij tonnen, bakens, kapen en kustverlichting onontbeerlijk waren. Er wordt uitgebreid uit de doeken gedaan hoe het betonningswezen vanaf het eerste uur tot op heden tot stand is gekomen, welke ambten daarbij hoorden en hoe gebruikers van de stelsels en routes met bijbehorende tonnen en bakens financieel bijdroegen aan het traktement van de uitvoerende ambtenaren. Op deskundige en inzichtelijke wijze brengt Van Wallenburg de vele soorten markeringen in beeld, hoe deze zichtbaar dan wel hoorbaar waren en nog steeds zijn. Gelet op de beperkte middelen waarover zij beschikten waren onze voorouders zeker inventief te noemen. In vroegere tijden waren de tonnen van geteerd hout en vanwege die zwarte en slecht zichtbare kleur al gauw van witte en rode verf voorzien – afhankelijk van de stuurboord – dan wel bakboordzijde van de route. Bovendien werden de tonnen uitgerust met toptekens, olie, later gasverlichting en heden ten dage door zonne-energie verkregen verlichting, om maar te zwij-

gen over bel- en brulgeluiden. Rond de wisseling van negentiende en twintigste eeuw werden de stalen tonnen geïntroduceerd, wat niet zonder slag of stoot ging. Verschillende stalen proefmodellen lagen tijdens zwaar weer niet meer op positie of waren afgeborreld. De vormgeving werd aangepast en van lieverlee verdween het houten model. Ook was er tot die tijd geen nummering of benaming te zien. Pas vanaf het begin van twintigste eeuw begon men herkenbare letters en cijfers, corresponderend met de locatie aan te brengen. In eerste instantie in verschillende lettertypen, pas vanaf de jaren vijftig kwam er uniformiteit in de tenaamstelling. In de jaren zeventig zijn ook proeven genomen met boeien en tonnen van kunststof. Vooral in de wintermaanden was deze vorm zeer kwetsbaar. Daarom heeft men dit idee laten varen.

In het boek wordt niet voorbij gegaan aan het verankeren van de drijvende 'wegwijzers', al is het krabben ten gevolge van storm, ijsgang of aanvaring nooit uit te sluiten. Het uitzetten, onderhouden dan wel scheep halen van betonning met bijbehorende verankering vereist specialistische technieken voor het vaartuig en zijn bemanning. Hier wordt uitvoerig over geschreven en met de nodige illustraties wordt het proces van toen en nu inzichtelijker gemaakt. In de diverse zeehavens werden halverwege de negentiende eeuw magazijnen, berg- en werkplaatsen ingericht. Tot die tijd werd door de zogenaamde bakenaar (aannemer) het betreffende baken opgenomen, als het exemplaar al niet ten prooi aan de elementen was gevallen, onderhouden en ter overwintering in de schuur of onder een afdak gestald. Vooral in het begin was het dus seizoenswerk, maar geleidelijk werden de constructies robuuster, overleefden ze stormseizoenen en vergden ze zo meer tijd en onderhoud. Dus de vraag naar werkplaatsen en stallingen nam toe. Vandaar dat rond 1850 geleidelijk aan meer officiële werkplaatsen bij de Zuiderzee en Noordzee werden ingericht.

De aandachtige lezer wordt ook enige pagina's – 45 stuks om precies te zijn – in de schoolbanken gezet en krijgt oude en nieuwe betonningstechniek in theorie, waarna hij vervolgens met de praktische kant ervan kan kennis maken. Men is geneigd om bij het lezen van het praktijkwerk de overall aan te trekken en de handen uit de mouwen te steken, zo aanschouwelijk is een en ander verwoord en van beeldmateriaal voorzien.

Niet alleen het varende schip, ook het gezonken en ontzielde exemplaar krijgt de nodige aandacht. De werkwijze van aanloden, afdreggen, plaats bepalen en vervolgens markeren wordt nauwkeurig beschreven. Vooral de eerste periode is er nog wel eens verwarring tussen diensten onderling wie waarvoor verantwoording draagt, wat aardige formele briefwisselingen tot gevolg heeft. Gelukkig zijn die bewaard gebleven, zodat we ook heden ten dage kunnen mee genieten van verbolgen ambtenaren die hun belangen verdedigen. Ruimte is ook gemaakt voor de diverse vormen van plaatsbepaling. Vooral vroeger was ook op dit gebied het handwerk de enige vorm. Met hulp van sextant en dieptelood, kompas en zeekaart werden de landkenmerken, kapen, aangepeild. In de tegenwoordige tijd, waarin we beschikking hebben over plaatsbepaling via satellieten en geavanceerde radartechnieken, is de nauwkeurigheid voor het exact plaatsen van boei of baken zeer groot. Dat neemt niet weg dat er een stukje nostalgie en romantiek is verdwenen – wat gelukkig uitvoerig beschreven staat! En ook al heeft de 'marof' en de zeezeiler de beschikking over elektronische zeekaarten, de eerder genoemde plaatsbepaling, gestuurd vanuit het luchtledige en een hightech radar, toch schijnt het mogelijk te zijn die kleine stip op dat grote wateroppervlak te vinden en te raken. Want dat, getuige de vele foto's van gewrakte boeien en tonnen, komt met regelmaat nog voor. Niet elk slachtoffer van zo'n rendez-vous verdwijnt in de hongerige ketels van Corus; velen zijn te bergen, vakkundig in model te krijgen en weer volwaardig deel te laten nemen in een boeienroute. Men krijgt tevens een goed en gedetailleerd overzicht van verleden en huidige (tot 1980) vloot. In de bijlagen vindt men, tot slot, de verklaringen over de gebruikte terminologie in de betonningswereld en is er een opsomming van de geplaatste foto's en hun locaties.

Dit zeer aanbevelenswaardige boekwerk kent een goede verhouding tussen tekst en illustraties, is begrijpelijk geschreven, prachtig vormgegeven en komt als naslagwerk goed tot zijn recht. Een 'must' voor elke zee- en zoetwaterbonk.

Yke Vuijk

Bo Poulsen, *Dutch herring. An environmental history, c. 1600-1860* (Amsterdam: Uitgeverij Aksant, 2009, 264 p., ill., ISBN 978-90-5260-304-9; € 35,-)

Dutch herring is een bewerkte versie van het proefschrift dat de Deense historicus Bo Poulsen in 2006 verdedigde aan de *University of Southern Denmark* te Esbjerg. Zijn onderzoek, gericht op de exploitatie van de haring in de Noordzee in de jaren 1600-1860, maakte deel uit van het grotere onderzoeksprogramma *History of Marine Animal Population* van deze universiteit. Poulsen baseerde zijn interdisciplinaire studie vooral op Nederlands bronnenmateriaal: haringcertificatieboeken (met vangstgegevens uit de zeventiende en achttiende eeuw) en journaals van haringschepen die in de jaren 1856-1863 op verzoek van het Koninklijk Meteorologisch Instituut (KNMI) door schippers werden bijgehouden.

In de zeventiende eeuw was de haringvisserij de belangrijkste visserijtak in de Republiek en ook de grootste van Europa. De prémoderne haringvisserij vanuit Engeland, Schotland, Noorwegen of Zweden was meer kleinschalig en behoorde tot de kustvisserij. Haring is een vissoort die zich met het seizoen mee verplaatst van noord naar zuid. Slechts ervaren vissers met kwalitatief goede netten en sche-

pen konden met succes deze haringtrek volgen en voldoende haring verschalken in een veranderend natuurlijk milieu.

De toenmalige Nederlandse diepzeeharingvisserij benutte dan ook de gehele Noordzee met speciale voor deze visserijtak ontwikkelde scheepstypen als de haringbuis. Na de vangst werd de haring direct aan boord verwerkt, waardoor een uitstekend exportproduct ontstond dat in heel Europa en zelfs daar buiten werd gekocht en geconsumeerd.

In zijn *Dutch herring* claimt Bo Poulsen dat hij voor het eerst de dynamiek van de Noordzeeharing en de haringvisserij gedurende een aantal eeuwen in kaart heeft gebracht. Hij geeft meer inzicht in:

1. de factoren die van invloed waren op de veranderingen in de exploitatie van de Noordzeeharing in de jaren 1600-1860;
2. de rol van het natuurlijk milieu;
3. de oorzaken van de neergang van de Nederlandse haringvisserij.

De haringvisserij werd volgens Poulsen door een combinatie van politieke, sociale, economische en milieufactoren beïnvloed. Kaapvaart en oorlogen hadden met name in de zeventiende en achttiende eeuw een negatieve invloed op de productiviteit van de Noordzeeharingvisserij, terwijl aan het einde van de achttiende en in de negentiende eeuw juist mercantilistische politiek de export van haring in de weg stond. Op sociaal gebied had een verschuivend consumptiepatroon, haring stond minder op het menu, verstrekkende gevolgen. De kapitaalintensieve en sterk gereguleerde Nederlandse diepzeeharingvisserij kreeg steeds meer concurrentie van aan de kust gerelateerde en aan minder regelgeving gebonden Noorse, Schotse en Zweedse haringvisserij.

De totale Noordzeeharingvisserij in de jaren 1600-1800 had volgens Poulsen geen invloed op de fluctuaties in het haringbestand. De vangsten bleven jaarlijks redelijk stabiel. Slechts in de periode 1815-1850 was sprake van dalende vangsten. Natuurlijke factoren waren bepalend voor de fluctuaties in het haringpotentieel en voor de plek waar de haring gevangen kon worden.

In de langetermijnneergang van de Nederlandse haringvisserij onderscheidt Poulsen een drietal perioden. Tussen 1600 en 1650 was de Nederlandse haringsector op zijn hoogtepunt. Wel waren kaapvaart en oorlog toen de voornaamste beperkende factoren. In de jaren 1650-1710 liep de Nederlandse haringvisserij grote schade op door de zeeoorlogen tussen de Republiek en Engeland en de Spaanse Successieoorlog. Daarna volgde een vredesperiode (1710-1760), waarin de sector terrein verloor door importbeperkende maatregelen in de traditionele afzetgebieden. Noorse en Schotse haring vulden het ontstane vacuüm. De neergang zette door in de periode tussen 1760 en 1814. Vanwege de afstand en de Napoleontische oorlogen kon de Nederlandse haringvisserij toentertijd onvoldoende profiteren van de grote haring 'voorraden' bij Bohuslen. De jaren tussen 1815 en 1850 vormden het dieptepunt voor

de Nederlandse haringvisserij. De vangsten daalden, terwijl die van Schotse en Noorse haringvissers juist stegen doordat zij meer profijt hadden van de verplaatsing van de haringscholen naar het noordelijke gedeelte van de Noordzee. Maar 'it would be fair to say that the environmental aspects of the system had their most negative impact on the Dutch herring fisheries during this period' (p. 242).

Poulsens onderzoek is sterk vernieuwend, vooral zijn gebruik van de negentiende eeuwse KNMI-journalen. Gecombineerd met de vangstgegevens uit de zeventiende en achttiende eeuw toont hij duidelijk aan dat de haringvissers de trekpatronen van de Noordzeeharing en dan vooral die van de Buchan- en Doggerbank-populaties volgden. Een seizoensgebonden spreidingspatroon van de Nederlandse visserschepen maakte hij voor het eerst inzichtelijk. Daarnaast levert hij het bewijs dat historisch onderzoek ondersteunend kan zijn bij de reconstructie van de 'spatial dimensions of the North Sea herring exploitation pattern' (p. 238).

Dutch Herring is een verrassend boek met originele hypotheses en een nieuwe kijk op bekende haring 'zaken'.

Adri P. van Vliet

Ruud Filarski & Gijs Mom, *Van transport naar mobiliteit* (Deel 1: *De transportrevolutie (1800-1900)*, Deel 2: *De mobiliteitsexplosie (1895-2005)* (Zutphen: Walburg Pers, 2008, deel 1: 494 p., ill, ISBN 978-90-5730-450-7; deel 2: 480 p., ill., ISBN 978-90-5730-451-4; € 49,50 per deel)

Filarski en Mom vertellen in twee kloeke en fraai geïllustreerde boeken de geschiedenis van het transport in Nederland tussen circa 1800 en 2005. De opdracht hiertoe kwam in 1995 van Rijkswaterstaat en was, zo vermeldt de inleiding, bedoeld om het oude overzicht van de Rotterdamse hoogleraar vervoerseconomie, H.C. Kuiler, te vervangen. Het eerste deel, geschreven door Filarski, geeft een totaalbeeld van het transport in de negentiende eeuw, terwijl Mom in het tweede deel de twintigste eeuw behandelt waarbij hij zich concentreert op de auto. Met deze beide delen willen de auteurs een historisch overzicht geven van de ontwikkeling van verschillende transportsystemen en hun maatschappelijke gevolgen. Tevens willen de auteurs een bijdrage leveren aan het debat over de toekomstige ontwikkeling van de mobiliteit in Nederland en de toenemende zorgen voor de gevolgen voor het milieu en de congestie.

Volgens beide auteurs hebben zich in de afgelopen twee eeuwen drie grote vervoersrevoluties voorgedaan die een explosie veroorzaakten in de mobiliteit. De aanleg van een landelijk netwerk van spoorwegen vanaf 1839 zorgde voor een sterke toename van de mobiliteit tussen 1860 en 1900. Hierop volgde de introductie van de

auto na circa 1900, die volgens de auteurs echter pas na 1960 grote gevolgen had. Als laatste noemen zij de komst van het vliegtuig (vooral het straalvliegtuig) vanaf 1920, welke overigens pas na 1985 zorgde voor een grote groei in de mobiliteit. Anders dan eerdere boeken over verschillende vormen van transport besteden Filarski en Mom niet alleen aandacht aan de ontwikkeling van de techniek, maar tevens aan de rol van de politiek, de ondernemers (bedrijven) en de gebruikers. Ook onderzoeken zij de kosten en baten van de mobiliteit in Nederland. Deze aanpak heeft geresulteerd in veel nieuwe onderzoeksgegevens waar andere onderzoekers dankbaar gebruik van kunnen maken. Dit geldt vooral voor het deel over de negentiende eeuw waar de vervoerskosten van bijvoorbeeld spoorwegen, zeehavens en binnenvaart zijn geanalyseerd.

De structuur van de delen is ingewikkeld omdat zoveel verschillende vormen van vervoer worden besproken die elk hun eigen ontstaan en ontwikkeling kennen. De auteurs hebben voor beide delen geen keuze willen of kunnen maken tussen thematisch of chronologisch. Zo begint het deel over de negentiende eeuw met drie meer beschouwende hoofdstukken, welke worden gevolgd door hoofdstukken waarin steeds een wijze van vervoer centraal staat in een bepaalde periode, zoals de diligence (4), de kanalen (5), spoorwegen (6, 7, 8, 9, 10), binnenvaart (11), de zeehavens en zeevaart (12) en de stoomtram (13). Dit wordt gevolgd door drie afsluitende hoofdstukken over de effectiviteit van de investeringen in de infrastructuur, de effecten op het ruimtegebruik en enkele conclusies. Voor de negentiende eeuw worden drijvende en vaste krachten onderscheiden die de ontwikkeling van het vervoer hebben bepaald. Drijvende krachten waren: de techniek (al volgde Nederland vooral de ontwikkeling in het buitenland, zoals Engeland), de rijksoverheid (concessies, subsidies, investeringen), gebruikers, ondernemers en het achterland van Nederland: het Roergebied. De vaste krachten waren het beleid om de historisch gezien belangrijke positie van de zeehavens met zijn handel en nijverheid te behouden. Het beleid van koning Willem I stoelde in belangrijke mate op de gedachte de Gouden Eeuw te doen herleven na de Franse Tijd. Een tweede vaste factor in de negentiende eeuw was het streven om niet alleen de zeehavens open te houden, maar ook andere delen van het land te ontsluiten. Als laatste wijzen de auteurs op de geografische omstandigheden die bijvoorbeeld resulteerden in een uitgebreid netwerk van rivieren met zijn trekschuiten en beurtvaarten, waartegen de spoorwegen aanvankelijk moeilijk konden concurreren. Een vierde factor was het bezit aan koloniën, die mede hebben bijgedragen aan de financiering van de aanleg van spoorwegen en subsidiëring van de zeevaart op Nederlands-Indië tot circa 1870. Volgens de auteurs was er in de negentiende eeuw wat betreft het vervoer geen sprake van een nachtwakersstaat, maar van een nauwe samenwerking tussen staat en bedrijfsleven. Deze samenwerking verliep niet altijd voorspoedig, zoals bleek tijdens aanleg van het Noordzeekanaal of de Rijnspoorweg. Het was in andere landen echter niet anders. Ook daar moest men leren samen te

werken. Wat vooral opvalt aan de negentiende eeuw is dat de ontwikkeling van het transport in zeer grote mate is beïnvloed door economische en politieke ontwikkelingen in het buitenland, waarop Nederland vervolgens reageerde. Te denken valt aan de opening van het Suezkanaal, die leidde tot de stoomvaart op Nederlands-Indië.

Het tweede deel over de twintigste eeuw, vooral geschreven door Gijs Mom, heeft, in tegenstelling tot de negentiende eeuw, een chronologische hoofdstructuur. De periode 1890-1920 heet 'transitie', de periode 1920-1945 'botsing', de jaren 1945-1980 'explosie' en de laatste twee decennia 'nieuwe wegen'. Anders dan het eerste deel, gaat deel twee hoofdzakelijk over het (gemotoriseerd) vervoer op land: de auto, de vrachtwagen en autobus, evenals de fiets en bromfiets. Volgens de auteurs was dat noodzakelijk door het ontbreken van overzichtsstudies naar bijvoorbeeld trams, zeevaart, binnenvaart, spoorwegen, havens en de luchtvaart. Voor de meeste van de transportvormen, vooral zeevaart, havens en luchthavens, lijkt dat echter zeer twijfelachtig. Niet dat aan deze vormen van vervoer helemaal geen aandacht wordt besteed in deel twee, maar de bespreking blijft beperkt tot de hoofdlijnen. De keuze voor de auto is mede gemaakt om, meer dan in het deel over de negentiende eeuw, de gebruiker centraal te stellen. Dit deel kiest ook meer voor een systeembenadering, waarbij de opkomst van de auto (en de fiets) de concurrentie aangaan met de negentiende-eeuwse systemen van kanalen/rivieren en spoorwegen/trams. Specifiek voor de auto is naast het privébezit, net als overigens paard en wagen in de negentiende eeuw, de massaliteit en de specifieke gebruikerscultuur. Door de massaliteit veroorzaakte de auto meer 'systeemproblemen' dan eerdere vervoersnetwerken, zoals ruimtelijke- en milieuproblemen. Tegen de opmars van de auto en het toenemende beroep op de beperkte ruimte door de aanleg van autowegen, moesten de bestaande systemen worden beschermd (gereguleerd) door de overheid, zoals de binnenvaart, spoorwegen, lokaalsporen en trams. De laatste twee vormen van transport zouden het uiteindelijk niet redden. De gebruikerscultuur ontwikkelde zich van 'toeren', naar steeds meer woon-werk verkeer tot automobiliteit na 1980. Het leidde tot het ontstaan van krachtige lobbyorganisaties, zoals de RAI, BOVAG en de ANWB. Door de toenemende vervoersproblematiek in de jaren tachtig en de komst van nieuwe transporttechnieken, groeide de belangstelling voor binnenvaart (duwvaart, containers) en spoorwegen (Betuwelijn, HSL). Uit het onderzoek blijkt dat het transport in Nederland in de twintigste eeuw, voor zover dat kan worden bepaald, zich niet fundamenteel anders ontwikkelde dan in andere landen. Alleen is er meer ruimte voor goederenvervoer en het langzame vervoer (voetgangers en fietsen). Volgens de auteurs is de Nederlander zo vergroeid met de auto dat plannen als rekeningrijden weinig effect zullen hebben. Zij wijzen als alternatief op het succes van de antirookcampagne die misschien beter kan worden gevolgd. De auteurs wilden een standaardwerk schrijven over de geschiedenis van het transport in Neder-

land in de negentiende en twintigste eeuw. Is dat gelukt? Met hun boek hebben Filarski en Mom een gedetailleerde en rijke studie geschreven over de geschiedenis van het transport in Nederland, waarin echter ook nog lacunes zitten. Dit geldt vooral voor het deel over de twintigste eeuw. Merkwaardigerwijs is, voor zover kon worden nagegaan, geen gebruik gemaakt van bijvoorbeeld het *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*. Door hun verschillende opzet en aandachtspunten sluiten beide delen ook niet goed op elkaar aan. Filarski bespreekt (bijna) alle vervoerssystemen, terwijl Mom zich bijvoorbeeld nauwelijks bezighoudt met binnenvaart/Rijnvaart. Dit doet helaas afbreuk aan het idee van een serie boeken en een overzichtswerk.

Ferry de Goey

D. Gorter en G.J. de Boer, *Standaardschepen 1939-1945 in de Nederlandse en Belgische koopvaardij, deel 1 en 2* (Alkmaar: De Alk, 2005, deel 1: 328 p., ill., ISBN 90-6013-205-X, deel 2: 331 p., ill., ISBN 90-6013-277-7, € 44,90 per deel)

In de Tweede Wereldoorlog zijn door de Geallieerden – en ook de As-mogendheden – duizenden gestandaardiseerde schepen in verschillende series gebouwd. Dit was nodig niet alleen om de enorme verliezen aan koopvaardijschepen aan te vullen maar een snelle uitbreiding van de vloot was ook gewenst ter ondersteuning van de economieën en oorlogsvoering van de bij de strijd betrokken landen. Deze massale scheepsbouw is voor het verloop van de oorlog van doorslaggevende betekenis geweest.

Een groot aantal van die standaardschepen kwam tijdens en na de oorlog onder Nederlandse of Belgische vlag. Deel 1 gaat in op het ontstaan en de ontwikkeling van de grootschalige seriebouw en de betekenis van de standaardschepen voor de Nederlandse en Belgische koopvaardij. Deel 2 geeft een overzicht van alle standaardschepen die ooit voor de Nederlandse en Belgische reders en overheden hebben gevaren met gedetailleerde gegevens en foto's. Achter in het tweede deel zijn een aantal bijlagen opgenomen met statistische gegevens van aantallen, tonnages en afmetingen, een alfabetisch scheepsnamenregister en een bronnen- en literatuurlijst.

Dick Gorter (1946) en Gerrit de Boer (1946) brachten beiden het eerste deel van hun werkzame leven door als zeevarende bij de KNSM. In 1981 bij de fusie van de KNSM met Nedlloyd zetten zij hun loopbaan elders voort, Gorter in een directiefunctie bij een verzekeringsmaatschappij, De Boer bij een ingenieursbureau. De auteurs koesterden elk reeds vanaf jonge leeftijd een grote belangstelling voor de scheepvaart. Gorter bouwde een collectie op van vele duizenden foto's van standaardschepen en bracht een omvangrijke collectie boeken over dit onderwerp samen. De Boer maakte een studie van de Nederlandse en Belgische scheepvaart en

scheepsbouw vanaf 1814 tot heden, waarvoor hij een groot archief van honderden boeken, duizenden foto's en tekeningen opbouwde. Hij schreef sinds 1968 vijftig boeken over sleepboten, passagiersschepen en rederijgeschiedenissen.

Met hun diepgaande interesse voor het onderwerp en de gedrevenheid van verzamelaars zal het dan ook niet verbazen dat de auteurs er in geslaagd zijn een omvangrijk, gedegen en volledig overzicht te bieden, wat het predicaat "standaardwerk over standaardschepen onder Nederlandse en Belgische vlag" met ere verdient.

De beide delen verschillen van aard. Het tweede deel is vooral een naslagwerk voor iemand die op zoek is naar informatie over een bepaald schip. Het eerste deel biedt veel informatie over de scheepsbouwprogramma's, scheepstypes, de organisatie en expansie van de werven aan de verschillende kusten van de VS en de problemen die ontstonden door de snelle bouw en de grootschalige introductie van de lastechniek. Interessant is te lezen hoe de Engelse scheepsbouwer Robert Cyril Thompson uit Sunderland met zijn ontwerp van het prototype voor de *Ocean* de basis legde van de succesvolle *Liberty*. Vice-admiraal Emory S. Land, voorzitter van de US Maritime Commission was een goede vriend van president Franklin. D. Roosevelt. Land drong er bij de president op aan grootschalige scheepsbouwprogramma's te starten. Het was toen september 1940 en de VS bevonden zich nog buiten de oorlog. Admiraal Land kwam enkele maanden later in contact met Henry J. Kaiser, een aannemer zonder scheepsbouwervaring, die nog in december 1940 de opdracht kreeg zestig standaardschepen van het *Ocean* type voor de Engelse regering te bouwen. Kaiser was een van de grootste ondernemers die de VS ooit hebben gehad, een man met visie, durf, een enorme werklust en commercieel talent, die een uitstekende reputatie had opgebouwd. Op basis van die reputatie werd hij gevraagd. Hij stampte vele werven uit de grond en was het brein achter de geprefabriceerde scheepssecties. Slechts iets meer dan een half jaar nadat hij in de scheepsbouw stapte bouwde Kaiser zijn eerste *Liberty* in 46 dagen. Een jaar later zou het record voor het in elkaar zetten van een *Liberty* acht dagen bedragen. Door deze prestaties wordt Kaiser ook wel gezien als de grondlegger van de moderne Amerikaanse scheepsbouw.

Het schip werd een massaproduct, dat overigens maar vijf jaar hoefde mee te gaan en daarna kon worden afgeschreven. Later zou blijken dat na dertig jaar nog steeds een aantal van de standaardschepen in de vaart waren. Nederland en België profiteerden tijdens de naoorlogse wederopbouw van het overschot aan standaardschepen. Ook werden in beslag genomen Duitse schepen door de Amerikaanse en Britse regeringen toegewezen. Na de oorlog was er buiten de Verenigde Staten geen enkel land dat met zoveel *Victory* en *C3*-schepen voer als Nederland. Daarnaast was de verscheidenheid in typen onder Nederlandse vlag opmerkelijk: afgezien van het Verenigd Koninkrijk heeft geen enkele Westerse zeevarende natie zoveel verschillende standaardtypen in de vaart gehad.

Een boek over standaardschepen onder Nederlandse en Belgische vlag is dan ook zeker op zijn plaats. De beide delen zijn rijkelijk geïllustreerd met – dat kon natuurlijk niet anders – zwart-wit foto's. Deze foto's kunnen voor historisch onderzoek van groot belang zijn bij identificatie van gebeurtenissen, locaties of perioden op ander beeldmateriaal (foto's, film of schilderijen). Het werk van Gorter en De Boer is dan ook een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse en Belgische geschiedschrijving over de koopvaardij.

Henk Stapel

David Hobbs, *A Century of Carrier Aviation: The Evolution of Ship and Shipborne Aircraft* (Barnsley: Seaforth Publishing, 2009, 304 p., ill., ISBN 978-1-84832-019-2; € 47,99).

In december 1903 maakten de gebroeders Wright hun eerste vlucht met een vliegmachine. Zeven jaar later, in 1910, vloog Eugene Burton Ely voor het eerst vanaf het dek van een schip, in dit geval de USS *Birmingham*. Het boek van David Hobbs, *A Century of Carrier Aviation*, beslaat, in woord en beeld, dus bijna honderd jaar marineluchtvaartgeschiedenis. Overigens behoort een zelfstandige Nederlandse afdeling marineluchtvaart sinds een jaar definitief tot het verleden. Op 4 juli 2008 is de Marine Luchtvaartdienst (MLD) opgegaan in het nieuwe Defensie Helikopter Commando (DHC).

Het vliegtuig in het algemeen en het vliegdekschip in het bijzonder heeft gedurende de twintigste eeuw de oorlogvoering ter zee fundamenteel veranderd. Onder invloed van de denkbeelden van Alfred Mahan en de vuurkracht van het moderne slagschip werd begin twintigste eeuw het maritiem strategisch denken gedomineerd door het idee van *sea power*, waarbij krachtige vloten van slagschepen en slagkruisers elkaar het *command of the sea* betwistten. Men verwachtte in een beslissende zeeslag de tegenstander te zullen vernietigen, of althans, het *command of the sea* te ontzeggen. Tot het begin van de Tweede Wereldoorlog was dit de gangbare maritieme doctrine. De Japanse aanval op de Amerikaanse marinehaven van Pearl Harbour past in dit denken.

Gedurende de Tweede Wereldoorlog bleken oppervlakteschepen, zelfs de zwaar bepantserde slagschepen, kwetsbaar voor het luchtwapen. *Command of the sea* draaide vanaf toen om vliegtuigen en vliegdekschepen. Daarnaast biedt het luchtwapen bij uitstek vanaf zee de mogelijkheid om militaire invloed op land uit te oefenen (*power projection from the sea*). Vliegdekschepen opereren immers vanaf de vrije zee. Er zijn geen kwetsbare vliegbases in verre en vaak instabiele regio's nodig, waarvan het bestaan en de continuïteit veelal afhankelijk zijn van kwetsbare politieke verhoudingen.

A Century of Carrier Aviation gaat echter niet over de inzet van de marineluchtvaart en vliegdekschepen. Voormalig Royal Navy vlieger David Hobbs schetst vooral de technische ontwikkeling van het marineluchtwapen van de afgelopen honderd jaar. Hierbij draait het om de eigenschappen waarbij de marineluchtvaart zich onderscheidt van het vliegen vanaf land, zoals de vaardigheden en technieken van het landen op en opstijgen vanaf bewegende vaartuigen en het opereren op de onmetelijke oceanen. Het boek is ingegeven door frustraties, maar ook bewondering.

Frustraties, vanwege tegenwerkingen van de politiek en de op het land georiënteerde Royal Air Force. Toen hierdoor in de jaren vijftig voor de Britse marineluchtvaart een roemloos einde dreigde, heeft dit tot belangrijke innovaties geleid om de kleine Britse vliegdekschepen operationeel te houden. Er kwamen toen drie belangrijkste vernieuwingen: de stoomkatapult om vliegtuigen vanaf een kort dek te laten opstijgen, het hoekdek waardoor start- en landingsbaan werden gescheiden en het deklandingsspiegelsysteem om de veiligheid van de landing te vergroten. Al deze noviteiten hebben de Amerikanen vervolmaakt bij de Nimitz-klasse vliegdekschepen. Met bewondering schrijft Hobbs dan ook over de grote en krachtige Amerikaanse schepen en vliegtuigen. Kortom, het is vooral een Angelsaksisch boek geworden.

In twintig hoofdstukken worden de belangrijkste ontwikkelingen, in min of meer chronologische volgorde, stap voor stap beschreven. Het gaat hierbij dus niet over de inzet van het marineluchtwapen, dus geen aangrijpende verhalen over lucht- en zeeslagen, maar over de technische ontwikkelingen. De eerste twaalf hoofdstukken behandelen de periode tot en met de Tweede Wereldoorlog, waarbij de schepen en vliegtuigen tot wasdom kwamen en het marineluchtwapen zich tot een volwaardig wapensysteem ontwikkelde. De komst van het straalvliegtuig na 1945 vroeg om grotere vliegdekschepen, een ontwikkeling die vooral opgepikt werd door de Amerikanen. Een apart hoofdstuk behandelt de inzet van helikopters vanaf schepen. De Royal Navy specialiseerde zich, min of meer noodgedwongen, in *short take-off en vertical landing* (STOVL) vliegtuigen, zoals de Sea Harrier, en middelgrote vliegdekschepen met hun karakteristieke schans. Het is nu wachten op de nieuwe generatie vliegdekschepen: voor de Amerikanen de Gerald R. Ford-klasse (CVN 21) en voor de Britten de Queen Elisabeth-klasse (CVF). De JSF kent ook een maritieme uitvoering, maar ongetwijfeld zal ook voor de marineluchtvaart de toekomst liggen bij *unmanned combat air vehicles* (UCAVs).

Het is een mooi ingebonden boek op kunstdrukpapier, met op bijna elke pagina wel een zwart/wit foto of tekening. De documentatie en annotatie daarentegen zijn nogal spaarzaam gehouden. Kortom, *A Century of Carrier Aviation* is een fraai koffietafelboek over vooral bouten en moeren.

Victor Enthoven

Miles Cowsill en John Hendy, *Ferry and Cruise Ship Annual 2009* (Ramsey: Ferry Publications, 2008, 96 p., ill., ISBN 978-18-719-4797-7; € 28,-)

De *Ferry & Cruise Ship Annual 2009* is een nieuwe uitgave van de uitgeverij Ferry Publications. Een uitgeverij opgericht in 1987 door Miles Cowsill and John Hendy en een die zich heeft gespecialiseerd in uitgaven over veerboten in Europa. Cowsill heeft al een geweldig aantal boeken over veerboten op zijn naam, Hendy is ook bekend als redacteur bij het maritieme tijdschrift *Sea Breezes*.

Het is de bedoeling dat dit overzicht elk jaar zal gaan verschijnen. In wezen is het jaarboek een voortzetting van de *European Ferry Scene & Cruise Ship Review*. Het is vooral gericht op geïnteresseerden in veerboten en cruiseschepen. De negen hoofdstukken vormen een mengeling van achtergrondinformatie en vooral veel kleurenfoto's. Natuurlijk is het jaarboek in eerste instantie gericht op de Britse markt. Zo gaat het eerste hoofdstuk over de veerboot s.s. *Manx Maid* (1962) van de Isle of man *Steam Packet Company*. Andere hoofdstukken geven een meest kleurig beeld aan de hand van onderwerpen als het cruiseschip *Queen Mary 2* of het passagiersschip *Orania* (1959) van *P&O*, terwijl het Europese tintje wordt ingekleurd door een hoofdstuk met foto's over Griekse en Zweedse veerboten. Zoals wel duidelijk is komt er weinig 'Nederlands' in dit boek naar voren. Hoewel er is één klein lichtpuntje: een foto van de *Eurodam* van de *Holland America Line*, gefotografeerd bij het vertrek uit Southampton, op weg voor de doop in Rotterdam in juni 2008.

Een van hoofdstukken geschreven door Miles Cowsill gaat over een reis van hem op de *Queen Mary 2* richting New York. Grappig genoeg was de zesdaagse reis zijn langste zeereis ooit, naast een trip met de *Pride of Bilbao* van *P&O* van Portsmouth naar Bilbao. Het kan verkeren. Het aardige van dit verhaal is dat het weer eens anders is dan de standaardverhalen over dit luxe cruiseschip. De foto's, deels van de auteur zelf, maken het verhaal af.

Een ander aardig hoofdstuk is van William Mayes over de laatste dagen van de Britse *Union Castle Line*, opgericht in 1900. In de jaren zestig van de twintigste eeuw beschikte de maatschappij over een vloot van vijftien passagiers/vrachtschepen die vooral op Zuid-Afrika voeren. De dekolonisatie van Afrika bracht de rederij een ernstige slag toe, maar het was uiteindelijk de oliecrisis in 1975 en de komst van het containervervoer die de *Union Castle* de nek kosten. In 1977 vertrok het laatste schip uit Kaapstad.

Ronduit interessant voor de Nederlandse lezer is het verhaal van John Hendy over Folkestone als veerboothaven. Veel Nederlanders hebben vroeger vanuit Oostende de oversteek gemaakt naar Folkestone of Dover. Lange tijd was deze plaats de tweede haven – nà Dover – van waaruit het kanaal werd overgestoken. Tot in het begin van de negentiende eeuw was de haven een echte vissershaven. Omdat het slechte weer uitvaren verhinderde werd er een pier met een beperkte vissershaven

gebouwd. De haven is altijd kleiner gebleven dan die van Dover. De haven van Folkestone had een slechte verbinding met het achterland, omdat de treinverbinding door het landschap van Kent een zeer ongelukkige was. Het was een enorme logistieke uitdaging om in de periode van de stoomtrein (waaronder de bekende British Pullman en Oriënt Express!) om steeds voldoende watervoorraden voor de stoomlocomotieven te hebben. En daarnaast bleef het euvel dat wanneer het maar een beetje stormde de haven gesloten moest worden.

Folkestone had verbindingen naar onder andere Vlissingen, Calais, Boulogne en Oostende. De haven was tussen 1919 en 1927 ook de aankomst- en vertrekhaven van de Stoomvaart Maatschappij Zeeland. Pas in 1972 werd er bij Folkestone een terminal voor *carferries* gebouwd. Voortaan was het mogelijk zowel treinreizigers als reizigers per auto mee te nemen. Uit het hoofdstuk blijkt dat de late bouw van die terminal ook een belangrijke reden is geweest, voor het feit dat Folkestone zich vanaf het begin nooit heeft kunnen ontwikkelen tot een echt volwaardige veerhaven.

Sealink en de Franse spoorwegmaatschappij *SNCF* zorgden voor het vervoer naar België en Frankrijk. In 1984 bij de verzelfstandiging van rederij *Sealink UK Ltd*, zoals vele bedrijven onder premier Thatcher, kwamen de eerste problemen. De verkoop in hetzelfde jaar van *Sealink* aan *Sea Containers Ltd.* uit Bermuda betekende het begin van de aftakeling van de passagiersdiensten naar het continent. Reorganisatie op reorganisatie volgden. De dienstverlening van wat nu *Sealink British Ferries* heette werd teruggebracht op Boulogne. Het treinstation in de haven sloot al eerder. De overname van *Sea Containers* door *Stena Line* leidde in 1991 zelfs tijdelijk tot een complete stop van de veerdiensten vanuit Folkestone. De dienst werd het volgende jaar toch weer voortgezet door *Sea Containers*, die eigenaar was gebleven van de veerhaven. Uiteindelijk werd in 2000 de passagiersdienst weer opgeheven. De meest voor de hand liggende reden hiervoor was de nabij gelegen ingang van de Kanaaltunnel. Het vijftig kilometer lange tunneltraject tussen Folkestone en Calais wordt in 35 minuten afgelegd door de treinen. Die concurrentie voor het passagiersverkeer over zee bleek moordend. Overigens stopte ook dochtermaatschappij *Hoverspeed* enkele jaren daarna de passagiersdienstdienst met de snelle catamarans van Oostende naar Dover en die tussen Calais en Dover. Wie daar meer over wil weten kan hierover alles vinden in het al wat oudere boek van Miles Cowsill en John Hendy, *The Hoverspeed Story* (2de druk, 1993).

Wat maakt deze uitgave nu zo aardig? Behalve de vele foto's zijn de schrijvers doorgewinterde auteurs op dit gebied, die met veel liefde over dit onderwerp schrijven. Soms is echter de inhoud een beetje karig, maar gezien de uitvoering en doelgroep lijkt mij dat geen probleem.

C.P.P. van Romburgh

Erik Hoops en Urusla Feldkamp (red.), *Deutsches Schiffahrtsarchiv. Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schiffahrtsmuseums.* Band 30 (2007). (Bremerhaven / Hamburg: Deutsches Schiffahrtsmuseum / Convent Verlag, 2008, 440 p., ill., ISBN 978-3-86633-013-9; € 23,50)

De eerste aflevering van het *Deutsches Schiffahrtsarchiv* (*DSA*) verscheen in 1975 en in de meer dan dertig jaar daarna verscheen praktisch elk jaar een deel van deze respectabele serie. Eerst met de ondertitel *Zeitschrift des Deutschen Schiffahrtsmuseum*, maar nu al meerdere jaren als *Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schiffahrtsmuseums.* De bijdragen in het DSA bieden telkens een gevarieerd beeld van de gehele Duitse maritieme geschiedenis, zowel qua thema als wat betreft tijdsperioden. In de tot nu toe verschenen dertig banden komen alle vakterreinen binnen de zeegeschiedenis aan bod: scheepsbouw, scheepsvoortstuwing en -techniek, binnen- en zeescheepvaart, scheepsarcheologie, marine, visserij en walvisvaart, havens, reizen en ontdekkingen, kunstgeschiedenis, scheepsartsenij, navigatie en cartografie, vlaggen- en wapenkunde, scheepsmodellen. Maar ook talloze onderwerpen met sociaal-historische en etnologische aspecten, poolonderzoek en oceanografie. Of maritieme gedenktekens en levensberichten van bekende en minder bekende personen.

De bundel opent met een kort artikel van Erik Hoops, waarin hij ingaat op de ontwikkeling van de tot nu toe verschenen dertig banden van het *DSA* (p. 7-8). Vervolgens begint het 'echte werk'. In de rubriek 'Seeschifffahrt' zijn twee artikelen opgenomen. Christian Ostersehlte beschrijft de belevenissen van de sleepboot *Urag* van de Bremer Unterweser Reederei, die in de winter wordt ingezet (p. 9-67). En Imke Schwarzrock legt in haar bijdrage uit waarom de 187ste rondreis van de *Bremen* (IV) zo aanspreekt (p. 69-97). Eén bijdrage is er in de sectie 'Schiff- und Bootsbau'. In het zevende deel van de serie 'Traditionelle Boote in Deutschland' behandelt Hans-Walter Keweloh daarin de Weidling en Weidlingbouwers van de Boven-Rijn (p. 99-124). Onduidelijk is wanneer de eerste zes delen verschenen! 'Fischerei und Walfang' is de volgende categorie met allereerst een artikel over een walvisbot in Bremen door Hans Christian Küchelmann (p. 125-140). Jürgen Rabbel beschrijft de neergang van de Oostzeevisserij tussen de twee wereldoorlogen (p. 141-190). Verreweg de meest uitgebreide afdeling is die van de 'Sozialgeschichte der Schifffart' met vier bijdragen. Christer Westerdahl behandelt in het Engelstalige artikel 'Fish and ships' een theorie over wat een maritieme cultuur is (p. 191-236). Ook het artikel van Hanna Hagmark-Cooper is Engelstalig. Zij gaat in op de vraag hoe kinderen opgevoed werden in een maritieme omgeving. Ze maakt hierbij gebruik van ervaringen en houdingen van zeemansvrouwen uit de 20ste eeuw (p. 237-250). Wolfgang Rudolph behandelt de maritieme cultuur aan de zuidelijke en oostelijke Oostzeekust (p. 251-276). Wolfgang Steusloff beschrijft een aantal grafzerken en treurmonumenten met maritieme motieven in Mecklenburg-Vorpommern (p. 277-293). In de rubriek 'Aus den Sammlungen des *DSM*' behandelt Klaus Bartelmess een tekening van de walvisvaart van Durand-Brager uit de Collectie Bruhn (p. 295-305). De sectie 'Zeitzeugnisse und Miszellen' bevat drie zeer verschillende bijdragen. Allereerst beschrijft Thomas Elsmann de Weser als voorwerp van literair-rhetorische inspanningen (p. 307-321). Jürgen W. Schmidt gaat nader in op de technische oorzaken van en de gerechtelijke procedure bij het ongeluk met het linieschip *Brandenburg* op 16 februari 1894 (p. 323-346). Peter Danker-Carstensen behandelt de eerste reis van de scheepsjongen Joachim Ringelnatz aan boord van het zeilschip *Elli* (p. 347-352).

In een aparte sectie aan het eind van de bundel zijn bewerkingen opgenomen van een negental voordrachten die werden gehouden tijdens het tiende congres van de *North Atlantic Fisheries History Association* (*NAFHA*), dat in augustus 2006 in Bremerhaven werd georganiseerd. De titel van het congres was *Fisheries and Fish Processing as Industrial Heritage.* De meest opvallende onderwerpen zijn de conservenblikindustrie in Galicië, de trawlervisserij in Noorwegen, twee bijdragen over de kabeljauwvisserij, en de tentoonstelling over vissticks in het *Deutsches Schiffahrtsmuseum.* Alle bijdragen werden ook in een aparte bundel uitgegeven als deel 10 in de serie *Studia Atlantica.*

Voor het eerst werd bij deel 29 (2006) een zogenaamd *Beiheft* gevoegd; een apart boekje met een titel *Die deutsche Atlantische Expedition 1925-1927. Planung und Verlauf* door wetenschappelijk medewerker Reinhard Hoheisel-Huxmann. Met 125 pagina's was dit verhaal kennelijk te lang om in het *DSA* zelf opgenomen te worden. Dat hiermee mogelijk een traditie is gestart, blijkt uit het feit dat ook het nu voorliggende deel een *Beiheft* kent. Dezelfde auteur schreef nu een boekje van 151 pagina's over *Die "Karriere" des Kreuzers Königsberg nach seinem Untergang. Bilddokumentation einer Bergung.* De *Königsberg* nam in april 1940 deel aan de Duitse invasie van Noorwegen. Door gevechtsschade bleef het schip noodgedwongen achter in de havenstad Bergen waar het door de Britse luchtmacht tot zinken werd gebracht. Nog in 1940 werden plannen ontwikkeld om het wrak van de kruiser te lichten, omdat het een belangrijke kade blokkeerde. De praktische voorbereidingen namen een aanvang in 1941. Men wilde de romp van de *Königsberg*, dat met de kiel naar boven lag, lichten met behulp van perslucht en pontons. Na diverse pogingen en veel tegenslagen werd het scheepswrak in februari 1945 uiteindelijk op het strand gezet. Na het einde van de oorlog werd de voormalige kruiser naar Stavanger gesleept waar het in 1947 werd gesloopt. Het bericht geeft naast de eigenlijke lotgevallen van het schip ook inzicht in de theoretische overwegingen en praktische bergingsomstandigheden.

Binnen het Duitse taalgebied vormt het *DSA* een degelijk en betrouwbaar periodiek, waarin voor elk wel iets interessants is te vinden. Dat geldt ook voor het 30ste deel, dat ruim twintig bijdragen bevat. Lange en korte bijdragen wisselen elkaar af.

De bundel ziet er weer zeer verzorgd uit en de bijdragen zijn geïllustreerd met talloze afbeeldingen. Voor het internationale lezerspubliek zijn Engelse, Duitse en Franse samenvattingen achter elk artikel opgenomen.

Ron Brand

Signalementen

Lennart Bes, *Dutch Sources on South Asia c. 1600-1825. Volume 2: Archival Guide to the Repositories in The Netherlands Other than the National Archives* (New Delhi, Manohar, 2007; 508 p., ill., ISBN 81-7304-370-1 (set), ISBN 81-7304-711-1 (Vol. 2), € 20,-)

Archiefgidsen bieden wetenschappers van diverse pluimage in het algemeen welkome zoekingangen tot kennis. Wat dat betreft, vormt deze archiefgids daarop geen uitzondering. Het doel van deze archiefgids is om een overzicht van relevant materiaal van de VOC te bieden in Nederlandse bewaarplaatsen anders dan die in het Nationaal Archief. Behandeld worden regionale, provinciale en stadsarchieven, universiteiten, kerkelijke organisaties, musea en andere openbare instellingen, genootschappen, particuliere organisaties en particulieren.

De gids sluit aan bij eerdere archiefinventarissen, gidsen en bibliografieën, zoals die van J.A. van der Chijs (1882), John Landwehr (1991), M.A.P. Meilink-Roelofsz e.a. (1992) en recent G.L. Balk e.a. (2007). In het bijzonder vormt het boek van Bes een tweeluik met de in 2001 verschenen uitgave *Dutch Sources on South Asia c. 1600-1825. Volume 1: Bibliography and Archival Guide to the National Archives at The Hague* (besproken door Femme S. Gaastra in *TvZ* 2002-1.

De archiefgids brengt bronnenmateriaal in kaart van de gebieden Surat, Malabar, Ceylon, Coromandel en Bengalen, dat op enigerlei wijze betrekking heeft op de Indo-Nederlandse interactie. De reikwijdte beperkt zich tot tweedimensionale voorwerpen, zoals archiefstukken, kaarten, tekeningen, schilderijen en prenten. Ook zijn enkele bijzondere teksten opgenomen, zoals pamfletten en gelegenheidsgedichten.

Kwalificaties
Aard publicatie: archiefgids.
Niveau: wetenschappelijk.
Doelgroep: onderzoekers, bibliotheken, archieven en musea op het gebied van de geschiedenis van Azië en de Europese expansie.
Minpunt: matige papierkwaliteit en vormgeving.
Pluspunt: geschreven vanuit het oogpunt van de historicus.

Ron Brand

Adrian Jarvis en Robert Lee, *Trade, migration and urban networks in port cities c. 1640 en 1940.* (John's, Newfoundland: International Maritime Economic History Association, 2008, v, 167 p., ill., (Research in Maritime History No. 38), ISBN 978-0-9738934-8-9; $ 25.-)

Hoewel het in titel enige verwarring geeft met het deel uit 2007 (Torsten Feys e.a., *Maritime transport and migration: the connection between maritime and migration networks* (John's, Newfoundland: International Maritime Economic History Association, 2007), besproken in het TvZ 2008-1, is dit een nieuw onderzoeksverslag met andere uitgangspunten. Dit onderzoek is namelijk gebaseerd op de rol van de havensteden in de Europese stedelijke ontwikkeling. Het gaat hier vooral om de rol van de koopman in de diverse havensteden, waar het gaat om bankzaken, scheepsverzekeringen, enz.. Dat havensteden bestempeld kunnen worden als steden met belangrijke netwerken 'network cities' moge duidelijk zijn. Interessant voor de Nederlandse onderzoekers is de bijdrage van Cátia Antunes over de rol van de Portugese Joden tijdens de Republiek (1640-1705) en dan natuurlijk eerst in Amsterdam. Ook interessant is de bijdrage van Greefs Hilde over de rol van de immigranten bij de heropening van de haven van Antwerpen in de negentiende eeuw.

Kwalificaties
Aard publicatie: naslagwerk over vijf eeuwen geschiedenis en gebeurtenissen van de Nederlandse marine.
Niveau: wetenschappelijk toegankelijk voor het algemene publiek en maritieme professionals.
Doelgroep: maritieme professionals
Minpunten: erg zakelijk
Pluspunt: interessante bijdragen over de rol van de koopman in de havensteden.

C.P.P. van Romburgh

Tapio Bergholm, Lewis R. Fischer and M. Elisabetta Tonizzi, *Making global and local connections. Historical perspectives on ports* (St. John's, Newfoundland: International Maritime Economic History Association, 2007, XII, 194 p., ill., (Research in Maritime History No. 35), ISBN 978-0-9738934-5-8; $ 25.-)

Havengeschiedenis als specialiteit binnen de maritieme geschiedenis, maar ook de daaruit voortvloeiende onderzoeksvragen en methodologische bedenkingen, vormen het centrale onderwerp van deze 35ste *Research in Maritime History.* Aan de hand van precies tien artikelen, onderverdeeld in havencasestudies enerzijds en studies naar nationale havensystemen anderzijds, wordt een stand van zaken weergegeven van onderzoek naar diverse Europese, Zuid-Amerikaanse, Australische en Aziatische havens. Aan bod komen havens in Frankrijk, Groot-Brittannië, India, België, Nederland, Australië, Taiwan, Portugal, Finland, Chili en Turkije. Met uitzondering van de bijdrage van Amélia Polónia over het Portugese havensysteem gedurende de vroegmoderne periode, focussen de bijdragen op de negentiende en/of twintigste eeuw.

Kwalificaties
Aard publicatie: bundel met tien artikelen, voorzien van een algemene inleiding door de redactie
Niveau: wetenschappelijk
Doelgroep: haven- en maritieme historici, historici op zoek naar een kennismaking met een stand van zaken naar dit onderzoeksveld
Minpunt: ontbreken van artikelen over Noord-Amerikaanse en Afrikaanse havens
Pluspunt: onderzoek uit tien verschillende landen

Stéphane Hoste

Scheepshistorie. Het schaalmodel als reconstructie deel 6 (Uitgeverij Lanasta, Emmen, 2008, 80 p., ill., ISBN 978-90-8616-032-7; € ?)

Deze serie bespreekt per deel enkele scheepsmodellen van diverse herkomst en aard. In deel 6 is allereerst aandacht voor de Berkelse pegzomp. G.J Schutten beschreef dit scheepstype dat tot 1940 op de Regge heeft gevaren. Het zompenmuseum in Enter heeft de resten van de zomp van de Friese schipper Jans ten Berge. Het Vlaardingse Visserijmuseum heeft een demonstratiemodel van de vishoeker *Dammes Erve.* Dat model, gekoppeld aan de plaatselijke visserijgeschiedenis, wordt beschreven door conservator Alex Poldervaart. Kees de Haas schrijft over het door P. van Roon gebouwde model van de *Zwarte Zee III,* dat eigendom is van het Sleepvaartmuseum in Maassluis. Cor Emke ten slotte beschrijft een model van het boeierschip *'t-Fortuin,* dat hij eigenhandig heeft gerestaureerd.

Kwalificaties
Aard publicatie: onderdeel van een serie boekjes over modellen van schepen en hun historie.
Niveau: populair.
Doelgroep: modelbouwers en andere liefhebbers van scheepsmodellen.
Minpunt: geen.
Pluspunt: veel afwisseling, technisch en maritiem-historisch gedegen en boeiende informatie, fraaie (detail)foto's.

Joke Korteweg

Marc A. van Alphen en Anita M.C. van Dissel (red.), *Kroniek der zeemacht. Gedenkwaardige gebeurtenissen uit vijf eeuwen Nederlandse marinegeschiedenis* (Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 2009; tweede druk, 494 p., ill., ISBN 978-90-6707-640-1; € 79,-)

Met een Brits equivalent als voorbeeld verscheen in 2003 de eerste editie van de *Kroniek der zeemacht*, als deel 14 in de serie 'Bijdragen tot de Nederlandse Marinegeschiedenis' (besproken door Louis Sicking in TvZ 2004-2). Drie jaar later in 2006 volgde een Engelse vertaling van dit overzichtswerk onder de titel *Chronology of the Royal Netherlands Navy. Five Hundred Years of Dutch Maritime History* (besproken in TvZ 2007-2). Drie jaar later is nu een tweede Nederlandse editie verschenen. Dertig pagina's omvangrijker dan de eerste druk. De belangrijkste reden voor deze nieuwe editie is dat de editie van 2003 was uitverkocht. Maar ook is het boek bijgewerkt, want er is een inleidend hoofdstuk 'De krijgsmacht ter zee. Hoofdlijnen uit vijf eeuwen Nederlandse marinegeschiedenis' toegevoegd en ook de periode 2004-2008 is nu inbegrepen. De eerste gebeurtenis die genoemd wordt, is nog steeds de inname van Damiate (Egypte) in 1219. De record drugsvangst in het Caribisch gebied op 18 augustus 2008 is nu de meest recente gebeurtenis. Een vergelijking tussen de beide Nederlandstalige edities leert verder dat soms andere afbeeldingen zijn opgenomen ter illustratie van de diverse lemmata.

Sicking uitte in zijn bespreking van de editie uit 2003 kritiek op het feit dat een jaartallenlijst ontbrak. Aan zijn kritiek is nu tegemoet gekomen doordat een chronologische index is toegevoegd. Deze maakt het mogelijk op jaartal te zoeken. Hoewel een uitgebreide bibliografie is opgenomen, ontbreekt echter nog steeds een korte opgave van relevante literatuur per item. Die bron- of literatuurverwijzingen zijn wel te vinden in de maritieme kalender, die via de website van het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam geraadpleegd kan worden.

Kwalificaties
Aard publicatie: naslagwerk over vijf eeuwen geschiedenis en gebeurtenissen van de Nederlandse marine.
Niveau: toegankelijk voor het algemene publiek en maritieme professionals.
Doelgroep: iedereen die snel en in het kort iets wil weten over bepaalde gebeurtenissen uit de geschiedenis van de Nederlandse marine.
Minpunten: een kostbare uitgave.
Pluspunt: een mooi verzorgde uitgave met verschillende zoekingangen.

Ron Brand

Frank Schätzing, *De Zee. Verhalen uit een onbekend universum. Een tijdreis door de zeeën.* (Utrecht, A.W. Bruna Uitgevers B.V., 1987; 506 p, ISBN 978-90-2299-306-4; € 19,95)

Ofschoon dit boek eigenlijk geen aandacht schenkt aan de geschiedenis van de mens op zee en dus ook niet aan de maritieme geschiedenis toch aandacht voor dit boek in deze rubriek. De Duitse schrijver Frank Schatzing (1957) is het meest bekend van zijn ecologische thriller *De Zwerm*. Volgens de inleiding leverde zijn onderzoek voor deze triller zoveel op dat er genoeg materiaal was voor dit boek. Hij beschrijft in een groot aantal hoofdstukken hoe sinds het ontstaan van de aarde onze oceanen en alles wat zich daarin afspeelt, bepalend zijn geweest voor hoe onze wereld er uitziet. Kortom de evolutie van het leven in de zee. Het uit het Duits vertaalde boek staat vol met (soms merkwaardige) verhalen en soms weer thema's, die eindigen in open vragen. Schätzing is verzot op wetenschappelijke en technische details, vermoedelijk grotendeels deels gehaald van internet. Een deel van die links staan ook achter in vermeld. Het bijzondere aan dit boek is de levendige verhalende schrijfstijl. Het boek kan daarom omschreven als een echt vrijetijdsboek, om eens lekker ontspannend te lezen.

Kwalificaties
Aard publicatie: informatief
Niveau: populair
Doelgroep: breed publiek die geïnteresseerd is in de natuur en de zee
Minpunten: soms hak op de tak-verhalen, geen illustraties
Pluspunt: prettig leesbaar

C.P.P. van Romburgh

Nieuwe boeken en artikelen

RON BRAND

Het tijdschrift Das Nordlicht ('Nordlicht') hield na nummer 61 op te bestaan en komt derhalve te vervallen. Nieuw in de lijst van door te nemen tijdschriften (zie TvZ 27 (2008) nr. 2) is het Historisch Nieuwsblad. Het wordt opgenomen als 'HN'. Ook nieuw is het tijdschrift Maritiem Museum Magazine, dat als 'MMM' wordt opgenomen. Het tijdschrift 'Vlag!' is een voortzetting van 'Vlaggentijdschrift Vexilla Nostra' (VVN) en 'Vlaggenlijn'. Het wordt opgenomen als 'Vlag!'

NASLAGWERKEN

48918. ALPHEN, MARC A. VAN, ANITA M.C. VAN DISSEL (eindred.), Kroniek der zeemacht: gedenkwaardige gebeurtenissen uit vijf eeuwen Nederlandse marinegeschiedenis. Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 2009, 494 p., ill. *(herziene editie van de eerder in 2003 verschenen uitgave; zie nr. 37088)*

48919. BALK, G.L., F. VAN DIJK, D.J. KORTLANG, The archives of the Dutch East India Company (VOC) and the local institutions in Batavia (Jakarta): Arsip Nasional Republik Indonesia. Leiden, Brill, 2007, 572 p., ill.

48920. DUYKER, EDWARD (ed., comp.), A dictionary of sea quotations. Melbourne, The Miegunyah Press, 2007, xxiii, 439 p., ill.

48921. JANSMA, KLAAS, Kleine encyclopedie van het skûtsjesilen. Leeuwarden, PENN Uitgeverij/Friese Pers Boekerij, 2009, 200 p., ill.

48922. PARTRIDGE, M.S. and K. (comp.), The Mariner's Mirror: the international journal of the Society for Nautical Research: bibliography for 2007. Londen, The Society for Nautical Research, 2009, 52 p.

48923. SCHIFFMACHER, HENK (samenst.), Lexicon der tatoeages: van aarsgewei tot Zwitserland; red. Almar Seinen. Amsterdam, Carrera, 2008, 467 p., ill. *(passim maritiem)*

48924. SLOOS, LOUIS PH. (ed.), Warfare in the age of printing: catalogue of early printed books from before 1801 in Dutch military collections with analytical bibliographic descriptions of 10,000 works. Leiden/Boston (MA), Brill, 2009, 4 dl. (664, 504, 760, 80 p.), ill. *(passim maritiem; bevat onder meer beschrijvingen van de oude drukken in de collecties van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie te Den Haag en het Koninklijk Instituut voor de Marine te Den Helder)*

ALGEMENE MARITIEME LITERATUUR

48925. ACDA, GERARD, De Zee. BW 64, 2009, 62-65, ill. *(betreft de historie van het maritieme tijdschrift 'De Zee' vanaf de eerste aflevering in 1879)*

48926. -, Society for Nautical Research: een Britse zeehistorische vereniging. BW 64, 2009, 229-231, ill.

48927. AGOTE, XABIER, Het maritieme erfgoed in Baskenland: Basken waren in de 16e eeuw de beste scheepsbouwers. SZ 33, 2009, nr. 2, 43-45, ill.

48928. ATAUZ, AYSE DEVRIM, Eight thousand years of Maltese maritime history: trade, piracy, and naval warfare in the Central Mediterranean. Gainesville (FL), University Press of Florida, 2008, xviii, 379 p., ill.

48929. BARAZZUTTI, ROBERTO, À propos de l'Odyssey: de la découverte d'un fabuleux trésor qui n'est pas le dernier. CHM 2008, no. 65, 111-114

48930. BLOEMENDAAL, MICHIEL, Koninklijke Dirkzwager: leverancier van maritieme informatie en dienstverlening. BW 64, 2009, 244-246, ill.

48931. -, Stichting De Noordzee: eerst denken, dan doen. BW 64, 2009, 165-167, ill. *(betreft een organisatie, die zich opstelt als belangenbehartiger van natuur en milieu van de Noordzee)*

48932. CHATZIIOANNOU, MARIA CHRISTINA, GELINA HARLAFTIS (eds.), Following the Nereids: sea routes and maritime business, 16th-20th centuries. Athene, Kerkyra Publications, 2006, 275 p., ill. *(bevat de bijdragen aan het Fourth International Congress of Maritime History, gehouden te Corfu in 2004)*

48933. CLOUET, ALAIN, Voiliers de travail: 2500 bateaux à voiles et à rames à travers les siècles et les océans. La Rochelle, La Déliverance, 2008, 374 p.

48934. CONOLEY, JIM, JOHN NEAL, Carolina Flare: Outer Banks boatbuilding & sportfishing heritage. Carolina Flare LLC (NC), Wendell, 2007, v, 286 p., ill.

48935. DESSENS, HENK, De betekenis van het Handvest van Barcelona (2003) voor EMH en de EU; vert. Elly Meijn. SZ 32, 2008, nr. 10, 45-47, ill.

48936. DUDLEY, WILLIAM S., Troubled waters: new aspects of maritime and naval history: the proceedings of the North American Society for Oceanic History, 1999-2005. NM 18, 2008, nos. 3-4, 1-2 *(met Franse samenvatting)*

48937. GIMBLETT, RICHARD H., RICHARD O. MAYNE (eds.), People, policy and programmes: proceedings of the 7th Maritime Command (MARCOM) Historical Conference (2005). Ottawa, Canadian Naval Heritage Press, 2008

48938. HOOPS, ERIK, Dreißig Bände "Deutsches Schiffahrtsarchiv". DSA 30, 2007 (verschenen 2008) 7-8 *(zie ook nr. 47976)*

48939. HUNDSTAD, DAG, The Norwegian term 'coastal culture' and the movement associated with it. DSA 30, 2007 (verschenen 2008) 421-426 *(met Duitse en Franse samenvattingen)*

48940. JENKINS, DAVID, Robin Craig, 1924-2007: an appreciation. MW 29, 2008, 75-79, ill. *(betreft een groot kenner van de Britse wilde vaart)*

48941. JOHNSON, DONALD S., JUHA NURMINEN, Die große Geschichte der Seefahrt: 3000 Jahre Expeditionen, Handel und Navigation. Hamburg, National Geographic Deutschland (G+J/RBA), 2008, 374 p., ill. *(zie ook nr. 48942)*

48942. -, -, The history of seafaring: navigating the world's oceans. Londen, Conway Maritime Press, 2007, 374 p., ill. *(zie ook nr. 48941)*

48943. JONG, MENSO DE, Maritiem museum Hamburg. BW 64, 2009, 163-164, ill. *(betreft het in 2008 geopende Internationales Maritimes Museum Hamburg, dat bestaat uit de maritieme collectie van Peter Tamm)*

48944. KÖNIG, PETER, Das Internationale Maritime Museum in Hamburg: ein kritischer Streifzug durch "Hamburgs neues Seezeichen". Logbuch 44, 2008, 184-191, ill.

48945. KORTEWEG, JOKE (red.), Maritieme geschiedenis: de canon van ons maritiem verleden in 50 vensters; tekstbijdr. Jeroen ter Brugge e.a. Zutphen, Walburg Pers i.s.m. Maritiem Museum Rotterdam, 2009, 192 p., ill.

48946. KUIPERS, JAN J.B., JOHAN FRANCKE, Geschiedenis van Zeeland: de canon van het Zeeuws verleden. Zutphen, Walburg Pers, 2009, 192 p., ill. *(passim maritiem)*

48947. LACAN, GUY, NOËL LE HÉNAFF, Jean-Marie Le Bris: l'envol précurseur d'un marin. LCM 2009, no. 214, 36-45, ill.

48948. LANCE, KATE, Alan Villiers: voyager of the winds; voorw. Robin Knox-Johnston. Greenwich, National Maritime Museum, 2009, xii, 307 p., ill. *(biografie van de Australiër Alan John Villiers (1903-1982), schrijver, fotograaf, journalist, zeiler en avonturier)*

48949. LAVERY, BRIAN, Ships: the epic story of maritime adventure. New York (NY), Dorling Kindersley Publishing i.s.m. National Maritime Museum, 2008, 400 p., ill. *(eerder verschenen onder de titel 'Ships: 5,000 years of maritime adventure', 2004)*

48950. LIESHOUT, MARTIJN VAN, De natuur de baas: 1 februari 1709: Alexander 'Robinson Crusoë' Selkirk gered van zijn eiland. GM 44, 2009, nr. 1, 6-7, ill.

48951. LOECK, GOTTFRIED, Das vergebliche Bemühen um eigene Seeflaggen. Logbuch 44, 2008, 163-166, ill.

48952. LONG, PAMELA O., Michael of Rhodes: a fifteenth-century mariner and his book. TC 50, 2009, nr. 1, 103-109, ill.

48953. MOM, GIJS, RUUD FILARSKI, Van transport naar mobiliteit: de mobiliteitsexplosie, 1895-2005. Zutphen, Walburg Pers, 2008, 477 p., ill. *(vervolg van nr. 47974)*

48954. OCAMPO, JOSÉ ANTONIO, La historia marítima en el mundo: el Archivo Histórico Provincial de Cádiz. RHN 26, 2009, Núm. 102, 111-113

48955. -, La historia marítima en el mundo: los Anales de Aragón en la biblioteca del Museo Naval. RHN 26, 2008, Núm. 101, 93-96, ill.

48956. RAY, HIMANSHU PRABHA, EDWARD A. ALPERS (eds.), Cross currents and community networks: the history of the Indian Ocean world. New Delhi, Oxford University Press India/Oxford, Oxford University Press, 2007, 311 p., ill.

48957. RITTER-EDEN, HEIKE, BERNHARD KREUTZ, Nordseetourismus. Carolinensiel, Deutsches Sielhafenmuseum, 2008, 72 p., ill. *(serie 'Materialen des Deutschen Sielhafenmuseums', Heft 6)*

48958. RUDOLPH, WOLFGANG, Maritimer Kulturwandel an der südlichen und östlichen Ostseeküste (1920-2000), Teil 2. DSA 30, 2007 (verschenen 2008) 251-276, ill. *(met Engelse en Franse samenvattingen; vervolg van nr. 45971)*

48959. SATCHELL, JULIE, PAOLA PALMA (eds.), Managing the marine cultural heritage: defining, accessing and managing the resource. York (UK), Council for British Archaeology, 2007, xiv, 114 p., ill. *(serie 'CBA Research Report', 153)*

48960. SPARENBERG, OLE, The oceans: a Utopian resource in the 20th century. DSA 30, 2007 (verschenen 2008) 407-420 *(met Duitse en Franse samenvattingen)*

48961. STANFORD, PETER, "Think in oceans": surprising discoveries in Sea History's first thirty-five years suggest the importance of the maritime perspective on world history. Sea History 2008-09, no. 125, 20-21, ill.

48962. STROOP, JAN, De twee gezichten van Jan Pieter Heije: rebelse arts werd 'dichter des vaderlands'. OA 61, 2009, 98-103, ill. *(Heije (1809-1876) schreef onder meer 'De Zilvervloot' ('Piet Hein, zijn naam is klein'))*

48963. WELLING, GEORGE M., De zin en onzin van schepen tellen. TvZ 2009, 3-25, ill. *(met Engelse samenvatting)*

48964. WESTERDAHL, CHRISTER, Fish and ships: towards a theory of maritime culture. DSA 30, 2007 (verschenen 2008) 191-236, ill. *(met Duitse en Franse samenvattingen)*

48965. WILLEMSEN, ANNEMARIEKE, Dorestad: een wereldstad in de Middeleeuwen. Zutphen, Walburg Pers, 2009, 191 p., ill. *(passim maritiem; zie ook nr. 48966)*

48966. -, Een wereldstad in de vroege Middeleeuwen: de beeldvorming van Dorestad. GM 44, 2009, nr. 4, 32-35, ill. *(zie ook nr. 48965)*

Maritieme iconografie

48967. ANCA ALAMILLO, ALEJANDRO, El Arsenal de Ferrol en la pintura de Mariano Sánchez (1740-1822). RHN 26, 2009, Núm. 103, 91-101, ill.

48968. ARZUR, MARIE-HAUDE, René Quéré, imagier. LCM 2009, no. 214, 62-67, ill.

48969. BARRITT, M.K., Eyes of the Admiralty: J.T. Serres, an artist in the Channel Fleet 1799-1800. Londen, National Maritime Museum i.s.m. United Kingdom Hydrographic Office, 2008, 144 p., ill. *(betreft de maritieme kunstenaar John Thomas Serres (1759-1825), de oudste zoon van zeeschilder Dominic Serres)*

48970. BARTHELMESS, KLAUS, "inmitten des leviathanischen Lebens ...": eine Walfangzeichnung von Durand-Brager aus der Sammlung Bruhn im Deutschen Schiffahrtsmuseum. DSA 30, 2007 (verschenen 2008) 295-304, ill. *(met Engelse en Franse samenvattingen)*

48971. BLOEMENDAAL, MICHIEL, Maritiem schilder Frans Romeijnsen: een Zeeuwse Brabander. BW 64, 2008, 31-32, ill.

48972. -, Willem Johan Hoendervanger: jong talent aan de Zeeuwse kust. BW 64, 2009, 98-99, ill.

48973. -, Zondagschilder op zaterdag: Hans Breeman. BW 63, 2008, 476-479, ill.

48974. BOITEN, INA, Jan Schaeffer: wat ik mooi vind, wil ik uitbeelden. Venlo, Van Spijk Uitgevers, 2009, 96 p., ill. *(passim maritiem)*

48975. BRAND, RON, Visserij in beeld: de Hollandse haringvisserij in de schilderkunst van de zeventiende eeuw. Netwerk 19, 2008, 23-38, ill.

48976. CADRINGHER, GABRIELE, ANNE WEALLANS, Affiches des compagnies maritimes. Parijs, Editio-Éditions Citadelles & Mazenod, 2008, 200 p., ill.

48977. CONNOR, PATRICK, The hongs of Canton: Western merchants in south China 1700-1900, as seen in Chinese export paintings. Londen, English Art Books, 2009, 296 p., ill.

48978. DAALDER, REMMELT, De Winterkoning op het strand. Zeemagazijn 35, 2008, nr. 4, 4-5, ill. *(betreft een schilderij van Adam Willaerts (1577-1664) van de aankomst of het vertrek van Frederik V van de Palts, gedateerd 1619)*

48979. -, Winterhulp en scheepjes. Zeemagazijn 35, 2008, nr. 4, 3, ill.

48980. DÉAN, JEAN-LUC, THÉODORE GAZENGEL, Les remorqueurs français en images. Marines editions, 2008, 96 p., ill. *(fotoboek)*

48981. DELANGUE, CHRISTIAN, Charles Lapicque: la mer en couleurs. LCM 2009, no. 212, 56-61, ill.

48982. DÉTRÉE, JEAN FRANÇOIS, Catalogue des peintures de marine. Saint-Lô, Conseil général de la Manche, Musée maritime de Tatihou, 2008.

48983. DONGUY, JEAN RENÉ, ERIC RIETH, Les portraits de bateaux de François Michel Blondela. Neptunia 2009, no. 253, 40-46, ill.

48984. EDER, CHRISTIAN, Der junge Momper in Italien: ein neu entdecktes Gemälde von Josse de Momper und Hendrick Cornelisz. Vroom. Wallraf-Richartz-Jahrbuch 69, 2008, 211-228, ill.

48985. EERLAND, WILLEM, Schilder der zeilvaart: J. Russell Jinishian: galeriehouder en maritieme uitgever. SZ 33, 2009, nr. 1, 47-49, ill.

48986. FIGENBAUM, PEDER, "Sjøstykker": gram-samlingen, Norsk Sjøfartsmuseum. NSA 2007 (verschenen 2008) 2-100, ill.

48987. FRIELING, GIJS, The tropical years en de Bordings. LOW 3, 2009, nr. 0, [i.e.s] 96-99, ill. *(betreft een aantal schilderijen van de lotgevallen van vader Bording en zijn twee zoons, die in in 1849 bij het botkloppen door dooi en kruiend ijs werden overvallen en twee weken op een ijsschots dreven)*

48988. FROLOWS, ANDREW, The last roros. Signals 2009, nr. 87, 14-17, ill. *(betreft een foto-tentoonstelling in het Australian National Maritime Museum over roro-schepen in de haven van Sydney)*

48989. GERBIG-FABEL, MARCO, Photographic artefacts of war 1904-1905: the Russo-Japanese war as transnational media event. ERH 15, 2008, 629-642 *(passim maritiem; met Engelse samenvatting)*

48990. GRIND-MUNK VEST, ÅSE, Rembrandts illustratie voor een boek van Herckmans. Omslag: bulletin van de Universiteitsbibliotheek Leiden en het Scaliger Instituut 2009, nr. 1, 10-11, ill. *(betreft de mogelijke betekenis van de prent 'Het scheepje van Fortuna' in het boek 'Der Zee-Vaert Lof' uit 1634)*

48991. GROOT, NETTY DE, RICHARD RIETBERGEN, H.W. Jansen 1855-1908: van Kattenburg tot Katwijk. Katwijk, Katwijks Museum, 2009, 96 p., ill.

48992. GRUND, WIM, De 'drie witte jachten' in Amsterdam. Spreekbuis 2008, nr. 103, 44-45, ill. *(foto's van de 'Boissevain', 'Tegelberg' en Ruys' van de KPM)*

48993. HANNAVY, JOHN, Britain's working coast in Victorian and Edwardian times. Oxford, Shire Publications, 2008, 128 p., ill. *(serie 'Shire', no. 548; fotoboek)*

48994. -, The English seaside in Victorian and Edwardian times. Oxford, Shire Publications, 2008, 128 p., ill. *(serie 'Shire', no. 549; fotoboek)*

48995. HUISKENS, CHARLOTTE, Een Nederlandse zeeheld als Romeins veldheer. Desipienta: zin & waan 15, 2008, nr. 2, 39-41, ill. *(betreft een geschilderd portret van Cornelis Tromp, toegeschreven aan Abraham van Westervelt)*

48996. JAFFRY, GWENDAL, Pellerin: sous le trait de L'Épervier. LCM 2009, no. 213, 60-65, ill. *(betreft Patrice Pellerin, tekenaar van maritiem-historische stripverhalen)*

48997. JANES, PAUL, Marine photographer: Jonathan Eastland. CB 2009, no. 251, 40-43, ill.

48998. -, Marine photographer: Kenneth Beken. CB 2009, no. 249, 40-44, ill.

48999. JOOS, ERWIN, Eugeen Van Mieghem 1875-1930: Antwerpen. Schoten, BAI, 2008, 272 p., ill.

49000. KITSON, FRANK, When Britannia ruled the waves: the heyday of the Royal Navy through the paintings of Vice Admiral Sir Henry Kitson KBE CB (1877-1952). Wellington (Somerset), Halsgrove House, Ryelands Industrial Estate, 2007 (repr. 2008), 112 p., ill.

49001. KOOIMAN, GEORDIE, Winter in 1830. Zeemagazijn 35, 2008, nr. 4, 11, ill. *(betreft een gravure door Willem Hendrik Hoogkamer)*

49002. LEEMHUIS-CORNELISSEN, NORA H., Wigerus Vitringa 1657-1725. Tytsjerk, eigen uitgave, 2007, 38, [71] bl., ill. *(met supplement, 2008, [2], 8, [25] bl., ill.; zie ook nr. 49022)*

49003. McCALL, BERNARD, Coasters in 2008. Bristol, McCall, 2009, 56 p., ill. *(fotoboek)*

49004. MÉVEL, XAVIER, Râmine: poète de pinceau. LCM 2009, no. 211, 70-73, ill.

49005. MOOJEN, H., JANTINUS MULDER (red./samenst.), Koninklijke Marine in beeld, 1950-1959 (I); vert. Merije Wennekes. Emmen, Lanasta, 2009, 128 p., ill. *(serie 'In beeld')*

49006. PEARSON, LYNN F., Piers and other seaside architecture. Oxford, Shire Publications, 2008, 64 p., ill. *(serie 'Shire', no. 406; fotoboek)*

49007. ROGER, PAUL, Eugène Isabey, peintre de marine à l'époque du romantisme. Neptunia 2008, no. 252, 46-53, ill.

49008. -, Les Ozanne: une famille des dessinateurs, graveurs et peintres au service de la Marine française au XVIIIe siècle. CHM 2008, no. 65, 62-69

49009. SCHEELE, FRIEDRICH, ANNETTE KANZENBACH (Hrsg.), Ludolf Backhuysen, Emden 1630-Amsterdam 1708. München/Berlijn, Deutscher Kunstverlag, 2008180 p., ill. *(serie 'Veröffentlichungen des Ostfriesischen Landesmuseum Emden', Heft 27)*

49010. SCOTT, SAMUEL, To the ends of the earth: painting the Polar landscape. Sea History 2008-09, no. 125, 28-31, ill.

49011. SINTOBIN, TOM (red.), 'Getemd maar rusteloos': de Zuiderzee verbeeld, een multidisciplinair onderzoek. Hilversum, Verloren, 2008, 268 p., ill. *(met Engelse samenvattingen)*

49012. STEUSLOFF, WOLFGANG, Zur letzten große Reise: Grabsteine und Traueranzeigen mit maritimen Motiven in Mecklenburg-Vorpommern in der Gegenwart. DSA 30, 2007 (verschenen 2008) 277-293, ill. *(met Engelse en Franse samenvattingen)*

49013. STIGTER, BIANCA, Zebra's in zee: de kunst van het camoufleren. In: (Bianca Stigter), De ontsproten Picasso: reizen door kunst en tijd (Amsterdam/Antwerpen, Contact, 2008) 125-132 *(betreft dazzle painting)*

49014. STRAUGHTON, ROBERT, Tugs & tows pictorial. SBr 83, 2009, 20-23, ill.

49015. TERPSTRA, MIRJAM (fotogr.), Door het oog van de loods = Through the eyes of a pilot; teksten Harry Stork, eindred. Tonny Dronkers, vert. Angelica Plag-Messing. Amsterdam, Reijntjes/Terpstra Stamrecht, 2008, 180 p., ill. *(fotoboek, tekst in het Nederlands en Engels)*

49016. THORNE, ALAN ROY, The sail of Cardiff Bay. Cardiff, Ashley Drake Publishing, 2002-2007, 2 dl. (129, 117 p.), ill. *(fotoboeken)*

49017. WEGMAN, TON, Kaartscheepjes: Amsterdamse plattegronden als maritiem historische bron. Amstelodamum 96, 2009, nr. 1, 3-12, ill.

49018. WILLIS, PETER, Close quarters: Geoff Hunt the history painter. CB 2009, no. 248, 50-52, ill.

49019. WIND, INGEBORG, Het vergeten leven rond de Zuiderzee. Arnhem, Terra Lannoo, 2008 *(fotoboek)*

49020. (CATALOGUS), Das Zeitalter Rembrandts; Klaus Albrecht Schröder, Marian Bisanz-Prakken (eds.). Wenen, Albertina; Ostfildrern, Hatje Cantz Verlag, 2009, 416 p., ill. *(bevat het hoofdstuk 'Das Marinebild', 322-345)*

49021. -, De zeeschilders van 'De Blauwe Wimpel'. [Blaricum], Van der Veer Media, 2009, 40 p., ill. *(catalogus van een reizende tentoonstelling van kunstschilders van wie werk in het tijdschrift 'De Blauwe Wimpel' is gepubliceerd)*

49022. -, Wigerus Vitringa (1657-1725): de zeeschilder van Friesland; Gert Elzinga, Gerlinde de Beer. Leeuwarden, Fries Museum/Friese Pers Boekerij, 2008, 72 p., ill. *(zie ook nr. 49002)*

49023. (N.N.), Bijzonder breeuwwerk: een aanwinst met een verhaal. MMM 2009, nr. 3, 22-25, ill. *(betreft een schilderij door Adam Willarts met een gezicht op een scheepswerf en door Cornelis Claesz. van Wieringen van een gewapende koopvaarder en een gekrengd schip)*

49024. -, Top ten sailing films. CB 2009, no. 248, 24-28, ill.
49025. -, Vissen naar het verleden: Alan Villiers fotografeert kabeljauwvangst. MMM 2009, nr. 3, 10-13, ill.
49026. -, Zoektocht naar een 'onzekere ijdeltuit'. MMM 2008, nr. 1, 14-17, ill. *(betreft de geografische aquarellen van marineofficier Q.M.R. (Maurits) Ver Huell (1787-1860))*

Marine – algemeen

49027. BEUZEKOM, BAS VAN, Wetenswaardigheden over Dordrecht en de marine (1). Oud-Dordrecht 27, 2009, nr. 1, 72-76, ill. *(behandelt de schepen met de naam 'Dordrecht' die dienst deden in de Nederlandse marine tussen 1600 en 1900)*
49028. BOVEN, GRADDY e.a., Keizer Wilhelm II: admiraal van de Atlantische Oceaan. Soesterberg, Aspekt, 2008, 138 p., ill. *(serie 'Aspekt-biografie')*
49029. CHAVES, KELLY KATHLEEN, From hells afloat to happy ships: naval fiction's influence upon the history of the Royal Navy during the Georgian Era. NM 18, 2008, no. 2, 1-21, ill. *(met Franse samenvatting)*
49030. COATS, ANN, Bermuda Naval Base: management, artisans and ensalved workers in the 1790s: the 1950s Bermudian apprentices' heritage. MM 95, 2009, 149-178, ill.
49031. ELLEMAN, BRUCE ALLEN, SARAH C.M. PAINE, Naval coalition warfare: from the Napoleontic War to the Operation Iraqi Freedom. Londen/New York, Frank Cass of Routledge, 2007, xix, 247 p.
49032. LAVERY, BRIAN, The sea and British national identity. MM 95, 2009, 141-148 *(The Society for Nautical Research Annual Lecture 2008)*
49033. LELOUP, YVES, Les techniques de combat en Polynésie ancienne. Neptunia 2008, no. 252, 22-31, ill.
49034. MacDONALD, JANET, The introduction of iron water tanks in the Royal Navy. MM 95, 2009, 215-218
49035. PADFIELD, PETER, Maritime dominion and the triumph of the free world: naval campaigns that shaped the modern world 1852-2001. Londen, John Murray, xiv, 369 p., ill.
49036. SCHOENMAKER, BEN, Burgerzin en soldatengeest: de relatie tussen volk, leger en vloot 1832-1914. Amsterdam, Boom, 2009, 505 p., ill. *(proefschrift Leiden; met Engelse samenvatting)*
49037. SCHULZE-WEGNER, GUNTRAM, Deutschland zur See: illustrierte Marinegeschichte von den Anfängen bis heute. Hamburg/Berlijn/Bonn, E.S. Mittler & Sohn, 2007, 256 p., ill.

Marine – tot 1700

49038. CAPPONI, NICCOLÒ, Victory of the west: the great Christian-Muslim clash at the Battle of Lepanto. New York, Da Capo Press of the Perseus Book Groups, 2007, xxxvi, 411 p. *(zie ook nr. 43951)*
49039. DAALDER, REMMELT, De admiraal die ontbrak. Zeemagazijn 36, 2009, nr. 1, 4-5, ill. *(betreft Jacob van Wassenaer van Obdam (1610-1665) op een anoniem geschilderd portret)*
49040. DELGADO, JAMES, Khubilai Khan's lost fleet: history's greatest naval disaster. Londen, The Bodley Head, 2009, xii, 225 p., ill.
49041. MATTHEWS, GETHIN, Gwnae'r môr yn gochfôr i gyd: the Welsh and the Battle of Navarino. MW 29, 2008, 35-42

49042. MEREDITH, JON, The English Navy in an Irish war: captain George Rooke's squadron and the Jacobite War in Ireland, Summer 1689. MM 95, 2009, 179-193, ill.
49043. MIRA CABALLOS, ESTEBAN, Sin Piedad con los cobardes: la condena del capitán de navío Pedro Martínez de Arcilla (1569). RHN 26, 2009, Núm. 103, 77-89, ill.
49044. ONNEKINK, DAVID, The Anglo-Dutch favourite: the career of Hans Willem Bentinck, 1st Earl of Portland (1649-1709). Aldershot, Ashgate, 2007, xv, 297 p., ill.
49045. PANHUYSEN, LUC, Ambassadeur. Nationaal Archief Magazine 2008, nr, 4, 12-13, ill. *(betreft de ca. 30.000 ambtelijke brieven van Johan de Witt in het Nationaal Archief te Den Haag)*
49046. -, Rampjaar 1672: hoe de Republiek aan de ondergang ontsnapte. Amsterdam/Antwerpen, Atlas, 2009, 479 p., ill. *(passim maritiem)*
49047. PEPYS, SAMUEL, Geheim dagboek, of: Mijn journaal over de onstuitbare opkomst van Mr. Samuel Pepys, Esquire, ambtenaar bij de Marine, door hemzelf van dag tot dag argeloos en onverbloemd opgetekend in de roerige jaren van 1660 tot 1669 onzes heren, bevattende een intiem verslag van het herstel van de monarchie, de grote pestepidemie en de grote brand van Londen, huiselijke, huwelijkse en persoonlijke perikelen van velerlei aard alsmede de grote en langdurige zee-oorlogen met de Hollanders &cet. &cet. [Hoorn], Hoogland & Van Klaveren, 2009, 272 p., ill. *(passim maritiem)*

Marine – kaapvaart en zeeroverij

49048. BAER, JOEL H. (ed.), British piracy in the Golden Age: history and interpretation, 1660-1730. Londen, Pickering and Chatto Publishers, 2007, 4 dl. (xxxvii, 375 p., xx, 400 p., 455 p., xvi, 423 p.) *(zie ook nr. 49056)*
49049. BIALUSCHEWSKI, ARNE, Black people under the black flag: piracy and slave trade on the west coast of Africa, 1718-1723. SA 29, 2008, 461-475 *(met Engelse samenvatting)*
49050. DUFFUS, KEVIN P., The last days of Black Beard the Pirate: within every legend lies a grain of truth. Raleigh, Looking Glass Productions, 2008, 239 p., ill.
49051. FORNIS, CÉSAR, Egina y la piratería sobre el Ática en la guerra de Corinto (395-386 A.C.). RHN 26, 2008, Núm. 101, 9-14
49052. HOPKINS, FRED, For freedom and profit: Baltimore privateers in the Wars of South American Independence. NM 18, 2008, nos. 3-4, 93-104 *(met Franse samenvatting)*
49053. KONSTAM, ANGUS, Scourge of the seas: buccaneers, pirates and privateers. Oxford, Osprey Publishing, 2007, 240 p., ill.
49054. LATIMER, JON, Buccaneers of the Caribbean: how piracy forged an Empire, 1607-1697. Londen, Weidenfeld & Nicolson, 2009, 368 p.
49055. MAZIANE, LEÏLA, Salé et ses corsaires, 1666-1724: un port corsaire marocain au XVIIe siècle. Presses Universitaires de Caen, Publications des Universités de Rouen et du Havre, 2008
49056. PENNELL, C.R., Review essay: British piracy in the Golden Age: history and interpretation, 1660-1730. IJMH 20, 2008, no. 2, 361-365 *(betreft Joel H. Baer (ed.), British piracy in the Golden Age: history and interpretation, 1660-1730 (Londen, Pickering and Chatto Publishers, 2007; zie nr. 49048)*
49057. PESKIN, LAWRENCE A., Captives and countrymen: Barbary slavery and the American public, 1785-1816. Baltimore (MD), John Hopkins University Press, 2009, ix, 256 p., ill.
49058. SPARKS, LIESBETH, Nederland kon piraterij niet allen uitbannen: kaperbestrijding in de Gouden Eeuw. HN 18, 2009, nr. 2, 34-39, ill.

49059. VLIET, A.P. VAN, Duinkerker kapers in het leven van vice-admiraal Witte Cornelisz. de With. MB 119, 2009, nr. 3, 34-37, ill.

MARINE – 18DE EN 19DE EEUW

49060. ARÁGON FONTENLA, M., P.A. QUIÑONES GRIMALDI, La batalla de Chiclana (5 de marzo de 1811). Z.Pl., Biblioteca de Temas Chiclaneros, 2004, 144 p., ill. *(passim maritiem)*

49061. BERTOCCHI MORÁN, ALEJANDRO N., El 2 de mayo en el Río de la Plata. RHN 26, 2008, Núm. 101, 33-48

49062. BUTRÓN PRIDA, GONZALO e.a., Trafalgar: historia y memoria de un mito: catálogo crítico de la producción bibliográfica británica, española y francesca sobre Trafalgar. Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Disputación de Cádiz, 2008, 420 p.

49063. CAMPBELL, R. THOMAS, Voices of the Confederate Navy: articles, letters, reports and reminiscences. Jefferson (NC), McFarland & Co., 2008, 366 p., ill.

49064. CASTELLANOS ESCUDIER, ALICIA, FRANCISCO SAN MARTÍN DE ARTIÑANO, Historia de un marino olvidado: el general José Ruiz de Apodaca. RHN 26, 2009, Núm. 103, 59-76, ill.

49065. CEBALLOS-ESCALERA GILA, ALFONSO DE, La historia vivida: la sublevación del pailebote Isabel II, en aguas de Puerto Rico, el 20 de julio de 1846. RHN 26, 2008, Núm. 101, 83-86

49066. -, La historia vivida: un infante de Marina, supuesto hijo natural del infante Luis de Borbón. RHN 26, 2009, Núm. 103, 103-107, ill.

49067. CHAMBERLAIN, PAUL, Hell upon water: prisoners of war in Britain 1793-1815. Stroud, The History Press, 2008, 256 p., ill.

49068. CRAWFORD, MICHAEL J., The Hawke and the Dove, a cautionary tale: neutral ports and prizes of war during the American Revolution. NM 18, 2008, nos. 3-4, 49-66 *(met Franse samenvatting)*

49069. DALTON, LES, Surveyor George Boyle White. JRAH 94, 2008, 126-146, ill.

49070. DECENCIÈRE, PATRICE, Controverse dans les Annales Maritimes sur les rentrées des œvres mortes des bâtiments de guerre français. Neptunia 2009, no. 253, 47-50, ill.

49071. DEMERSON, PAULA, El naufragio del San Pedro de Alcántara (1786). RHN 26, 2009, Núm. 102, 75-93, ill. *(betreft de schipbreuk van een Spaans oorlogsschip, gebouwd in Cuba in 1770)*

49072. DURHAM, ROGER S., Guardian of Savannah: Fort McAllister, Georgia, in the Civil War and beyond. Columbia (SC), University of South Carolina Press, 2008, xx, 282 p., ill.

49073. ELSON, BRYAN, Nelson's yankee captain: the life of Boston loyalist Sir Benjamin Hallowell. Halifax (NS), Formac Publishing Company, 2008, 416 p., ill.

49074. ESCODA MÚRRIA, COIA, Los ingenieros militares, partícipes de las obras del puerto de Tarragona en el siglo XVIII. RHN 26, 2009, Núm. 102, 61-73, ill.

49075. FERNÁNDEZ DE BOBADILLA, IGNACIO, Un español almirante en la Rusia de Catalina II. RHN 26, 2009, Núm. 102, 23-45, ill. *(betreft de Spaanse admiraal José de Ribas)*

49076. FREMONT-BARNES, GREGORY, The Royal Navy, 1793-1915. Oxford, Osprey Publishing, 2007, 96 p., ill. *(serie 'Battle Orders', 31)*

49077. -, Victory vs. Redoutable: ships of the line at Trafalgar, 1805. Oxford, Osprey Publishing, 2008, 80 p., ill.

49078. GIBSON, GARY, Service records of U.S. Navy and Marine Corps officers stationed on Lake Ontario during the War of 1812. Watertown (NY), Sackets Harbor Battlefield Alliance, 2005, 180 p.

49079. GÓMEZ DE LA SERNA Y NADAL, JOSÉ, Corona de espinas: España al borde del abismo, 1807-1814. Madrid, Real Academia de la Mar, Palafox y Pezuela editores, 2007, 328 p., ill.

49080. GÓMEZ DE OLEA Y DE LA PEÑA, FERNANDO, Un heroe montañes: el capitán de navío don Luis Vicente de Velasco e Isla. Santander, eigen uitgave, 2006, 178 p., ill.

49081. GÓMEZ VIZCAÍNO, JUAN ANTONIO, Los capitanes generales del departamento marítimo de Cartagena durante la guerra de la Independencia (1808-1814). RHN 26, 2008, Núm. 101, 15-31

49082. GUARDIA, FERNANDO DE LA, La historia vivida: Wellington, el general que derrotó a Napoleón. RHN 26, 2009, Núm. 102, 95-97

49083. HARDING, RICHARD (ed.), A great & glorious victory: new perspectives on the Battle of Trafalgar. Barnsley, Seaforth Publishing, 2008, 127 p., ill.

49084. HARDY, MALCOLM SCOTT, The British Navy, Rijeka and A.L. Adamic, war and trade in the Adriatic 1800-1825. Oxford, Archaeopress, 2005, 97 p., ill.

49085. HERNÁNDEZ OLIVA, CARLOS ALBERTO, El combate naval entre las escuadras de Jamaica y La Habana del año 1748. RHN 26, 2009, Núm. 103, 9-32, ill.

49086. HICKEY, DONALD R., The quasi-war: America's first limited war, 1798-1801. NM 18, 2008, nos. 3-4, 67-77 *(met Franse samenvatting)*

49087. HIDALGO NUCHERA, PATRICIO, Un intento de cuantificación de los prisoneros españoles capturados en la guerra hispano-filipina de 1898: el personal de marinería en manos de los tagalos. RHN 26, 2009, Núm. 103, 33-58

49088. HILL, PETER P., Napoleon's troublesome Americans: Franco-American relations, 1804-1815. Washington (DC), Potomac Books, 2006, xiii, 288 p.

49089. HOOGENBOOM, ARI, Gustavus Vasa Fox of the Union Navy: a biography. Baltimore (MD), John Hopkins University Press, 2008, 416 p.

49090. JONES, COLIN, The Crimean War in Japan. MM 95, 2009, 218-219

49091. KNIGHT, JANE, Lieutenant J.H.E. Hill's account of the shipwreck of the Valke, 10 November 1799. MM 95, 2009, 207-214

49092. MALCOLMSON, ROBERT, Capital in flames: the American attack on York, 1833. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2008, xxi, 489 p., ill.

49093. McALEER, JOHN, 'Eminent service': war, slavery and the politics of public recognition in the British Caribbean and the Cape of Good Hope c. 1782-1807. MM 95, 2009, 33-51, ill.

49094. MELTON, MAURICE, Two Georgia coast pilots and the capture of the USS Water Witch. NM 18, 2008, nos. 3-4, 129-138 *(met Franse samenvatting)*

49095. NAUMEC, DAVID J., From Mashantucket to Appomattox: the native American veterans of Connecticut's Volunteer Regiments and the Union Navy. NEQ 81, 2008, 596-635, ill.

49096. NICOLAS, KAREL, LOUIS PH. SLOOS, Eendracht bij leger en vloot: de invoering van een nieuw uniform voor vlagofficieren van de vloot en opperofficieren van het leger in 1766. Armamentaria 43, 2008/2009, 230-249, ill.

49097. ORDE, DENIS, In the shadow of Nelson: the life of Admiral Lord Collingwood. Barnsley, Pen & Sword Maritime, 2008, x, 289 p., ill.

49098. PESADO RICCARDI, CARLOS, Gutiérrez de la Concha: una vida por el Rey. Madrid, Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2007, 208 p.

49099. ROGERS, NICHOLAS, The press gang: naval impressment and its opponents in Georgian Britain. Londen/New York, Continuum, 2007, xi, 168 p., ill.
49100. SÁNCHEZ CARRIÓN, JOSÉ MARÍA, Qué fue de las viudas de los constructores Ingleses traídos por Jorge Juan? RHN 26, 2008, Núm. 101, 73-82
49101. SCHUMANN, MATT, KARL W. SCHWEIZER, The Seven Years War: a transatlantic history. Londen/New York, Routledge, 2008, x, 300 p.
49102. SHANNON, DAVID, Nelson remembered: the Nelson centenary 1905; inl. Colin White. [Karawara (WA)], Broadside Maritime Publications, 2007, 115 p., ill. *(de honderdste verjaardag van de Slag bij Trafalgar en de dood van Lord Nelson, gezien door Britse kranten in 1905)*
49103. SHOMETTE, DONALD G., The price of amity: of wrecking, piracy, and the tragic loss of the 1750 Spanish treasure fleet. NM 18, 2008, nos. 3-4, 25-48 *(met Franse samenvatting)*
49104. SMITH, GENE ALLEN, Preventing the "eggs of insurrection" from hatching: the U.S. Navy and control of the Mississippi River, 1806-1815. NM 18, 2008, nos. 3-4, 79-91, ill. *(met Franse samenvatting)*
49105. SYMONDS, CRAIG L., Lincoln and his admirals. Oxford, Oxford University Press, 2008, 480 p., ill.
49106. TAYLOR, STEPHEN, Storm and conquest: the battle for the Indian Ocean, 1808-10. Londen, Faber and Faber, 2007, xx, 380 p., ill. *(zie ook nr. 48143)*
49107. TOLTON, GORDON E., Prairie warships: river navigation in the Northwest Rebellion. Surrey (BC), Heritage Group, 2007, 335 p., ill.
49108. TRACY, NICHOLAS, Nelson's battles: the triumph of British seapower. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2008, 288 p., ill.
49109. VOLO, JAMES M., Blue water patriots: the American Revolution afloat. Westport (CT), Praeger, 2007, iv, 312 p., ill.
49110. ZANCO, JEAN-PHILIPPE, Bureaucratie ou stratégie?: comment les errements bureaucratiques ont conduit la Marine français à la défaite dans la guerre franco prussienne de 1870. CHM 2008, no. 65, 10-34
49111. (N.N.), Documento: el libro de historia en los Batallones de Infantería y las Brigadas de Artillería de la Real Armada. RHN 26, 2008, Núm. 101, 87-91, ill.

Marine – 20ste en 21ste eeuw

49112. ANTÓN MIRANDA, EMILIO, JAIME ANTÓN VISCASILLAS, In memoriam: el general Don Juan Antonio Suanzes y Fernandéz, marqués de Suanzes. RHN 26, 2008, Núm. 101, 49-72, ill.
49113. BONIFACE, PATRICK, Norway's naval tradition. SM 44, 2009, no. 4, 35-37, ill.
49114. -, The Maple Navy at 100. SM 44, 2009, no. 3, 47-49, ill. *(betreft de geschiedenis van de Royal Canadian Navy)*
49115. CALLAWAY, JOHN, Learning the hard way: force protection 1983-2000. NWCR 62, 2009, nr. 1, 106-122, ill.
49116. COLLINS, GABRIEL B. e.a. (eds.), China's energy strategy: the impact on Beijing's maritime policies. Annapols (MD), Naval Institute Press, 2008, xix, 485 p., ill. *(bevat de bijdragen aan een congres, georganiseerd door het China Maritime Studies Institute van het U.S. Naval War College in 2006)*
49117. DISSEL, ANITA M.C. VAN, Zeggenschap in de West (1945-1952). MB 118, 2008, nr. 8, 30-33, ill.
49118. GREENE, JACK, Naval aspects of the Russo-Georgia war of 2008. WI 45, 2008, 249-250

49119. HOUBEN, MARC, Food for life: de inzet van Hr. Ms. Evertsen ter ondersteuning van het VN Wereld Voedsel Programma. Den Helder, Maritiem Doctrine en Tactieken Centrum, 2008, 48 p., ill. *(serie 'Working Paper Maritiem Optreden', nr. 1)*
49120. JUNIET, JEAN, Les hydravions embarqués de 1910 à 1950. Neptunia 2009, no. 253, 5-13, ill.
49121. MALONEY, SEAN M., Parry and thrust: Canadian maritime forces and the defence of North America, 1954-62. NM 18, 2008, no. 1, 39-54 *(met Franse samenvatting)*
49122. MARCEAU, SIMON, Commando François, 1950-1952. Toulon, Editions Les Presses du Midi, 2007
49123. McHALE, GANNON, Stealth boat: fighting the Cold War in a fast-attack submarine. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2008, xvi, 187 p., ill.
49124. McLAUGHLIN, STEPHEN, Admiral Kuznetsov's cruiser killer: the Project 66 design. WI 45, 2008, 221-228, ill.
49125. OHLS, GARY J., Eastern exit: rescue "... from the sea". NWCR 61, 2008, nr. 4, 125-148, ill.
49126. PARKINSON, ROGER, The late Victorian Navy: the pre-dreadnought era and the origins of the First World War. Woodbridge, The Boydell Press, 2008, xii, 323 p., ill.
49127. PEET, ANSELM VAN DER, Een "opera comique": de Koninklijke Marine en de interventie op Anguilla 1969. Mars et Historia 43, 2009, nr. 1, 27-31, ill.
49128. SCHNELLER, ROBERT J., Blue and gold and black: racial integration of the U.S. Naval Academy. College Station (TX), Texas A&M University Press, 2008, xviii, 437 p.
49129. SCHUEMIE, HANS, De Neptune in de Koninklijke Marine uitvoering: bouw van het toestel als bouwplaat door Leen Lems (1 en 2). Modelbouwer 70, 2008, 558-560, ill., 71, 2009, 44-45, ill.
49130. SHAW, JIM, The battleships that went around the world. SM 44, 2009, no. 1, 52-55, ill. *(betreft de Amerikaanse oorlogsvloot, die tussen december 1907 en februari 1909 de wereldzeeën bevoeren en 20 havens aandeden om de Amerikaanse zeemacht te demonstreren)*
49131. SLATTERY, PETER, Reporting the Russo-Japanese War, 1904-05: Lionel James's first wireless transmissions to The Times. Folkestone, Global Oriental, 2004, xix, 144 p., ill.
49132. STURTON, IAN (ed.), Conway's battleships: the definitive visual reference to the world's all-big-gun ships. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2008, 240 p., ill.
49133. TITSCH, MARKUS, Panzerschiff Deutschland: the attack off Ibiza Island. WI 45, 2008, 229-248, ill.
49134. UHLIG, JR., FRANK, The Navy in the Vietnam War: an editor's observations. NM 18, 2008, nos. 3-4, 197-215, ill. *(met Franse samenvatting)*
49135. WENZEL, BERNDT, The German carrier planes. WI 45, 2008, 212-220, ill.
49136. WINKLER, DAVID F., Amirs, admirals, & desert sailors: Bahrain, the U.S. Navy and the Arbian Gulf. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2007, 256 p., ill.
49137. YOSHIHARA, TOSHI, JAMES R. HOLMES (eds.), Asia looks seaward: power and maritime strategy. Westport (CT)/Londen, Praeger, 2008, vi, 226 p., ill. *(zie ook nrs. 44034 en 48154)*

Marine – 20ste eeuw / eerste wereldoorlog

49138. CECCARELLI, JEAN, Opérations des canonnières de la Royal Navy en Mésopotamie (1914-1917). CHM 2008, no. 65, 50-61, ill.

49139. GROOT, S.J. DE, Het Duitse Marinekorps 1914-1918: II. Het U-Bootsflottille Flandern en de Torpedobootsstreitkräfte Flandern in gevecht met de Dover Patrol. In: (Hans Andriessen e.a. (hoofdred.)), De grote oorlog: kroniek 1914-1918: essays over de Eerste Wereldoorlog, deel 18 (Soesterberg, Aspekt, 2009) 169-241, ill. *(vervolg van nr. 46144)*

49140. KLINKERT, WIM, Zeeland en Fall K: de Duitse aanvalsplannen tegen Nederland in de Eerste Wereldoorlog. In: (Hans Andriessen e.a. (hoofdred.)), De grote oorlog: kroniek 1914-1918: essays over de Eerste Wereldoorlog, deel 18 (Soesterberg, Aspekt, 2009) 71-112, ill.

49141. KRAAIJESTEIN, MARTIN, PAUL SCHULTEN, Het epos van Gallipoli: feiten, verhalen en mythen over de Geallieerde aanval op Turkije tijdens de Eerste Wereldoorlog. Soesterberg, Aspekt, 2009, 284 p., ill.

49142. RUDENNO, VICTOR, Gallipoli: attack from the sea. New Haven (CT), Yale University Press, 2008, 352 p., ill.

49143. SVONAVEC, STEPHEN, The "Little Navy" faction in the House of Representatives: opposition to naval expansion 1913-1916. NM 18, 2008, nos. 3-4, 155-162 *(met Franse samenvatting)*

49144. WINKLER, JONATHAN REED, Nexus: strategic communications and American security in World War I. Cambridge (MA), Harvard University Press, 2008, ix, 347 p., ill.

Marine – 20ste eeuw / tweede wereldoorlog

49145. AAFJES, JAN, Onthulling vlootmonument ereveld Kembang Kuning. Spreekbuis 2008, nr. 104, 29, ill. *(betreft het vlootmonument op het ereveld Kembang Kuning in Surabaya waarop de namen staan van 356 marinemannen die dienden aan boord van 19 schepen van de Koninklijke Marine en Gouvernementsmarine die in de periode 8 december 1941-9 maart 1942 omkwamen)*

49146. BRIDGER, ALAN, The story of U Boat 763....: destination Portsmouth (part two). SBr 82, 2008, 446-448, ill. *(vervolg van nr. 48167)*

49147. CHERPAK, EVELYN M., The WAVES in World War II oral history project. NM 18, 2008, nos. 3-4, 185-195, ill. *(betreft de 'Women Accepted for Volunteer Emergency Service'; met Franse samenvatting)*

49148. EDWARDS, BERNARD, The Cruel Sea retold: the truth behind Monsarrat's epic convoy drama. Barnsley, Pen & Sword Military, 2009, viii, 214 p., ill.

49149. GIBSON, CHARLES DANA and E. KAY, Attempts to supply the Philippines by sea: 1942. NM 18, 2008, nos. 3-4, 163-172, ill. *(met Franse samenvatting)*

49150. GRAFF, CORY, Clear the deck!: aircraft carrier accidents of World War II. North Branch (MN), Specialty Press, 2008, 132 p., ill.

49151. GUINN, GILBERT S., G.H. BENNETT, British naval aviation in World War II: the US Navy and Anglo-American relations. Londen/New York, I.B. Tauris, 2007, xii, 217 p.

49152. HAAS, KEES DE, De slag om Malta, 1941/42: ook Nederlanders betrokken. BW 64, 2009, 200-202, ill.

49153. HALL, NICK, Showdown in the Arctic. SM 43, 2008, no. 12, 46-47, 49-50, ill. *(betreft de ondergang van de Duitse slagkruiser 'Scharnhorst' in Noorse wateren in december 1943)*

49154. HANYOK, ROBERT J., "Catching the fox unaware": Japanese radio denial and deception and the attack on Pearl Harbor. NWCR 61, 2008, nr. 4, 99-124

49155. HEWITT, GEOFF, Hitler's armada: the Royal Navy and the defence of Great Britain April-October 1940. Barnsley, Pen and Sword Maritime, 2008, 194 p., ill.

49156. HONE, TRENT, U.S. Navy surface battle doctrine and victory in the Pacific. NWCR 62, 2009, nr. 1, 66-15, ill.

49157. LAVERY, BRIAN, In which they served: the Royal Navy officer experience in the Second World War. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2008, 384 p., ill.

49158. PATCH, JOHN, Fortuitous endeavor: intelligence and deception in Operation Torch. NWCR 61, 2008, nr. 4, 73-97

49159. WIGGINS, MELANIE, Davongekommen: Schicksale deutscher U-Boot-Fahrer im Zweiten Weltkrieg. Hamburg/Berlijn/Bonn, E.S. Mittler & Sohn, 2007, 236 p., ill.

49160. -, U-Boot-Krieg im Golf von Mexiko 1942-1943. Hamburg/Berlijn/Bonn, E.S. Mittler & Sohn, 2007, 240 p., ill.

49161. WOODMAN, RICHARD, The Battle of the River Plate: a grand delusion. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2008, viii, 164 p., ill.

Koopvaardij – algemeen

49162. BERSEE, LEO, Steenkool uit Barentszburg. BW 63, 2008, 480-481, ill. *(betreft de Nederlandse poging om op Spitsbergen steenkool te winnen tussen 1917 en 1932)*

49163. BOES, ALBERT, Ter Haak Goup: succes met de complete behandeling van landinstromen. BW 64, 2009, 4-6, ill. *(geschiedenis van een bedrijf, in 1911 gestart als classificeerbedrijf en later ook actief op het gebied van de behandeling van bepaalde ladingstromen)*

49164. BØLLUND, RICHARD, Skibsproviantering: et serviceerhverv i forandring. Sjaek'len 2008 [verschenen 2009], 28-41, ill. *(behandelt de proviandering van schepen in Denemarken tussen 1950 en 2000; met Engelse samenvatting)*

49165. ETHERINGTON, NORMAN (ed.), Mapping colonial conquest: Australia and Southern Africa. Crawley, University of Western Australia Press, 2007, 220 p., ill.

49166. FINDLAY, RONALD, KEVIN H. O'ROURKE, Power and plenty: trade, war, and the world economy in the second millenium. Princeton, Princeton University Press, 2007, xxvi, 619 p., ill.

49167. GEKAS, ATHANASIOS, Migrants, merchants and philanthropists: hierarchies in nineteenth-century Greek ports. In: (Adrian Jarvis e.a. (eds.)), Trade, migration and urban networks in port cities, c. 1640-1940 (St. John's (NF), 2008) 109-126

49168. GREEFS, HILDE, Exploiting international webs of relations: immigrants and the reopening of the harbour of Antwerp on the eve of the nineteenth century. In: (Adrian Jarvis e.a. (eds.)), Trade, migration and urban networks in port cities, c. 1640-1940 (St. John's (NF), 2008) 81-107, ill.

49169. HARLEY, C. KNICK, Steers afloat: the North Atlantic meat trade, liner predominance, and freight rates, 1870-1913. JEH 68, 2008, 1028-1058, ill. *(met Engelse samenvatting)*

49170. JARVIS, ADRIAN, ROBERT LEE, Trade, migration and urban networks, c. 1640-1940: an introduction. In: (Adrian Jarvis e.a. (eds.)), Trade, migration and urban networks in port cities, c. 1640-1940 (St. John's (NF), 2008) 1-14

49171. -, -, (eds.), Trade, migration and urban networks in port cities, c.1640-1940. St. John's (NF), International Maritime Economic History Association, 2008, vi, 167 p., ill. *(serie 'Research in maritime history', no. 38)*

49172. LESHER, PETE, A load of guano: Baltimore and the fertilizer trade in the nineteenth century. NM 18, 2008, nos. 3-4, 121-128, ill. *(met Franse samenvatting)*

49173. MÄENPÄÄ, SARI, Combining business and pleasure?: cotton brokers in the Liverpool business community in the late nineteenth century. In: (Adrian Jarvis e.a. (eds.)), Trade, migration and urban networks in port cities, c. 1640-1940 (St. John's (NF), 2008) 149-167, ill.

49174. MULLINS, STEVE, The 1872-3 cruise of the pearl-shelling schooner Franz: re-ordering the southwest Pacific maritime trade. NM 18, 2008, nos. 3-4, 139-154 *(met Franse samenvatting; zie ook nr. 39921)*

49175. OSLER, DOROTHY, A note on silk in historic Welsh textiles: where was the Welsh 'Silk Road'? MW 29, 2008, 22-30 *(zie ook nr. 49177)*

49176. SCHULZ, OLIVER, Port cities, diaspora communities and emerging nationalism in the Ottoman Empire: Balkan merchants in Odessa and their network in the early nineteenth century. In: (Adrian Jarvis e.a. (eds.)), Trade, migration and urban networks in port cities, c. 1640-1940 (St. John's (NF), 2008) 127-147

49177. STAMMERS, M.K., Some first thoughts on where the Welsh 'Silk Road' might have run. MW 29, 2008, 31-34 *(zie ook nr. 49175)*

49178. TABAK, FARUK, The waning of the Mediterranean, 1550-1870: a geohistorical approach. Baltimore (MD), John Hopkins University Press, 2008, vii, 432 p., ill.

KOOPVAARDIJ – REDERIJ

49179. ALEXANDER, JOHN, The ships of Samuel Holland. MW 29, 2008, 46-66

49180. COOPER, MALCOLM, Glasgow trampships. SM 44, 2009, no. 2, 26-27, 29-30, ill. *(betreft de geschiedenis van de tramprederij Maclay & McIntyre uit Glasgow)*

49181. -, Scots on the Tyne. SM 44, 2009, no. 7, 22-25, ill. *(betreft de geschiedenis van de wilde vaart-rederij van B.J. Sutherland & Co. uit Newcastle-upon-Tyne)*

49182. DETLEFSEN, GERT UWE, Deutsche Reedereien, Band 34. Bad Segeberg, Verlag Gert Uwe Detlefsen, 2009, 227 p., ill.

49183. EEKHOF, WILTO, Bore Shipowners BV. BW 64, 2009, 252-253, ill.

49184. FENTON, ROY, Datafile: Bank Line in profile: a fine British tradition. SM 44, 2009, no. 6, 35-45, ill.

49185. -, Scottish Barons. SM 44, 2009, no. 7, 50-54, ill. *(betreft de geschiedenis van de Schotse wilde vaart-rederij Hugh Hogarth & Sons)*

49186. -, JOHN CLARKSON (eds.), British shipping fleets, volume 2. Preston, Ships in Focus Publications, 2008, 192 p., ill. *(deel 1 verscheen in 2000)*

49187. JOHANNESEN, OLE STIG, Myren: rederiet og skibene. HSK 2008, 72-94, ill. *(met vlootoverzicht en Engelse samenvatting)*

49188. JOON, P.N., Win or loose: Joon's shiping memoires. Wormerveer, Auk Boom Producties, 2008, 172 p., ill.

49189. MAUSOLF, ANDREAS, WILHELM ESMANN, Die Weiße Flotte von der Unterweser: die Geschichte der Schreiber-Reederei (1926-2002). Bremen, H.M. Hauschild, 2006, 144 p., ill.

49190. MES, RON DE, Oorlogsgedenkteken(s) van de KPM. Spreekbuis 2008, nr. 102, 60, ill.

49191. MOLAUG, GAUTE CHR., Det sørlandske Anglo-Saxon eventyr. SAB 2006 (verschenen 2008) 144-301, ill. *(met Engelse samenvatting)*

49192. PETERS, DIRK J. (Hrsg.), Der Norddeutsche Lloyd: von Bremen in die Welt, "Global Player" der Schifffahrtsgeschichte. Bremen, H.M. Hauschild, 2007, 152 p., ill.

49193. PLUMMER, RUSSELL, Datafile: Moby Line focus: modest start for a mighty ferry force. SM 44, 2009, no. 5, 35-43, ill.

49194. -, Half century for Viking Line. SM 44, 2009, no. 6, 14-18, ill.

49195. -, MSC fleet expansion. SM 44, 2009, no. 1, 18-21, ill. *(betreft de cruiserederij Mediterranean Shipping Company)*

49196. (N.N.), Meer dan een papieren ding. MMM 2008, nr. 1, 3-5, ill. *(betreft het ontstaan van rederij Nedlloyd in de jaren 60 en 70 van de twintigste eeuw)*

KOOPVAARDIJ – TOT 1800

49197. ANTUNES, CÁTIA, Portuguese Jews in Amsterdam: an insight on entrepreneurial behaviour in the Dutch Republic. In: (Adrian Jarvis e.a. (eds.)), Trade, migration and urban networks in port cities, c. 1640-1940 (St. John's (NF), 2008) 15-31

49198. BULL, IDA, Integration of immigrant merchants in Trondheim in the seventeenth and eighteenth centuries. In: (Adrian Jarvis e.a. (eds.)), Trade, migration and urban networks in port cities, c. 1640-1940 (St. John's (NF), 2008) 49-66

49199. EVANS, CHRIS, GÖRAN RYDÉN, Contrasting merchant communities in the early eighteenth century: Stockholm, Calabar and Charleston. In: (Adrian Jarvis e.a. (eds.)), Trade, migration and urban networks in port cities, c. 1640-1940 (St. John's (NF), 2008) 33-48

49200. KLOOSTER, WIM (ed.), Migration, trade, and slavery in an expanding world: essays in honor of Pieter Emmer. Leiden/Boston (MA), Brill, 2009, xii, 337 p. *(serie 'European expansion and indigenous response', 2)*

49201. LAMIKIZ, XABIER, Basque ship captains as mariners and traders in the eighteenth century. IJMH 20, 2008, no. 2, 81-109, ill. *(met Engelse, Duitse, Spaanse en Franse samenvattingen)*

49202. MØLLER, ANDERS MONRAD, Til Island, Grønland, Bordeaux og St. Petersborg: om Caritas i sejlads 1729-1735. HSK 2008, 95-105, ill. *(met Engelse samenvatting)*

49203. OLSARETTI, ALESSANDRO, Political dynamics in the rise of Fakhr al-Din, 1590-1633: crusade, trade, and state formation along the Levantine coast. IHR 30, 2008, 709-740

49204. PANHUYSEN, LUC, Diplomaat en belegger Coenraad van Beuningen (1622-1693): ineens spatte de zeepbel van vertrouwen uit elkaar. HN 18, 2009, nr. 3, 26-34, ill. *(passim maritiem)*

49205. PARMENTIER, JAN, In the eye of the storm: the influence of maritime and trade networks on the development of Ostend and vice versa during the eighteenth century. In: (Adrian Jarvis e.a. (eds.)), Trade, migration and urban networks in port cities, c. 1640-1940 (St. John's (NF), 2008) 67-80

49206. PUTTEVILS, JEROEN, Klein gewin brengt rijkdom in: de Zuid-Nederlandse handelaars in de export naar Italië in de jaren 1540. TSEG 6, 2009, nr. 1, 26-52, ill.

49207. RÖSSNER, PHILIPP ROBINSON, Scottish trade in the wake of union (1700-1760): the rise of a warehouse economy. Stuttgart, Franz Steiner Verlag, 2008, 392 p., ill.

49208. SEEKLES, JOHAN, De Hanze, 1356-ca. 1450: handelssteden in de Lage Landen: de handelsgeslachten van de Hanzestad Zwolle. JCBG 62, 2008, 27-44, ill.

49209. SWANSON, CARL E., "To procure a good freight:" Charles Town merchants in the eighteenth century. IJMH 20, 2008, no. 2, 111-141, ill. *(met Engelse, Duitse, Spaanse en Franse samenvattingen)*

49210. WARD, ROBIN, The world of the medieval shipmaster: law, business and the sea c. 1350-c. 1450. Woodbridge, The Boydell Press, 2009, x, 260 p., ill.

49211. WARNER, RICHARD H., Captain John Deane: mercenary, diplomat, and spy. NM 18, 2008, nos. 3-4, 13-19 *(met Franse samenvatting)*

49212. WITT, JANN M., Mutiny and piracy in Northern Europe merchant shipping: forms of insurrection on board British and German merchant ships in the late 17th and 18th centuries. NM 18, 2008, no. 1, 1-27, ill. *(met Franse samenvatting)*

KOOPVAARDIJ – OM DE OOST

49213. COUTO, DEJANIRAH, RUI MANUEL LOUREIRO (eds.), Revisiting Hormuz: Portuguese interactions in the Persian Gulf region in the Early Modern Period. Wiesbaden, Harrassowitz Verlag, 2008, xv, 280 p., ill. *(serie 'Maritime Asia', 19)*

49214. DE WITT, DENNIS, History of the Dutch in Malaysia. Petaling Jaya, Selangor (Maleisië), Nutmeg Publishing, 2008, 258 p., ill. *(herdruk; eerder verschenen in 2007)*

49215. FERREIRA, O.J.O., Byna was Ilha de Moçambique Hollands, en die Kaap die Goeie Hoop nie. Historia 52, 2007, no. 2, 150-185, ill. *(met Engelse samenvatting)*

49216. GAASTRA, F.S., 'Een kist ligt hier altijd klaar': met de VOC naar Batavia. Kleio: tijdschrift van de Vereniging van Docenten in Geschiedenis en Staatsinrichting in Nederland 49, 2008, nr. 8, 4-7, ill.

49217. GELDER, ROELOF VAN, Het Amsterdam van Roelof van Gelder: het Oost-Indisch Huis. Amstelodamum 96, 2009, 49-50, ill.

49218. GOITEIN, S.D., MORDECHAI A. FRIEDMAN, India traders of the Middle Ages: documents from the Cairo Geniza "India Book". Leiden/Boston, Brill, 2008, xxix, 918 p., ill.

49219. HENG THIAM SOON, DEREK, Structures, networks and commercial practices of private Chinese maritime traders in Island Southeast Asia in the early second millenium AD. IJMH 20, 2008, no. 2, 27-54, ill. *(met Engelse, Duitse, Spaanse en Franse samenvattingen)*

49220. HUIGEN, SIEGFRIED, Knowledge and colonialism: eighteenth-century travellers in South Africa. Leiden/Boston (MA), Brill, 2009, 320 p., ill. *(serie 'Atlantic World', 18; zie ook nr. 45224)*

49221. KARL, BARBARA, "Galanterie di cose rare...": Filippo Sassetti's Indian shopping list for the Medici Grand Duke Francesco and his brother Cardinal Ferdinando. Itinerario 32, 2008, nr. 3, 23-41

49222. KLEIJN, KAREN, ANNA LEEFLANG, De Verenigde Oost-Indische Compagnie, 1602-1799: Nederland breidt uit over zee: reconstructie van een 'facheeuse' zaak: het financieel wanbeleid van VOC-dienaar Reijnier Houque. JCBG 62, 2008, 69-82, ill.

49223. KLERK, PIETER DE, JOHANNES HAARHOFF, Die bydrae van Karel Schoeman tot geskiedskrywing oor die Kaapkolonie. Historia 52, 2007, no. 2, 125-149 *(met Engelse samenvatting)*

49224. LINGSMA, TJITSKE, Het verdriet van Ambon: een geschiedenis van de Molukken. Amsterdam, Balans, 2008, 329 p., ill. *(passim maritiem)*

49225. SCHOEMAN, KAREL, Early slavery at the Cape of Good Hope 1652-1717. Pretoria, Protea Book House, 2007, 387 p.

49226. SCHOKKENBROEK, JOOST C.A., Versteend verleden: Chinese portretbeeldjes in de collectie van het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam. Vormen uit Vuur 2008, nr. 4 (203), 2-13, ill. *(met overzicht van 31 Chinese portretbeeldjes van ongebakken klei, 1716-1792; met Engelse samenvatting)*

49227. TSAI, SHIH-SHAN HENRY, Maritime Taiwan: historical encounters with the East and the West. Armonk (NY)/Londen, M.E. Sharpe, 2009, xiv, 266 p., ill. *(serie 'An East Gate Book')*

KOOPVAARDIJ – OM DE WEST

49228. BICK, ALEXANDER, Johannes De Laet's History of the Westindische Compagnie. Omslag: bulletin van de Universiteitsbibliotheek Leiden en het Scaliger Instituut 2009, nr. 1, 1-2, ill.

49229. BREMMER, MARIUS, Markante maritieme obelisken op Bonaire: zout van Bonaire nodig voor haringvisserij. BW 64, 2009, 232-233, ill. *(betreft een aantal maritieme bakens, ooit bedoeld om zoutschepen naar de juiste zoutpan te leiden)*

49230. DEKKERS, GEERTJE, De Hollandse kolonie aan de Hudson: een waar Nieuw Nederland. HN 18, 2009, nr. 1, 26-32, ill.

49231. ERRINGTON, ELIZABETH JANE, Emigrant worlds and transatlantic communities: migration to Upper Canada in the first half of the nineteenth century. Montreal/Kingston, McGil-Queen's University Press, 2007, xii, 244 p., ill.

49232. FICHTER, JAMES, The British Empire and the American Atlantic on Tristan da Cunha, 1811-6. JICH 36, 2008, 567-589, ill. *(met Engelse samenvatting)*

49233. FUENTE, ALEJANDRO DE LA, Havana and the Atlantic in the sixteenth century. Chapel Hill (NC), University of North Carolina Press, 2008, xiii, 304 p.

49234. GOODFRIEND, JOYCE D. e.a. (eds.), Going Dutch: the Dutch presence in America, 1609-2009. Leiden, Brill Academic Publishers, 2008, 367 p.

49235. GOSSELINK, MARTINE, New York / Nieuw Amsterdam: de Nederlandse oorsprong van New York. Amsterdam, Nieuw Amsterdam i.s.m. Nationaal Archief, 2009, 224 p., ill.

49236. GROESEN, MICHIEL VAN, Van vaandrig in Brazilië tot dichter in Dordrecht: het album amicorum van Johann Philipp Mulheiser (ca. 1603-ca. 1677). ZE 24, 2008, 196-209

49237. GROOTES, EDDY, Het Wonderlicke avontuer van twee goelieven. In: (Jan Bos e.a. (red.)), Boekenwijsheid: drie eeuwen kennis en cultuur in 30 bijzondere boeken: opstellen bij de voltooiing van de Short-Title Catalogue, Netherlands (Zutphen, Walburg Pers, 2009) 63-70, ill. *(besteedt onder meer aandacht aan propaganda voor de West-Indische Compagnie)*

49238. HERTOG, ASTRID, PAUL BROOD, Naar het eiland in het hart van de wereld: Nationaal Archief zoekt internationale bekendheid. Nationaal Archief Magazine 2009, nr. 2, 20-23, ill.

49239. KRIZ, KAY DIAN, Slavery, sugar, and the culture of refinement: picturing the British West Indies, 1700-1840. Londen, Yale University Press, 2008, 284 p., ill.

49240. MORGAN, KENNETH (ed.), The Bright-Meyler papers: a Bristol-West-India connection, 1732-1837. Oxford/New York, Oxford University Press, 2007, xx, 706 p., ill. *(serie 'Records of the Social and Economic History', vol. 40)*

49241. PEARCE, ADRIAN J., British trade with Spanish America, 1763-1808. Liverpool, Liverpool University Press, 2007, xxxviii,,380 p.

49242. PRUIJS, MARTIN (samenst. En red.), Amsterdam, Nieuw Amsterdam 1609-2009: de 400-jarige band tussen Amsterdam en New York; teksten Corlyn Bol e.a. Naarden, Strengholt United Media, 2009, 208 p., ill.

49243. SIMMONS, DEIDRE, Keepers of the record: the history of the Hudson's Bay Company archives. Montral (QC)/Kingston (ON), McGill-Queen's University Press, 2007, xiv, 360 p.
49244. SKINNER, CLAIBORNE A., The Upper Country: French enterprise in the colonial Great Lakes. Baltimore (MD), John Hopkins University Press, 2008, xiv, 202 p.
49245. WIEDER, F.C. (bez.), De stichting van New York. Zutphen, Walburg Pers, 2009, 288 p., ill. *(heruitgave van 'Werken uitgegeven door de Linschoten-Vereeniging', dl. 26, oorspronkelijk verschenen in 1925 onder de titel 'De stichting van New York in juli 1925')*
49246. WING, JOHN F., Shipping productivity in Maryland's tobacco trade, 1689-1759. IJMH 20, 2008, no. 2, 223-239, ill. *(met Engelse, Duitse, Spaanse en Franse samenvattingen)*

KOOPVAARDIJ – SLAVENVAART

49247. DOMINGUES DA SILVA, DANIEL B., The Atlantic slave trade to Maranhão, 1680-1846: volume, routes and organisation. SA 29, 2008, 477-501, ill. *(met Engelse samenvatting)*
49248. ELTIS, DAVID, The U.S. transatlantic slave trade, 1644-1867: an assessment. CWH 54, 2008, 347-378, ill.
49249. EVANS, ROBIN, Maritime Wales and the slave trade. MW 29, 2008, 9-21
49250. HORNE, GERALD, The deepest south: the United States, Brazil, and the African slave trade. New York, New York University, 2007, 1, 341 p.
49251. MANN, KRISTIN, Slavery and the birth of an African city: Lagos, 1760-1900. Bloomington/Indianapolis (IN), Indiana University Press, 2007, xii, 473 p.
49252. MORGAN, KENNETH, Review article: slavery and the transatlantic slave trade. IHR 30, 2008, 785-795 *(betreft onder meer de nrs. 45570 en 48266)*
49253. RICHARDSON, DAVID, SUZANNE SCHWARZ, ANTHONY TIBBLES, Liverpool and the transatlantic slave trade. Liverpool, Liverpool University Press/National Museums Liverpool/Historic Society of Lancashire and Cheshire, 2007, xii, 315 p.
49254. ROBERTSON, NATALIE S., The slave ship Clotilda and the making of AfricaTown, USA: spirit of our ancestors. Westport (CT)/Londen, Praeger, 2008, xiv, 256 p., ill. *(zie ook nr. 48261)*
49255. SCHWARZ, SUZANNE (ed.), Slave captain: the career of James Irving in the Liverpool slave trade. Liverpool, Liverpool University Press, 2008, xv, 212 p., ill. *(herziene uitgave van de eerder in 1995 verschenen editie)*
49256. YOUNGER, KAREN FISHER, Liberia and the last slave ships. CWH 54, 2008, 424-442

KOOPVAARDIJ – ZEILVAART 19DE EN 20STE EEUW

49257. BOES, ALBERT, Twee gelijknamige 19e-eeuwse Zaanse barken. BW 64, 2009, 92-94, ill. *(betreft twee barken met de naam 'Maria Catharina')*
49258. BRIOT, CLAUDE & JACQUELINE, Louis Lacroix: 3) mémorialiste de la voile au travail. LCM 2009, no. 213, 50-59, ill.
49259. HIRST, WARWICK, The man who stole the Cyprus: a true story of escape. Kenthurst (NSW), Rosenberg Publishing, 2008, 224 p. *(betreft misdadiger William Swallow, die in de negentiende eeuw met enkele medeverdachten het gezag over het regeringsschip 'Cyprus' op weg van Engeland naar Australië wist te veroveren)*
49260. PLANTINGA, BRAM, De lotgevallen van Johannes Plantenga (1853-1877): de schipbreuk van het stoomschip 'Friesland'. GN 63, 2008, 741-745, ill.

49261. STAMMERS, M.K., Relics of a Swansea copper ore barque: the Capricorn in Stanley Harbour, Falkland Islands. MW 29, 2008, 43-45, ill.
49262. WAGNER, DIETER, Einige Bemerkungen zu dem Beitrag: "Der Niedergang der Rostocker Segelschiffahrt zwischen den beiden Weltkriegen" von Lothar Kühne und Heinz Lange. Nordlicht 16, 2008, Heft 61, 21-24, ill. *(reactie op nr. 47366)*
49263. WILDEMAN, DIEDERICK, Met troepen en een tijdmeter naar Indië in 1817. Zeemagazijn 36, 2009, nr. 1, 6, ill. *(betreft het scheepsjournaal van de 'Aurora' van een reis naar de Oost in 1817-1819)*

KOOPVAARDIJ – STOOM- EN MOTORVAART

49264. BARTEN, WIM, DICK GRIFFIOEN, GEORGE REUCHLIN, Lijnvaart in herinnering verankerd: scheepsmemorabilia uit de gloriejaren van de lijnvaart, deel 1. [Heemstede], Graveen, 2009, 176 p., ill.
49265. BOES, ALBERT, Géén houtschepen meer in Zaandam: wél houtvlotten op de Zaan. BW 64, 2009, 52-54, ill.
49266. BOIS, PAUL, Étonnante marine suisse: création et situation présente. CHM 2008, no. 65, 35-49, ill.
49267. BOYCE, GORDON, Network structures, processes and dynamics: inter-firm cooperative frameworks in the shipping industry. In: (Lewis R. Fischer e.a. (eds.)), International merchant shipping in the nineteenth and twentieth centuries (St. John's (NF), 2008) 165-178
49268. BROWN, STEPHEN, Container revolution. SM 43, 2008, no. 12, 22-25, ill.
49269. CÉCCARELI, JEAN, Brise-glaces et navigations septentrionales. Neptunia 2008, no. 252, 5-12, ill.
49270. DALNÄS, TORBJÖRN, Gränslös sjöfart. SAS 2008-2009, 333 p., ill.
49271. DAVIES, PETER N., A guide to the emergence of Japan's modern shipping industries. In: (Lewis R. Fischer e.a. (eds.)), International merchant shipping in the nineteenth and twentieth centuries (St. John's (NF), 2008) 105-124, ill.
49272. DE DIJN, ROSINE, Het schip van de laatste kans: Nazi's en Joden op de SS Serpa Pinto: Rio de Janeiro-Lissabon-New York 1942. Leuven, Van Halewyck, 2009, 264 p., ill.
49273. FENTON, ROY, Tyneside tramps. SM 43, 2008, no. 12, 26-27, 29-30, ill.
49274. FISCHER, LEWIS R., EVEN LANGE (eds.), International merchant shipping in the nineteenth and twentieth centuries: the comparative dimension. St. John's (NF), International Maritime Economic History Association, 2008, x, 178 p., ill. *(serie 'Research in maritime history', no. 37)*
49275. GORTER, DICK, Koelvaart. Alkmaar, De Alk, 2009, 120 p., ill. *(serie 'Nederlandse koopvaardijschepen in beeld', 7)*
49276. HARLAFTIS, GELINA, The Greek shipping sector, c. 1850-2000. In: (Lewis R. Fischer e.a. (eds.)), International merchant shipping in the nineteenth and twentieth centuries (St. John's (NF), 2008) 79-104, ill.
49277. JACOBS, GERARD, Hollandse schepen naar de Goelag: 'niets mocht worden nagelaten de kasmiddelen te versterken'. HN 18, 2009, nr. 1, 44-48, ill.
49278. KAUKIAINEN, YRJÖ, Growth, diversification and globalization: main trends in international shipping since 1850. In: (Lewis R. Fischer e.a. (eds.)), International merchant shipping in the nineteenth and twentieth centuries (St. John's (NF), 2008) 1-56, ill.

49279. KLOVLAND, JAN TORE, The construction of ocean freight rate indices for the mid-nineteenth century. IJMH 20, 2008, no. 2, 1-26, ill. *(met Engelse, Duitse, Spaanse en Franse samenvattingen)*

49280. LANGE, HEINZ, Rostocker Frachtdampfer 1937. Nordlicht 16, 2008, Heft 61, 34-40, ill.

49281. LEE, PAUL, The indifferent stranger: the full story of the Titanic and Califonian. Z.Pl., eigen uitgave (www.paullee.com), 2008, 332 p., ill. *(e-book)*

49282. MAESTRI, JEAN, Air France et la haute mer. Neptunia 2009, no. 253, 14-20, ill.

49283. MILNE, GRAEME J., North of England shipowners and their business connections in the nineteenth century. In: (Lewis R. Fischer e.a. (eds.)), International merchant shipping in the nineteenth and twentieth centuries (St. John's (NF), 2008) 143-164

49284. PALMER, SARAH, British shipping from the late nineteenth century to the present. In: (Lewis R. Fischer e.a. (eds.)), International merchant shipping in the nineteenth and twentieth centuries (St. John's (NF), 2008) 125-141, ill.

49285. PLOWMAN, PETER, Coast to coast: the great Autralian coastal liners. Dural Delivery Centre (NSW), Rosenberg Publishing, 2007, 196 p., ill.

49286. TENOLD, STIG, Norwegian shipping in the twentieth century. In: (Lewis R. Fischer e.a. (eds.)), International merchant shipping in the nineteenth and twentieth centuries (St. John's (NF), 2008) 57-77, ill.

49287. VERGROESEN, FRANK, MAIRA VAN HELVOIRT, De aanvaring van de eeuw: een lezing over de aanvaring tussen de Willem Ruys en de Oranje door ir. W.D. Moens. Spreekbuis 2008, nr. 102, 46-48, ill.

49288. VIR, RAJAN, War memorial to Indian seamen. WSR 2008, no. 54, 3, ill.

49289. WIELEN-DE GOEDE, MARTINE VAN DER, Varen of brommen: vier maanden verzet tegen de vaarplicht op de Prins Willem III, zomer 1940. TvZ 2009, 46-70, ill. *(met Engelse samenvatting)*

49290. WISE, HAROLD LEE, Inside the danger zone, the U.S. Military in the Persian Gulf, 1987-1988. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2008, 272 p., ill. *(zie ook nr. 48287)*

49291. ZIMMERMANN, KARL, Ocean liners: crossing and cruising the seven seas. Honesdale (PA), Boyds Mills Press, 2008, 48 p., ill.

49292. ZUIDHOEK, ARNE, Het leken wel jachten: koopvaardijschepen 1945-1970, deel II: Noord-Holland. Zaltbommel, Aprilis, 2008, 132 p., ill. *(vervolg van nr. 44236)*

49293. (N.N.), Documento: la expedición del vapor Buenos Aires. RHN 26, 2009, Núm. 102, 99-109, ill.

Walvisvaart

49294. ACTON, HENRY, A whaling captain's life: the exciting true account by Henry Acton for his son, William. Charleston (SC), The History Press, 2008, xiii, 113 p., ill.

49295. APPLEBY, JOHN C., Conflict, cooperation and competition: the rise and fall of the Hull whaling trade during the seventeenth century. NM 18, 2008, no. 2, 23-59 *(met Franse samenvatting)*

49296. BASBERG, BJØRN L., Hegemonic transition: American and Norwegian whaling in the nineteenth and twentieth centuries. IJMH 20, 2008, no. 2, 201-222, ill. *(met Engelse, Duitse, Spaanse en Franse samenvattingen)*

49297 e.a., -, Roundtable: reviews of Joost Schokkenbroek, Trying-out: an anatomy of Dutch whaling and sealing in the nineteenth century, 1815-1885; with a response by Joost Schokkenbroek. IJMH 20, 2008, no. 2, 325-359 *(zie nr. 47399)*

49298. JONG, RONALD J. DE, Gezagvoerder Harmen Jansma haalt herinneringen op aan Willem Barendsz: de laatste walvisvaarder. MN 97, 2008, nr. 10, 38-39, ill.

49299. KÜCHELMANN, HANS CHRISTIAN, Ein Walknochenfund vom Teerhof in Bremen. DSA 30, 2007 (verschenen 2008) 125-140, ill. *(met Engelse en Franse samenvattingen)*

49300. SIGMOND, PETER, Spitsbergen, een levend openluchtmuseum. GM 44, 2009, nr. 4, 38-42, ill.

49301. SZABO, VICKI ELLEN, Monstrous fish and the mead-dark sea: whaling in the medieval North Atlantic. Leiden/Boston, Brill, 2008, xx, 326 p., ill,. *(serie 'The Northern World: North Europe and the Baltic c. 400-1700 A.D.: People, Economies and Cultures', vol. 35)*

49302. WATSON, NORMAN, The Dundee whalers 1750-1914. Edinburgh, Tuckwell Press via Birlinn Publishing, 2003, 204 p., ill.

49303. (N.N.), Whaling and the Hebrides: the history of island whalers in the South Atlantic and whaling in and around the Hebrides. Isle of Lewis, The Islands Book Trust, 2008, 170 p., ill.

Zee- en binnenvisserij

49304. AMORIM, INÊS, The evolution of Portuguese fisheries in the medieval and early modern period: a fiscal approach. In: (Louis Sicking e.a. (eds.)), Beyond the catch (Leiden/Boston, 2009) 245-279, ill.

49305. BARRETT, JAMES H., ALISON M.LOCKER, CALLUM M. ROBERTS, 'Dark age economics' revisited: the English fish-bone evidence, 600-1600. In: (Louis Sicking e.a. (eds.)), Beyond the catch (Leiden/Boston, 2009) 31-59, ill.

49306. BJARNAR, OVE, DAG MAGNE BERGE, ODDBJØRN MELLE, Havfiskeflåten i Møre og Romsdal og Trøndelag, Bind 2. Fra fri fisker til regulert spesialist 1960-2000. Trondheim, Tapir Academic Press, 2006, 511 p., ill. *(zie ook nr. 49316)*

49307. BOCHOVE, CHRISTIAAN VAN, The 'Golden Mountain': an economic analysis of Holland's early modern herring fisheries. In: (Louis Sicking e.a. (eds.)), Beyond the catch (Leiden/Boston, 2009) 209-243, ill.

49308. BUXTON, BEN, The Vatersay raiders. Edinburgh, Birlinn, 2008, xii, 178 p., ill.

49309. BYSKOV, SØREN, Industrifisk i Esbjerg: en epoke er slut. Sjaek'len 2008 [verschenen 2009], 54-77, ill. *(betreft de ontwikkeling van de visserij-industie in Esbjerg; met Engelse samenvatting)*

49310. CORTÉS, JOSÉ LUIS, Une emarcation de pêche normande: la caïque d'Yport et d'Étretat. CHM 2008, no. 65, 100-110, ill.

49311. COULL, JAMES R., Fishing, fishermen, fish merchants and curers in Shetland: episodes in fishing and curing herring and white fish. Shetland, Shetland Amenity Trust, 2007, xii, 243 p., ill.

49312. -, ALEXANDER FENTON, KENNETH VEITCH (ed.), Boats, fishing and the sea. Edinburgh, John Donald, 2008, xxxiii, 621 p., ill.

49313. DAM, PETRA J.E.M. VAN, Fish for feast and fast: fish consumption in the Netherlands in the Late Middle Ages. In: (Louis Sicking e.a. (eds.)), Beyond the catch (Leiden/Boston, 2009) 309-336

49314. DECENCIÈRE, PATRICE, Les pêcheries françaises du "Petit Nord": un carnet utilisé à Terre-Neuve à la veille de la Révolution. Neptunia 2008, no. 252, 54-55, ill.

49315. DELIGNE, CHLOÉ, Carp in the city: fish-farming ponds in urban dynamics in Brabant and Hainaut, c. 1100-1500. In: (Louis Sicking e.a. (eds.)), Beyond the catch (Leiden/Boston, 2009) 283-308, ill.

49316. DØSSLAND, ATLE, ARNLJOT LØSETH, Havfiskeflåten i Møre og Romsdal og Trøndelag, Bind 1. Mot fjernare farvatn 1860-1960. Trondheim, Tapir Academic Press, 2006, 471 p., ill. *(zie ook nr. 49306)*

49317. ELDORHAGEN, MARIANNE, The red king crab in Norway: resource or threat?: how fishing villages in Finnmark reacted to changes in ecology, politics and administration. IJMH 20, 2008, no. 2, 241-258, ill. *(met Engelse, Duitse, Spaanse en Franse samenvattingen)*

49318. GIRÁLDEZ, JESÚS, LUISA MUÑOZ, Making cans for the fish canning industry: an experience in Galicia (1880-1936). DSA 30, 2007 (verschenen 2008) 357-372, ill. *(met Duitse en Frans samenvattingen)*

49319. GOUGH, JOSEPH, Managing Canada's fisheries: from early days to the year 2000 = Le gestion des pêches au Canada: des premiers jours jusqu'à l'an 2000. Sillery (QC), Septentrion i.s.m. Fisheries and Oceans Canada en Public Works and Government Services Canada, 2006 (in het Frans), 2007 (in het Engels), viii, 521 p., ill.

49320. HAMEETEMAN, CORNELIS, Hollandse Nieuwe: de SCH-22 en SCH-23 houden een traditie in stand. BW 64, 2009, 246-247, ill.

49321. HEIDBRINK, INGO, Fish fingers: an exhibition and research project at the German Maritime Museum, Bremerhaven. DSA 30, 2007 (verschenen 2008) 427-440, ill. *(met Duitse en Frans samenvattingen)*

49322. -, Introduction: 10th Conference of the North Atlantic Fisheries History Association (NAFHA). DSA 30, 2007 (verschenen 2008) 355-356 *(betreft 'Fisheries and fish processing as industrial heritage: proceedings of the 10th Conference of the North Atlantic Fisheries History Association', gehouden in het Deutsche Schiffahrtsmuseum te Bremerhaven van 7-11 augustus 2006)*

49323. HØST, JEPPE, Fiskeriets værste fjende: eller kært pattedyr?: sælfredningsprocessen i Danmark fra 1945 til 1980. Sjaek'len 2008 [verschenen 2009], 96-111, ill. *(behandelt de zeehondenbescherming in Denemarken tussen 1945 en 1980; met Engelse samenvatting)*

49324. IBELINGS, BART, Laat middeleeuwse Zeeuwse haringtolrekeningen: de eerste resultaten. Netwerk 19, 2008, 7-22, ill.

49325. JAHNKE, CARSTEN, The medieval herring fishery in the Western Baltic. In: (Louis Sicking e.a. (eds.)), Beyond the catch (Leiden/Boston, 2009) 157-186

49326. JANTZEN, KATHARINA, Cod: a challenge for sustainable fisheries. DSA 30, 2007 (verschenen 2008) 382-398, ill. *(met Duitse en Frans samenvattingen)*

49327. KURLANSKY, MARK, The last fish tale: the fate of the Atlantic and the survival of Gloucester, America's oldest fishing port and most original town. New York, Ballantine Books, 2008, 269 p., ill.

49328. LEFILLEUL, ERWANN, Le diable rouge mexicain. LCM 2009, no. 214, 16-25, ill.

49329. LEHOERFF, M., YANN GUESDON, Le récit d'un dorissier naufragé. LCM 2009, no. 211, 58-63, ill.

49330. MELISSANT, CORNELIS, ' Bedankt voor uw komst': v.o.f. Visserijbedrijf W. Melissant & Zonen. Emmen, Lanasta, 2009, 96 p., ill. *(uitgave ter gelegenheid van de overdracht van de GO 1, 'Wouter Adriaantje')*

49331. MILES, WILLIAM R., The Newfoundland Convoy, 1711. NM 18, 2008, no. 2, 61-83 *(met Franse samenvatting)*

49332. MOUTON, PATRICK, L'espadon en Sicile: la fin du roi de Messine? LCM 2009, no. 212, 18-27, ill.

49333. OOSTERHOF, ROBERT, De visafslag terug in Harderwijk. Tagrijn 2009, nr. 2, 24-25, ill.

49334. OVERGAARD, CHRISTINE, The survival of the Dutch cod fishery: the benefits of a family business. DSA 30, 2007 (verschenen 2008) 399-406, ill. *(met Duitse en Frans samenvattingen)*

49335. PERDIKARIS, SOPHIA, THOMAS H. McGOVERN, Viking age economics and the origins of commercial cod fisheries in the North Atlantic. In: (Louis Sicking e.a. (eds.)), Beyond the catch (Leiden/Boston, 2009) 61-90, ill.

49336. POLDERVAART, ALEX, Een reis om nooit te vergeten: de stranding van de VL 200 Nelly op de kust bij Audresselles in 1955. Netwerk 19, 2008, 49-58, ill.

49337. POPE, PETER, Transformation of the maritime cultural landscape of Atlantic Canada by migratory European fishermen, 1500-1800. In: (Louis Sicking e.a. (eds.)), Beyond the catch (Leiden/Boston, 2009) 123-154, ill.

49338. POULSEN, BO, Talking fish: co-operation and communication in the Dutch North Sea herring fisheries, c. 1600-1850. In: (Louis Sicking e.a. (eds.)), Beyond the catch (Leiden/Boston, 2009) 387-412, ill.

49339. RABBEL, JÜRGEN, Die Niedergang der Ostseefischerei in der Zwischenkriegszeit. DSA 30, 2007 (verschenen 2008) 141-190, ill. *(met Engelse en Franse samenvattingen)*

49340. ROSE, ALEX, Who killed the Grand Banks?: the untold story behind the decimation of one of world's greatest natural resources. Toronto, John Wiley and Sons, 2008, ix, 203 p., ill.

49341. SICKING, LOUIS, ADRI P. VAN VLIET, 'Our triumph of Holland': war, violence, and the herring fishery of the Low Countries, c. 1400-1650. In: (Louis Sicking e.a. (eds.)), Beyond the catch (Leiden/Boston, 2009) 337-364, ill.

49342. -, DARLENE ABREU-FERREIRA, Introduction. In: (Louis Sicking e.a. (eds.)), Beyond the catch (Leiden/Boston, 2009) 1-27

49343. -, -, (eds.), Beyond the catch: fisheries of the North Atlantic, the North Sea and the Baltic, 900-1850. Leiden/Boston, Brill, 2009, xx, 422 p., ill. *(serie 'The Northern World: North Europe and the Baltic c. 400-1700 A.D.: People, Economies and Cultures', vol. 41)*

49344. SCHAAP, DICK, MARGREET DE JONGE, Stapelmarkt voor vis: Nederlandse Zeevisgroothandel Vereniging 1908-2008. IJmuiden, z.n., 2008, 128 p., ill.

49345. SPAANS AZN., M., De Scheveningse reders anno 1918. In: (M. Spaans Azn. (eindred.)), Door Scheveningen verbonden (Scheveningen, 2008) 183-206, ill.

49346. -, (eindred.), Door Scheveningen verbonden. Scheveningen, Historische en genealogische Vereniging Scheveningen, 2008, 264 p., ill. *(serie 'Historische en Genealogische Reeks Scheveningen', nr. 2; liber amicorum ter gelegenheid van de negentigste verjaardag van Nel Noordervliet-Jol; passim maritiem)*

49347. SPIEGEL, RONALD A. VAN DER, Kabeljauwverkopers in Scheveningen in 1345. In: (M. Spaans Azn. (eindred.)), Door Scheveningen verbonden (Scheveningen, 2008) 161-170

49348. STARKEY, DAVID J., POUL HOLM, MICHAELA BARNARD (ed.), Oceans past: management insights from the history of marine animal populations. Londen/Sterling (VA), Earthscan, 2008, xxvi, 223 p., ill.

49349. SVIHUS, ÅRSTEIN, The challenge of trawling in Norwegian fisheries and politics in the first half of the 20th century. DSA 30, 2007 (verschenen 2008) 373-381 *(met Duitse en Frans samenvattingen)*

49350. TRAAST-BOS, MARIJKE, Een botter in oude luister hersteld: visserij in Vollenhove; m.m.v. Henk Rebel, eindred. Jeroen Kummer. Kampen, IJsselacademie, 2008, 72 p. *(serie 'Kunst en cultuur in Steenwijkerland', 3; 'Publicaties van de IJsselacademie', 207)*

49351. TYS, MARNIX PIETERS, Understanding a medieval settlement along the southern North Sea: Walraversijde, c. 1200-1630. In: (Louis Sicking e.a. (eds.)), Beyond the catch (Leiden/Boston, 2009) 91-121, ill.

49352. VLIET, ADRI P. VAN, Een bijzonder initiatief: Hr. Ms. Zeehond en de sportvisserij. Netwerk 19, 2008, 39-47, ill.

49353. WICHMANN, NIELS, Fiskeriregulerinqen i Danmark. Sjaek'len 2008 [verschenen 2009], 78-95, ill. *(met Engelse samenvatting)*

49354. WIT, ANNETTE DE, Women in Dutch fishing communities: the cases of Ter Heijde and Maassluis, c. 1600-1700. In: (Louis Sicking e.a. (eds.)), Beyond the catch (Leiden/Boston, 2009) 365-386 *(zie ook nr. 48522)*

49355. WONING, HENK, Verwaaide Volendammers aan lager wal. Tagrijn 2009, nr. 2, 13-14, ill.

49356. WUBS-MROZEWICZ, JUSTYNA, Fish, stock and barrel, changes in the stockfish trade in Northern Europe, c. 1360-1560. In: (Louis Sicking e.a. (eds.)), Beyond the catch (Leiden/Boston, 2009) 187-208

49357. (N.N.), Les Vendéens et la mer de la grande pêche au Vendée globe Challenge. La Roche-sur-Yon, Editions du Centre vendéen de recherches historiques, 2008, 750 p.

Kust- en binnenvaart

49358. ALTENA, GERRIT, Een Gronings succesverhaal 'beyond oceans': simply Seatrade. Spreekbuis 2008, nr. 104, 8-10, ill.

49359. ATZEMA, A.H., A.TH.W. WAKKERS, Met de Katharina naar Rheinhausen (deel 1 en 2). Binnenvaart 18, 2009, nr. 1, 49-52, ill., nr. 2, 25-28, ill.

49360. BALK, PIET, Lang leve het lostuig! Bokkepoot 208, nr. 186, 15, ill.

49361. BASS, BOB, When steamboats reigned in Florida. Gainesville (FL), University Press of Florida, 2008, 192 p., ill.

49362. BOES, ALBERT, Schepen op voormalige Oostduitse vaarwegen. BW 63, 2008, 460-462, ill.

49363. -, Sterke groei riviercruisevaart plaatst havendiensten voor problemen. BW 64, 2009, 159-162, ill.

49364. BOOM, TRUDY, Houten wasbakje en ander scheepsantiek. Bokkepoot 2009, nr. 189, 8-9, ill.

49365. BOOT, WILLEM J.J., De Reederij 1908-2008: Koninklijke Doeksen. Harlingen, Flevodruk, 2008, 216 p., ill. *(zie ook nrs. 48208 en 49385)*

49366. BOUMA, LIEUWE, THEO HOOGMOED, Aandrijfkettingen voor het braadspil. Bokkepoot 2009, nr. 188, 8, ill.

49367. -, -, Zeilen met melkbussen in de winter. Bokkepoot 208, nr. 186, 7, ill.

49368. CORBIN, ANNALIES, BRADLEY A. RODGERS, The steamboat Montana and the opening of the West: history, excavation, and architecture. Gainesville (FL), University Press of Florida, 2008, xviii, 143 p., ill.

49369. DEJEANS, ARNAUD, Descente de Rhin: Strasbourg-Rotterdam en porte-conteneurs. LCM 2009, no. 211, 16-25, ill.

49370. DEMEY, ANTHONY (eindred.), Van botter tot eurotanker: facetten van de binnenvaart. Gent, Provincie Oost-Vlaanderen, 2008, 48 p., ill.

49371. DEXHEIMER, GUNTER, SCHUITEMAKER, LEO (samenst.), De Rijn in ijs. Rotterdam, Vereniging 'De Binnenvaart', 2009, 60 p., ill. *(serie 'Vereniging 'De Binnenvaart", 2009-I)*

49372. FENTON, ROY, Dutch coaster developments. SM 44, 2009, no. 5, 16-19, ill.

49373. GORTER, DICK, Kleine handelsvaart (2). Alkmaar, De Alk, 2009, 120 p., ill. *(serie 'Nederlandse koopvaardijschepen in beeld', 8)*

49374. GROOT, HARRY DE, Te berg, te dal, wij voeren overal: een Rijnschipper verhaalt. Alkmaar, De Alk, 2009, 216 p., ill. *(betreft het levensverhaal van binnenschipper Gerrit Schouwstra in de tweede helft van de twintigste eeuw)*

49375. HAAN, JOOP DEN, Vereniging van Oud Pontonniers en Torpedisten (VOPET). Binnenvaart 18, 2009, nr. 2, 23-24, ill.

49376. JONGH, M. DE, Werken en leven op sleepschepen (de herinneringen van een schippersjongen): een bijdrage tot het vastleggen van de geschiedenis van de riviersleepvaart. Binnenvaart 18, 2009, nr. 2, 1-8, ill.

49377. KNOBBE, C., Zo is het leven (deel 1 en 2, slot). Binnenvaart 18, 2009, nr. 1, 39-46, ill., nr. 2, 11-20, ill. *(verhaal van het leven in de binnenvaart van de vader en grootvader van de auteur)*

49378. KROON, MARCEL, Van Alkmaar tot Zwolle: liggers Scheepsmetingsdienst toegankelijk. Bokkepoot 2009, nr. 188, 20-22, ill.

49379. LASS, WILLIAM E., Navigating the Missouri: steamboating on nature's highway, 1819-1935. Norman (OK), University of Oklahoma Press/The Arthur H. Clark Co., 2007, 464 p., ill.

49380. McCREERY, DAVID, Coastal shipping in Northeast Brazil under Empire, 1820-1870. IJMH 20, 2008, no. 2, 55-80, ill. *(met Engelse, Duitse, Spaanse en Franse samenvattingen)*

49381. MEEUSEN, ANDRÉ, Zeeland bij nacht. Binnenvaart 18, 2009, nr. 1, 53, ill.

49382. MEPPELINK, JAN, IJknagels in houten schepen. Bokkepoot 2009, nr. 189, 45, ill.

49383. MEULEN, ADRI VAN DER, PAUL SMEELE, De pottenschuiten aan de Wolfshoek: Oosterhoutse schippers en de aardewerkhandel in Rotterdam in de achttiende en negentiende eeuw. Vormen uit Vuur 2008, nr. 4 (203), 18-39, ill. *(met Engelse samenvatting)*

49384. OOMENS, GERARD, Schippersleven (deel 13 en 14). Binnenvaart 18, 2009, nr. 1, 55-60, ill., nr. 2, 55-62, ill. *(vervolg van nr. 48355)*

49385. OVERDUIN, DICK, Rederij Doeksen honderd jaar. MN 97, 2008, nr. 7, 38-41, ill. *(zie ook nrs. 48208 en 49365)*

49386. PLUMMER, RUSSELL, Datafile: Wightlink focus: Wightlink moving forward. SM 43, 2008, no. 12, 35-41, 43-45, ill.

49387. -, Trailers still rule for Seatruck. SM 44, 2009, no. 3, 50-53, ill.

49388. SCHINKEL, ECKHARD (Hrsg.), Totaler Arbeitseinsatz für die Kriegswirtschaft: Zwangarbeit in der deutschen Binnenschifffahrt 1940-1945: Erinnerungen, Dokumente, Studien. Essen, Klartext Verlag, 2005, 237 p., ill. *(serie 'Westfälisches Industriemuseum: Quellen und Studien', 11)*

49389. SCHUITEMAKER, LEO, De cruisevaart van de familie Kamphuisen. Binnenvaart 18, 2009, nr. 2, 31-40, ill. *(met vlootoverzicht)*

49390. -, Rederij Rijnvakantie. Binnenvaart 18, 2009, nr. 1, 17-24, ill. *(met vlootoverzicht)*

49391. SNIJDER, GEORGE, Beurtvaart Tilburg. Bokkepoot 2009, nr. 188, 30-31, ill.

49392. SPEK, CHRISTIAAN VAN DER (red.), Schipperen: zeven eeuwen tussen IJssel en Gouwe. Gouda, Stichting Gouda Havenstad, 2008, 48 p., ill. *(uitgave in samenwerking met*

Historische Vereniging die Goude ter gelegenheid van het evenement Gouda Waterstad-Goudse Glorie)

49393. SPITS, ELISABETH, IJsbreken doe je zo. Zeemagazijn 35, 2008, nr. 4, 6-7, ill.

49394. STRAUGHTON, ROBERT, Coastal commentary: Eimskip, building trades, fish farming and farewell "Abigail H". SBr 82, 2008, 461-464, ill.

49395. -, Ferry world: the far seeing French, Stena changes and "Moondance" to the Skagerrak.... SBr 82, 2008, 457-460, ill.

49396. -, Ferry world: transmanche to Dover: while SpeedFerries departs.... SBr 83, 2009, 16-19, ill.

49397. WALKER, BILL, Western Australia's coastal shipping: government versus private enterprise, part two: 1908-1914. GC 30, 2008, no. 2, 77-101, ill. *(vervolg van nr. 48379)*

49398. WERKER, ARIE DE, Met een lach en een traan (deel 1 en 2, slot). Binnenvaart 18, 2009, nr. 1, 27-35, ill., nr. 2, 43-48, ill. *(persoonlijke herinneringen van de auteur aan zijn werkzame leven in de Rijnsleepvaart in de jaren dertig van de twintigste eeuw)*

Ontdekkings- en wetenschappelijke reizen

49399. ALAM, MUZAFFAR, SANJAY SUBRAHMANYAM, Indo-Persian travels in the age of discoveries, 1400-1800. Cambridge, Cambridge University Press, 2007, xvi, 399 p., ill.

49400. BEALS, HERBERT K. e.a. (eds.), Four travel journals: the Americas, Antarctica and Africa, 1775-1874. Aldershot/Burlington (VT), Ashgate Publishing for the Hakluyt Society, 2007, 404 p., ill.

49401. BERSEE, LEO, In de voetsporen van Magallanes. Spreekbuis 2008, nr. 102, 41-43, ill.

49402. BLAINEY, GEOFFREY, Sea of dangers: Captain Cook and his rivals. Victoria, Viking-Penguin Group, 2008 *(zie ook nr. 49412)*

49403. BROWN, STEPHEN R., Madness, betrayal and the lash: the epic voyage of captain George Vancouver. Toronto, Douglas and McIntyre, 2008, 272 p., ill.

49404. CAREY, DAVID, Continental travel and journeys beyond Europe in the early modern period: an overlooked connection. Londen, The Hakluyt Society, 2009, 23 p. *(The Hakluyt Society Annual Lecture 2008, gehouden op 27 juni 2008)*

49405. COADY, LAWRENCE W., The lost canoe: a Labrador adventure. Halifax (NS), Nimbus Publishing, 2008, xi, 243 p., ill. *(betreft de zoektocht naar de kano, die de Britse avonturier Hesketh Pritchard in 1910 achterliet tijdens een expeditie door Labrador)*

49406. COUILLOUD, NATHALIE, Pierre Loti: voyages au bout de la mer. LCM 2009, no. 211, 42-53, ill.

49407. DARWIN, CHARLES, De reis van de Beagle: geïllustreerde editie; vert. Tinke Davids, inl. Janet Browne e.a. Amsterdam etc., Atlas, 2009, 493 p., ill. *(negende, herziene druk)*

49408. DUNMORE, JOHN, Storms and dreams: the life of Louis de Bougainville. Fairbanks (AK), University of Alaska Press/Chicago (IL), University of Chicago Press, 2007, 296 p.

49409. DUREY, MICHAEL, Exploration at the edge: reassessing the fate of Sir John Franklin's last Arctic expedition. GC 30, 2008, no. 2, 3-40

49410. DUYKER, EDWARD, François Péron: an impetuous life, naturalist and voyager. Carlton (VIC), The Miegunyah Press of Melbourne University Press, 2006, xxiii, 348 p., ill.

49411. ERSKINE, NIGEL, Charles Darwin: voyages and ideas that shook the world. Signals 2009, nr. 86, 2-8, ill.

49412. -, GEOFFREY BLAINEY, Sea of dangers: Cook and de Surville. Signals 2008-2009, nr. 85, 30-33, ill. *(zie ook nr. 49402)*

49413. FISCHER, HACKETT, Champlain's dream: the European founding of North America. New York, Simon & Schuster, 2008, 834 p.

49414. FOUCARD, MARIE, Terre de Feu: des explorateurs chez les Yamana. LCM 2009, no. 212, 28-35, ill.

49415. FREYCINET, LOUIS CLAUDE DE, An account of the corvette L'Uranie's sojourn at the Mariana Islands, 1819; vert. Glynn Barratt. Northern Mariana Islands Division of Historic Preservation and the RTF Micronesian Area Research Center, University of Guam, 2003, xxii, 348 p., ill.

49416. GARCÍA CASTAÑÓN, SANTIAGO, Vida y fabulosas aventuras de Pedro Menéndez de Avilés. Avilés, Sociedad Económica de Amigos del País de Avilés y Comarca, 2006, 192 p.

49417. GUEST, HARRIET, Empire, barbarism, and civilisation: James Cook, William Hodges, and the return to the Pacific. Cambridge, Cambridge University Press, 2007, 249 p., ill.

49418. HOWE, KERRY, Voyages of the ancestors: Vaka Moana. Signals 2008-2009, nr. 85, 2-9, ill. *(zie ook nr. 49419)*

49419. -, - (ed.), Voyages of the ancestors: the discovery and settlement of the Pacific. Auckland, David Bateman/Tamaki Paenga Hira/Auckland Museum; Honolulu, University of Hawai'i Press, 2007, 359 p., ill. *(zie ook nr. 49418)*

49420. McCALMAN, IAIN, NIGEL ERSKINE (ed.), In the wake of the Beagle: science in the southern oceans from the age of Darwin. Sydney, UNSW Press i.s.m. Australian National Maritime Museum, 2009, 192 p., ill.

49421. MELLE, MARIUS VAN, NIELS WISMAN, Hier gebeurde het...: Schreierstoren, 4 november 1927: ineens hing hij er. OA 61, 2009, 112-113, ill. *(betreft de gedenkplaat ter herinnering aan het feit dat de ontdekkingsreiziger Henry Hudson op 4 april 1609 van hier uit Amsterdam vertrok op welke reis hij later de naar hem genoemde rivier aan de andere kant van de oceaan ontdekte)*

49422. MILLER, PETER, In het spoor van Nansen: reis naar de Pool, deel 2: 2007. National Geographic Nederland-België 2009 (januari) 124-133, ill. *(vervolg van nr. 49430; moderne variant van de voornoemde reis)*

49423. MILLS, LEIF, Men of ice: the lives of Alistair Forbes Mackay (1878-1914) and Cecil Henry Meares (1877-1913). Whitby, Caedmon, 2008, 207 p., ill.

49424. MORTIMER, NIKI, Taking Banks' Florilegium to the nation. Signals 2009, nr. 87, 33-35, ill. *(zie ook nr. 49429)*

49425. PEREIRA FERNÁNDEZ, JOSÉ MANUEL, Andrès de Urdaneta: in memoriam en el quinto centenario de su nacimiento. RHN 26, 2009, Núm. 102, 7-22

49426. PIGAFETTA, ANTONIO, The first voyage around the world (1519-1522): an account of Magellan's expedition; ed. Theodore J. Cachey Jr. Toronto, University of Toronto Press, 2007, xlix, 203 p., ill.

49427. RODRÍGUEZ SALA, MARÍA LUISA, Cruzar el Atlántico al cuidado de los enfermos: cirujanos en la Carrera de Indias (II). RHN 26, 2009, Núm. 102, 47-59 *(vervolg van nr. 47509)*

49428. ROUNDTREE, HELEN C., WAYNE E. CLARK, KEN MOUNTFORD, John Smith's Chesapeake voyages, 1607-1609. Charlottesville, University of Virginia Press, 2007, 416 p., ill.

49429. SHAW, LINDSEY, Joseph Banks and the flora of the Australian east coast. Signals 2009, nr. 87, 30-32, ill. *(Banks vergezelde ontdekkingsreizer James Cook tijdens zijn eerste reis naar de Stille Ocean in 1768-1771; zie ook nr. 49424)*

49430. SIDES, HAMILTON, 1000 dagen in het ijs: reis naar de Pool, deel 1: 1893-1896. National Geographic Nederland-België 2009 (januari) 112-123, ill. *(over de expeditie van de Noor*

Fridtjof Nansen, die zich met zijn schip 'Fram' in het poolijs vastvoer en liet meevoeren in de richting van de Noordpool; zie ook nr. 49422)

49431. SPRUIT, RUUD, Vast in het ijs: de zoektocht naar de noordoost passage. Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 2008, 120 p., ill.

49432. TAYLOR, JAMES, The voyage of the Beagle: Darwin's extraordinary adventure aboard FitzRoy's famous survey ship. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2008, 192 p., ill.

49433. WILDEMAN, DIEDERICK, Het klassieke reisjournaal: Gerrit de Veer en de overwintering op Nova Zembla. In: (Jan Bos e.a. (red.)), Boekenwijsheid: drie eeuwen kennis en cultuur in 30 bijzondere boeken: opstellen bij de voltooiing van de Short-Title Catalogue, Netherlands (Zutphen, Walburg Pers, 2009) 27-33, ill.

49434. WILLIAMS, GLYNDWR e.a., Smoking coats and icebound seas: Cook's voyage to the Arctic. Whitby, Captain Cook Memorial Museum, 2008, 52 p.

Loods-, bergings- en reddingswezen

49435. BIEZEN, HENK VAN DER, Het Paard van Marken: Nederlands meest markante vuurtoren. Modelbouwer 71, 2009, 72-75, ill. *(zie ook nr. 49452)*

49436. BUKER, GEORGE E., The metal life car: the inventor, the imposter, and the business of lifesaving. Tuscaloosa (AL), University of Alabama Press, 2008, ix, 182 p., ill. *(behandelt het leven van uitvinder Joseph Francis)*

49437. DÉTRÉE, JEAN FRANÇOIS, Veilleurs et guetteurs, sémaphores du Cotentin. Bonsecours, Editions Point de vue, 2008, 60 p.

49438. DOBBENGA, AMBRO, De 'Grande Europa'. BW 64, 2009, 116-118, ill. *(persoonlijke herinneringen van de auteur als loods aan boord van een ro-ro schip van de Italiaanse rederij Grimaldi)*

49439. -, Vereniging Nederlandse Loodsen Sociëteit 1884-2009. BW 64, 2009, 224-227, ill.

49440. DUFFY, FRANCIS J., Always on station: the story of the Sandy Hook Ship Pilots. Fleischmanns (NY), Purple Mountain Press, 2008, 80 p., ill.

49441. FRANDSEN, LISE ASTRUP, Svitzer gennem 175 år. HSK 2008, 14-31, ill. *(met Engelse samenvatting)*

49442. HEUVELMAN, HENK, SOLAS en de cruise-industrie. BW 64, 2009, 208-209, ill. *(betreft de internationale maatregelen op het gebied van veiligheid en overlevingskansen van opvarenden bij een scheepsramp onder de naam SOLAS (Safety of Life at Sea))*

49443. KELDER, A.R., Het 'Loodsmansteeken'. BW 63, 2008, 471, ill.

49444. KNIP, RON, Verb(l)indend vuur: sein-, licht-, lijnschiet- en granaatpistolen in de collectie van het Legermuseum. Armamentaria 43, 2008/2009, 76-97, ill.

49445. MARNAU, HEINZ-JÜRGEN, 110 Jahre Leuchtturm Warnemünde: eine wichtige Orientierungshilfe für die Seeschifffahrt, eine einzigartige touristische Attraktion sowie beliebter Treffpunkt für soziale, sportliche und kulturelle Veranstaltungen. Nordlicht 16, 2008, Heft 61, 4-20, ill.

49446. MASON, KATHY S., Angel of the lighthouse: Elizabeth Whitney Williams. NM 18, 2008, no. 1, 29-38, ill. *(met Franse samenvatting)*

49447. OVERDUIN, DICK, Het wrakkenmuseum van Hille van Dieren. BW 64, 2009, 254-255, ill.

49448. -, Twee gouden redders nemen afscheid. BW 64, 2009, 203-205, ill. *(betreft de carrières van de redders Coen Bot jr. en Ane Ruijg tussen 1965 en 2008)*

49449. ROBERTS, OWAIN T.P., A sailing lifeboat, the Charles Henry Ashley of Cemaes, Ynys Môn. MW 29, 2008, 72-74

49450. ROBICHON, JEAN-PIERRE, Les pilotes de Seine et la transgression de l'autorité XVIIIe-Xxe siècles. CHM 2008, no. 65, 74-99

49451. WALLENBURG, J.A. VAN, Als 't diep verloopt verset men de bakens: de ontwikkeling van tonnen en boeien door de eeuwen heen. Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 2008, 778 p., ill.

49452. (N.N.), Paard van Marken. In: (H. van der Biezen (red.)), Scheepshistorie: het schaalmodel als reconstructie, nr. 6 (Emmen, Lanasta, 2008) 20-23, ill. *(betreft de vuurtoren van Marken, zie ook nr. 49435)*

Sleepvaart

49453. BIJL, JAAP, Adria-Tow d.o.o. Lekko 34, 2009, 6-7, ill. *(met vlootoverzicht)*

49454. -, Husbands's Shipyards Ltd. Lekko 34, 2009, 54-55, ill. *(behandelt de geschiedenis van deze reparatiewerf, die vijf motorsleepboten exploiteerde; met vlootoverzicht)*

49455. -, J. Johannsen & Sohn Schleppschiffahrt. Lekko 34, 2009, 103-108, ill. *(met vlootoverzicht)*

49456. BOOM, AUK, Sleepdienst B. Iskes & Zn.: de eerste rekeningen werden aan de keukentafel gemaakt. Spreekbuis 2008, nr. 103, 22-24, ill. *(met vlootoverzicht)*

49457. EIJSDEN, AART J. VAN, Werken voor de Zeeuwse kust. Lekko 34, 2009, 56-57, ill. *(betreft de sleepboten 'Runner' en 'Mehari' van scheepvaartbedrijf H.J. Wesselius te Maassluis)*

49458. FRANDSEN, LISE ASTRUP, Svitzer: safety and support at sea 1833-2008. Svitzer, 2008, 80 p., ill.

49459. HAAS, KEES DE, Invasie, juni 1944: belangrijke rol voor 'Seine' en 'Donau'. BW 64, 2009, 238-241, ill. *(betreft de deelname van een aantal Nederlandse sleepboten aan Operatie Overlord, de geallieerde invasie in Normandië in juni 1944)*

49460. JONG BEEKHUIJZEN, RON DE, Met de Poolzee in het ijs. Lekko 34, 2009, 10-11, ill. *(betreft een sleepreis in 1971)*

49461. KLEIN, PIETER, Rijnsleepvaart. Binnenvaart 18, 2009, nr. 1, 1-11, ill.

49462. OLDENBURG, W., Nederlandse zeeslepers in Duitse dienst, deel 1 en 2. Terugblik '40-'45: maandblad van de Documentatiegroep '40-'45 47, 2009, nr. 1 (480), 3-6, ill., nr. 2 (481), 5-8, ill.

49463. OSTERSEHLTE, CHRISTIAN, Die Urag im Eis: Schlepper der Bremer Unterweser Reederei im Wintereinsatz. DSA 30, 2007 (verschenen 2008) 9-67, ill. *(met Engelse en Franse samenvattingen)*

49464. OUWEHAND, NICO J., De Smit-Lloyd story. BW 64, 2009, 12-16, ill. *(zie ook nrs. 48430 en 48431)*

49465. RITCHIE, GARY, Laying pipe beneath the seven oceans. SM 44, 2009, no. 4, 29-31, ill.

49466. (N.N.), PKL Flore SIA. Lekko 34, 2009, 137-141, ill. *(betreft de geschiedenis van de sleepvaartbedrijven PKL SIA uit Estland en het Letse Ostas Flote SIA, die in 2009 fuseerden; met vlootoverzicht)*

49467. -, Z.W.S. Moerkerk 1923-2009. Lekko 34, 2009, 124, ill. *(betreft de carrière van een oud-directeur van Smit Tak Internationale Zeesleep en Bergingsbedrijf)*

Baggerbedrijf

49468. KRISPIJN, WOUT, Bagger perikelen: wie zijn neus schendt.... Spreekbuis 2008, nr. 102, 44-46, ill. *(betreft een baggerproject in Abu Dhabi in 1972)*

Pleziervaart – watersport

49469. BEECH, DONNA, Twee uur op, twee uur af: hoe vier jongens in recordtijd de Atlantische Oceaan overroeiden. Amsterdam, Podium, 2009, 248 p., ill.

49470. BRUINEKOOL, EVERT, 25 jaar DARP. SZ 32, 2008, nr. 10, 51, 53, ill. *(betreft een zeilwedstrijd met voornamelijk platbodems)*

49471. DU MOULIN, RICHARD, A look astern and the course ahead: a conversation with Sir Robin Knox-Johnston. Sea History 2008-09, no. 125, 10-12, ill. *(betreft een zeezeiler, die onder meer deelnam aan de Sunday Times Golden Globe Race in 1969)*

49472. FLETCHER, DAINA, Exposed!: the story of swimwear. Signals 2009, nr. 87, 2-8, ill. *(zie ook nr. 49478)*

49473. HUGHES, STEFFAN MEYRIC, They sand you sail. CB 2009, no. 247, 26-30, ill. *(betreft de Classic Sailing Club)*

49474. KOK, CLEMENS, Moitessier: zeiler, actievoerder, goeroe, bomenplanter, hippie en auteur. SZ 32, 2008, nr. 10, 27-31, ill. *(betreft Bernard Moitessier (1925-1994), bekend van de dubbele wereldomzeiling tijdens de Golden Globe Race in 1968)*

49475. MARION, RUUD VAN, De Hendrik Bulthuisstraat. MN 97, 2008, nr. 9, 54, ill. *(Hendrik Bulthuis 1892-1948) ontwikkelde een unieke bouwmethode die de zeilsport voor iedereen bereikbaar maakte)*

49476. MILES, PATRICIA, DAINA FLETCHER, Kathleen darling...: Jack Earl's voyage around the world 1947-48. Signals 2008-2009, nr. 85, 16-19, ill.

49477. PAYNE, DAVID, A champion of the world? Signals 2009, nr. 87, 18-20, ill. *(betreft een litho uit 1863 van de Australische roeikampioen Richard A.W. Green)*

49478. SCHMIDT, CHRISTINE, Woollen mermaids. Signals 2009, nr. 87, 10-13, ill. *(behandelt de evolutie van het moderne badpak; zie ook nr. 49472)*

49479. SCHOLTES, MICHIEL, ED BOK (red.), 1931-2006: vijfenzeventig jaar zestienkwadraatklasse: op familiebezoek = op famyljebesite. Amsterdam/Warmond, Het Park, 2006, 144 p., ill.

49480. TAYLOR, MIKE, Power struggle. CB 2008, no. 247, 50-52, ill. *(betreft de Round Britain Offshore Powerboat Race, die sinds 1969 slechts drie keer werd georganiseerd)*

49481. TUIJN, RALPH, Zes miljoen slagen: in 281 dagen de Stille Oceaan over. [Amsterdam], Nieuw Amsterdam Uitgevers, 2009, 238 p., ill.

49482. WALDING, MURRAY, Surf-o-rama: treasures of Australian surfing. Melbourne, The Miegunyah Press, 2008, 237 p., ill.

De mens op zee en in de haven

49483. AAKJÆR, JENS AKSEL, Sømand Jens Aksel Aakjær: erindringer ca. 1940-1945; red. Hanne Poulsen, Kåre Lauring. HSK 2008, 32-48, ill. *(met Engelse samenvatting)*

49484. ABEL, CHRISTINA, Sailors' snug harbor. Sea History 2008-09, no. 125, 22-25, ill. *(betreft een tehuis voor bejaarde zeelieden op Staten Island, New York)*

49485. BAAR, PETER-PAUL DE, Duitsers en Bargoens: Duitsers waren eeuwenlang grootste groep immigranten. OA 61, 2009, 79-81, ill. *(passim maritiem)*

49486. BERSEE, LEO, Op reis met Slauerhoff. BW 64, 2009, 151-152, ill. *(scheepsreizen van de scheepsarts-dichter Jan Jacob Slauerhoff in 1934-1935)*

49487. -, Verstekeling aan boord. Spreekbuis 2008, nr. 104, 68 *(persoonlijke herinneringen van de auteur aan zijn vaartijd aan boord van het vrachtschip 'Kaapgracht' in januari 1996)*

49488. BILLY, GEORGE J. and CHRISTINE M., Merchant mariners at war: an oral history of World War II. Gainesville (FL), University Press of Florida, 2008, 322 p., ill.

49489. BLEKER, OTTO P., FRANK LEQUIN, Ferdinand Dejean (1731-1797), chirurgijn van de VOC en opdrachtgever van Mozart. Geschiedenis der Geneeskunde 11, 2005, 111-120, ill.

49490. BOTTON, ALAIN DE, Ode aan de arbeid; vert. Jelle Noorman. Amsterdam/Antwerpen, Atlas, 2009, 351 p., ill. *(vertaald van 'The pleasures and sorrows of work' (Londen, Hamilton, 2009); passim maritiem)*

49491. BRINKMANN, TOBIAS, "Travelling with Ballin": the impact of American immigration policies on Jewish transmigration within Central Europe, 1880-1914. IRSH 53, 2008, 459-484, ill. *(met Engelse samenvatting)*

49492. BROEYER, ERIC A.M., Memoriaal memories. Spreekbuis 2008, nr. 102, 33-34, ill. *(persoonlijke herinneringen van de auteur aan zijn vaartijd aan boord van het m.s. 'Van Spilbergen' van de KPM)*

49493. BRUIJN, IRIS, Ship's surgeons of the Dutch East India Company: commerce and the progress of medicine in the eighteenth century. Amsterdam, Amsterdam University Press, 2009, 388 p., ill. *(handelseditie van het proefschrift, verschenen in 2004; zie nr. 39831)*

49494. BRUINS, WIM, Volle kracht met een 'speed' Victory: het geheim van de branderplaatjes. Spreekbuis 2008, nr. 103, 41-43, ill. *(persoonlijke herinneringen van de auteur aan zijn vaartijd als assistent wtk aan boord van het s.s. 'Baarn' van de KNSM in 1961)*

49495. -, Wacht te kooi of toch een boerennacht?: de dood van een schip. Spreekbuis 2008, nr. 104, 18-21, ill. *(persoonlijke herinneringen van de auteur aan zijn vaartijd aan boord van het m.s. 'Doris' van de KNSM in 1964)*

49496. CHERPAK, EVELYN M., Joseph K. Taussig's welcome to the US Navy: three wars in three years. Sea History 2008-09, no. 125, 42-45, ill.

49497. COLE, PETER, Wobblies on the waterfront: interracial unionism in progressive-era Philadelphia. Urbana/Chicago, University of Illinois Press, 2007, x, 227 p., ill.

49498. CONSTEN, PAUL, 'Schepen van hout, mannen van ijzer'. TvZ 2009, 26-45, ill. *(betreft de loopbaan van de stuurman en latere liberale staatsman Isaäc Dignus Fransen van de Putte (1822-1902); met Engelse samenvatting)*

49499. CONTENT, WILLEM, Het eerste schip in mijn monsterboekje: een reis met de Democraat. Spreekbuis 2008, nr. 103, 56-57, 59-60, ill. *(persoonlijke herinneringen van de auteur aan zijn vaartijd aan boord van een kustvaarder in 1946)*

49500. COONS, LORRAINE, From "company widow" to "new woman:" female seafarers aboard the "floating palaces" of the interwar years. IJMH 20, 2008, no. 2, 143-174 *(met Engelse, Duitse, Spaanse en Franse samenvattingen)*

49501. CORNILS, JOHANNES, Von Ording an den Südpol: Johannes Cornils, ein Fischerleben. Langenhorn, Cobra Verlag, 2008, 95 p., ill. *(biografie van de Duitse Noordzeevisser en walvisvaarder Johannes Cornils (1923-2008))*

49502. CRABBENDAM, TON, JOS KALDENBACH, Bedrog bij de VOC. GN 64, 2009, 21-23 *(betreft bosschieter Adriaan Dirksz. Crabbendam, die in 1742 onder de schuilnaam Jan Dirksz. van Sneek aanmonsterde op de Oostindiëvaarder 'Domburg' van de Kamer Amsterdam)*

49503. DANKER-CARSTENSEN, PETER, Joachim Ringelnatz' erste Reise als Schiffsjunge auf dem Segler Elli. DSA 30, 2007 (verschenen 2008) 347-352, ill. *(met Engelse en Franse samenvattingen)*

49504. D'ARCY, PAUL, Forum introduction: woman and the sea in the Pacific: a neglected dimension of Pacific maritime history. IJMH 20, 2008, no. 2, 259-264, ill. *(zie nrs. 49515, 49543 en 49549)*

49505. DERKSEN, RIEN, Varen als vroeger. Bokkepoot 208, nr. 186, 14, ill., nr. 188, 18-19, ill. *(vervolg van nr. 48459)*

49506. EPKENHANS, MICHAEL, Tirpitz: architect of the German High Seas Fleet. Washington (DC), Potomac Books, 2008, 107 p., ill. *(serie 'Military Profiles')*

49507. FARRINGTON, CLIFFORD, Biracial unions on Galveston's waterfront, 1865-1925. Austin (TX), Texas State Historical Association, 2007, x, 253 p., ill.

49508. FATAH, KARWAN, BOUKE WALSTRA, Een Friese schipper in Franse krijgsgevangenschap: het journaal van Wytze Gerbens Hellinga (1794-1795). De Vrije Fries 87, 2007, 143-172

49509. GORSKI, RICHARD, Employers' liability and the Victorian seaman. MM 95, 2009, 62-75

49510. HAGMARK-COOPER, HANNA, Raising children in a maritime setting: experiences and attitudes of twentieth-century seafrers' wives. DSA 30, 2007 (verschenen 2008) 237-250, ill. *(met Duitse en Franse samenvattingen)*

49511. HEER, JANNY DE, Hey buddy, de andere voet is voor jezelf: het leven van Huib Wijnants. Emmen, Lanasta, 2008, 316 p., ill. *(biografie van een stoker bij de Koninklijke Marine)*

49512. HEIJER, HENK DEN, Een onbekende zeeheld. In: (Ruud Baarda e.a.), Een eeuw Cornelis Jolstraat (Scheveningen, Houtebeen, 2005) 7-14 *(betreft de zeeheld Cornelis Jol, bijgenaamd Houtebeen (1597-1641))*

49513. HENRAT, PHILIPPE, Un soldat dans la Guerre d'Indépendance américaine, le journal du marquis de Bouillé. Gouverneur des Îles du Vent 1777-1783. CHM 2008, no. 65, 70-73

49514. HOUSTON, DAN, Keith Musto: making clothes for sail. CB 2009, no. 252, 30-31, ill. *(betreft de loopbaan van een zeiler, die ontwerper van zeilkleding werd)*

49515. HUFFER, ELISE, Women and navigation: does the exception confirm the rule? IJMH 20, 2008, no. 2, 265-284 *(zie nrs. 49504, 49543 en 49549)*

49516. JONES, JOHN TREASURE, Tramp to Queen; ed. Richard J. Tennant. Stroud, Tempus Publishing, 2008, 159 p., ill. *(betreft de loopbaan van de auteur, beginnend bij de wilde vaart en eindigend bij de Cunard Line)*

49517. JOSSE, LOÏC, Dez et Liz Pawson: mateloteurs de premier brin. LCM 2009, no. 214, 46-49, ill.

49518. KELDER, AB, Revolutie in Buenos Aires. Spreekbuis 2008, nr. 102, 59, ill. *(persoonlijke herinneringen van de auteur aan zijn vaartijd aan boord van het m.s. 'Alioth' van Van Nievelt, Goudriaan & Co. in 1955)*

49519. KLOS, SANDER, Een gezin met net zoveel leden als schepen (2): een drijvende kamer voor Stijn. SZ 32, 2008, nr. 10, 35-37, ill. *(betreft de varende familie Settels uit De Hoef; vervolg van nr. 48479)*

49520. KOOPS, ENNE, Van heide en ver: overzeese emigratie uit Drenthe (1948-1962). Waardeel 28, 2008, nr. 1, 5-15, ill.

49521. KRAAIJEVELD, CEES, Herinneringen aan de Kedoe (2). Spreekbuis 2008, nr. 104, 43, ill. *(reactie en aanvulling op nr. 46574)*

49522. KRISPIJN, WOUT, Een aap, een hond, kippen en meeuwen: een beestenboel aan boord. Spreekbuis 2008, nr. 103, 18-19, ill. *(persoonlijke herinneringen van de auteur aan zijn vaartijd aan boord van de hopperzuiger 'Hendrik Zanen' in 1970 in Abu Dhabi)*

49523. -, Varen op een dubbelwerkende Storkmotor: op vijf poten. Spreekbuis 2008, nr. 103, 54-55, ill. *(persoonlijke herinneringen van de auteur aan zijn vaartijd als derde wtk aan boord van de 'Hoogkerk' in 1965)*

49524. KVERNDAL, ROALD, The way of the sea: the changing shape of Mission in the seafaring world. Pasadena, William Cary Library, 2008, xxii, 390 p.

49525. L'HONORÉ NABER, HENRI, NVKK bestaat 65 jaar: steun voor kapitein van alle tijden. MN 97, 2008, nr. 7, 42-43, ill. *(betreft de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij, opgericht in 1943)*

49526. MACGILLIVRAY, DON, Captain Alex MacLean: Jack London's sea wolf. Vancouver, UBC Press, 2008

49527. MAIN, JAMES, A wartime apprenticeship....: first two voyages as a midshipman. SBr 82, 2008, 449, 451, ill. *(persoonlijke herinneringen van de auteur aan zijn vaartijd aan boord van het vrachtschip 'Menelaus' van Alfred Holt & Co. in 1943)*

49528. MEIJ, OTTO VAN DER, Michiel de Ruyter, 1607-1676: zeehelden en de macht van de Republiek: hoeders van De Ruyters naam. JCBG 62, 2008, 109-136, ill.

49529. MÉVEL, XAVIER, On fait la fête?: Anne Burlat et Jakez Kerhoas. LCM 2009, no. 213, 18-23, ill.

49530. MOBACH, NICO, Van de brug af gezien: de Blauwe Wimpel in Philadelphia. BW 63, 2008, 487-489, ill. *(persoonlijke herinneringen van de auteur aan zijn vaartijd als gezagvoerder ter koopvaardij)*

49531. MOCKFORD, JIM, The mystery of the brig Owhyhee's anchor and the disappearance of Captain John Dominis. NM 18, 2008, nos. 3-4, 105-119, ill. *(met Franse samenvatting)*

49532. MOOJEN, WILLEM H., Amerikaanse zeeman maandenlang vast op schip. BW 64, 2009, 24-25, ill. *(betreft de bemanning van de 'Gale Force', een in 1976 gebouwde Amerikaanse ex-marinesleepboot)*

49533. NEVE, R.G. DE, De scheepssoldijboeken van de VOC: online zoeken in de database VOC-dienaren. Genealogie 15, 2009, nr. 1, 22-24, ill.

49534. REVELEY, J.W.C., Path dependence: institutional change in New Zealand's port labour markets, 1950-1989. JTH 29, 2008, 193-212, ill.

49535. RHEINHEIMER, MARTIN, Slaven der blev slavehandler. Sjaek'len 2008 [verschenen 2009], 8-27, ill. *(betreft de Deense zeeman Hark Nickelsen (1706-1770), die onder meer voer voor de Deense West-Indische Compagnie; met Engelse samenvatting)*

49536. RODGER, IAIN, Edwin Fox: a Victorian seafarer 1825-84. MM 95, 2009, 194-206

49537. ROMMELSE, G.A., Tucht en leiderschap op de vloot in de zeventiende eeuw. MB 119, 2009, nr. 2, 44-47, ill.

49538. ROSSUM, MATTHIAS VAN, Hand aan hand (blank en bruin): een onderzoek naar solidariteit en de werking van globalisering, etniciteit en klasse onder zeelieden op de Nederlandse koopvaardij, 1900-1945. Amsterdam, Aksant, 2009, 264 p., ill. *(bewerking van de doctoraalscriptie, bekroond met de J.R. Bruijn-prijs van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis 2009)*

49539. SCHRÖDER, BOB, Als vierde stuurman op de Oranjefontein: een moeilijke reis. Spreekbuis 2008, nr. 103, 39, ill.

49540. SCOTT, IRVING CAPE, Forty six and a half years with the Clan Line....: Capt Irving Cape Scott. SBr 83, 2009, 6-11, ill.

49541. SHAW, JIM, Round Africa on a Suez survivor. SM 44, 2009, no. 5, 44-47, 49, ill. *(persoonlijke herinneringen van de auteur aan boord van de 'Hellenic Patriot' in 1981, een van de veertien schepen die tussen 1967 en 1975 vastzaten in het Suezkanaal)*

49542. STAVRIDIS, JAMES G., Destroyer captain: lessons of a first command. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2008, 224 p., ill.

49543. STEEL, FRANCES, Women, men and the southern octopus: shipboard gender relations in the age of steam, 1870s-1910s. IJMH 20, 2008, no. 2, 285-306, ill. *(zie nrs. 49504, 49515 en 49549)*

49544. VANOBBERGEN, BRUNO, 'Het gaat niet zozeer om het genezen, maar om het hervormen': over de rol en betekenis van het zeehospitaal voor kinderen in het hygiëneoffensief van het eind van de negentiende eeuw. TvG 122, 2009, nr. 1, 48-61, ill.

49545. VERMEULEN, ED, Requim voor een Zeevaarder; bew. Jan Aafjes. Spreekbuis 2008, nr. 104, 49-51, ill. *(betreft de loopbaan van Frans Tjallingii (1910-1930), leerling van de Gemeentelijke Zeevaartschool Texel te Den Burg)*

49546. WALKER, W.H., Master of all....: Herefords, horses, woolly jumpers and Jerseys. SBr 82, 2008, 450-451, ill.

49547. WILDEMAN, DIEDERICK, De belofte van Gerrit Westerneng. Zeemagazijn 35, 2008, nr. 4, 8-9, ill. *(betreft de tekeningen en dagboeken van Gerrit Westerneng (1859-1955), vervaardigd tijdens de expedities van de 'Willem Barents' in de periode 1879-1881)*

49548. WILSON, A. KING, An extra ingredient in the ....: lumpy cocoa? SBr 82, 2008, 452-456, ill. *(persoonlijke herinneringen van de auteur aan zijn vaartijd aan boord van het motorschip 'Riverton' ex-'Despina C' van rederij Chapmans in 1967)*

49549. WILSON, K.L. NALANI, Na Wahine Kanaka Maoli Holowa'a: native Hawaiian women voyagers. IJMH 20, 2008, no. 2, 307-324 *(zie nrs. 49504, 49515 en 49543)*

49550. WIT, ANNETTE DE, Onbestorven weduwen: zeemanshuwelijken in de 17de eeuw. GM 44, 2009, nr. 2, 37-41, ill. *(zie ook nr. 48522)*

49551. ZOMEREN, DICK VAN, Marconist Vleeschhouwer: oorlogsslachtoffer in het Verre Oosten. BW 64, 2009, 26-28, ill. *(betreft Hijman David Vleeschhouwer (1912-1944), die in maart 1944 omkwam aan boord van het s.s. 'Tjisalak' van de Java-China-Japan Lijn)*

49552. ZWART, H.J., Aucke Balk, een vergeten zeeheld. Koggenland 23, 2008, nr. 3 *(ook wel Augustijn Balck, geboren 1608)*

Schip en scheepsbouw – algemeen

49553. AGIUS, DIONISIUS S., Classic ships of Islam: from Mesopotamia to the Indian Ocean. Leiden/Boston, Brill, 2008, xxiii, 505 p., ill. *(serie 'Handbook of Oriental Studies', vol. 92)*

49554. AKKERMAN, PIET, Scheepsmodelbouw schaal 1:500: de Piet Akkerman collectie. Modelbouwer 71, 2009, 341-345, ill.

49555. ALSEMGEEST, NICO, MARCEL PLOMP, Het 'Boom Boat' project. Modelbouwer 70, 2008, 576-580, ill. *(betreft een 'boom boot', ook wel 'logpusher' en 'dozerboat', een bootje dat in Noord-Amerika in de houtbouw wordt gebruikt om boomstammen bijeen te brengen en daarna over water te verplaatsen)*

49556. AßKAMP, RUDOLF, CHRISTOPH SCHÄFER (Hrsg.), Projekt Römerschiff: Nachbau und Erprobung für die Ausstellung "Imperium, Konflikt, Mythos: 2000 Jahre Varusschlacht". Hamburg, Koehlers Verlagsgesellschaft, 2008, 152 p., ill.

49557. BAAR, BERT VAN, Het Czaar Peter bootje. SZ 33, 2009, nr. 1, 37-39, ill. *(betreft de bouw van een Zweedse Blekinge Eka, een eikenhouten werkboot)*

49558. BERG, GERRIE VAN DEN e.a. (red.), De Kamper Kogge: van OZ36 naar OLV04. Kampen, Stichting Kamper Kogge, 2007, 92 p., ill.

49559. BIEZEN, HENK VAN DER, De stelling van Howard I. Chapelle. In: (H. van der Biezen (red.)), Scheepshistorie: het schaalmodel als reconstructie, nr. 6 (Emmen, Lanasta, 2008) 18-19, ill.

49560. -, Eerbetoon aan Johannes Ploeg: postume uitgave "Bezanen en gaffelaars". Modelbouwer 71, 2009, 172-173, ill. *(zie ook nr. 49608)*

49561. BLAKE, GARY, Venice by water taxi. CB 2009, no. 248, 44-45, ill.

49562. BONIFACE, PATRICK, The mighty Mitschers. SM 44, 2009, no. 5, 50-52, ill.

49563. BOVEN, GRADDY, AB HOVING, Scheepskamelen & waterschepen: 'eene ellendige talmerij, doch lofflijk middel'. Zutphen, Walburg Pers, 2009, 96 p., ill.

49564. BRUIJN, WIM DE, Romke ter Horst bouwt Hollandse boot. SZ 33, 2009, nr. 2, 70-71, ill.

49565. BRUINEKOOL, EVERT, PETER HAMER, De laatste steekhengst gered. SZ 33, 2009, nr. 2, 54-55, ill.

49566. BUHLER, JEAN E., Develoment of the Miami 63-foot aircraft rescue boat. NM 18, 2008, nos. 3-4, 173-184, ill. *(met Franse samenvatting)*

49567. BURGELER, GERRIT VAN, Modern zusterschip voor 'De Meern 1': dagtochten in en om Woerden. BW 64, 2009, 248-249, ill. *(betreft een reconstructie van een rivierschip uit de Romeinse tijd, gevonden bij Vleuten-De Meern in 2003)*

49568. -, 'The Windjammer Project': Royal Huisman bouwt luxe privé-bark. BW 64, 2009, 156-158, ill.

49569. BUTTERLEY, KEITH, KEN MACPHERSON, River class destroyers of the Royal Canadian Navy. St. Catherines (ON), Vanwell Publishing, 2008, viii, 128 p., ill.

49570. BUXTON, IAN, Big gun monitors: design, construction and operations 1914-1945. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2008, 256 p., ill. *(herziene en uitgebreide uitgave van de eerder in 1978 verschenen editie)*

49571. CHEVALIER, FRANÇOIS, Classic yachts; vert. door Josephine Bacon. New York/Londen, Abbeville Press, 2008, 203 p., ill.

49572. COCKER, MAURICE, Royal Navy submarines, 1901 to the present day. Barnsley, Pen & Sword Maritime, 2008, 136 p., ill.

49573. CONE, PHILIP J., From landing craft to ferry. SM 44, 2009, no. 5, 26-28, 30, ill. *(behandelt de ontwikkeling van het moderne roro-schip)*

49574. EMKE, COR, 't Fortuin: restauratie boeier anno 1797. In: (H. van der Biezen (red.)), Scheepshistorie: het schaalmodel als reconstructie, nr. 6 (Emmen, Lanasta, 2008) 72-80, ill.

49575. FEIGE, THOMAS, Heuer, Polt und Zeesenkahn: eine Ausstellung zum traditionellen Holzbootsbau an der südlichen Ostseeküste. Logbuch 45, 2009, 32-36, ill.

49576. FONTENOY, PAUL E., Restoring a landing craft, vehicle and personnel, part 1 and 2. NRJ 54, 2009, 21-30, ill., 97-108, ill.

49577. GÖHREN, HARALD, Die sizilianische Lautello. Logbuch 45, 2009, 10-12, ill.

49578. GOURLEY, JOHN, Arleigh Burke-Class guided missile destroyers. Carrollton (TX), Squadron/Signal Publications, 2007, 52 p., ill.

49579. HALL, NICK, A bold design. SM 44, 2009, no. 3, 20-23, ill. *(betreft de onderzeeboten van de K-klasse van de Royal Navy)*

49580. -, A hunting we will go. SM 44, 2009, no. 1, 26-27, 29-30, ill. *(betreft de Black Swan-klasse van de Royal Navy)*

49581. -, In advance of Astute. SM 44, 2009, no. 7, 46-49, ill. *(betreft de geschiedenis van de door kernenergie voortgestuwde onderzeeboten van de Royal Navy)*

49582. -, Sheep with teeth. SM 44, 2009, no. 6, 26-27, 29-30, ill. *(behandelt de geschiedenis van een aantal vliegkampschepen tijdens de Tweede Wereldoorlog)*

49583. -, That sinking feeling. SM 44, 2009, no. 4, 42-45, ill. *(behandelt het af laten zinken van afgedankte schepen in plaats van deze te slopen, waardoor een kunstmatig rif ontstaat)*

49584. -, Towards invisibility. SM 44, 2009, no. 2, 38-42, ill. *(betreft de ontwikkeling en toepassing van nieuwe technieken en materialen bij de bouw van marineschepen)*

49585. HOUSTON, DAN, ISCA ethnic craft collection: where are they now? CB 2009, no. 252, 10-11, ill. *(betreft een collectie van ca. 300 traditionele vaartuigen, verzameld tussen 1969 en 1996)*

49586. JACOBS, PAUL, Miniature ship models: a history and collector's guide. Barnsley, Seaforth Publishing, 2008, 176 p., ill.

49587. JANSMA, KLAAS, MARTEN SANDBURG, Lemster skûtsje. Leeuwarden, PENN Uitgeverij, 2008, 176 p., ill.

49588. JOHNSTONE-BRYDEN, RICHARD, Rebel rouser. CB 2009, no. 248, 20—23, ill. *(betreft enkele zeiljachten, waarvan het ontwerp is gebaseerd op de Rebel One ontwerpen uit 1949)*

49589. KEWELOH, HANS-WALTER, Traditionelle Boot in Deutschland, Teil 7: Weidung und Weidlingbauer am Hochrhein. DSA 30, 2007 (verschenen 2008) 99-124, ill. *(met Engelse en Franse samenvattingen)*

49590. LAROCHE, DANIEL, Sailboats used on the St Lawrence River in Quebec City, Canada, in the 18th century: tradition and adaptation. IJNA 38, 2009, 21-37, ill.

49591. LAVERY, BRIAN, River-class frigates and the Battle of the Atlantic, a technical and social history. Greenwich, National Maritime Museum, 2006, 256 p., ill.

49592. LE FLOCH, SERGE, Les Troys de Fowey: few boats for happy few. LCM 2009, no. 211, 64-69, ill.

49593. LEEK, MICHAEL, An 18th-century naval brig: an example of a full-framed model made by the late Ewart C. Freeston. MS 2008, nr. 144, 20-26, ill.

49594. LIESEGANG, TOM, CATHARINA OOIJENS, Floating heritage. CB 2009, no. 251, 22-25, ill. *(betreft het varend erfgoed en de FONV)*

49595. MAES, JÉRÔME, Le lougre chalutier du Tréport. LCM 2009, no. 214, 26-35, ill.

49596. MARQUARDT, KARL HEINZ, Schiffe des Orients: ein Kaleidoskop von Schiffsmodellen. Logbuch 45, 2009, 4-9, ill.

49597. McCART, BEIL, Daring Class destroyers. Cornwall, Maritime Books, 2008, 240 p., ill.

49598. MEER, SJOERD DE, Matarò-model: het oudste scheepsmodel geeft geheimen prijs! In: (H. van der Biezen (red.)), Scheepshistorie: het schaalmodel als reconstructie, nr. 7 (Emmen, Lanasta, 2009) 28-49, ill.

49599. MÉVEL, XAVIER, Nicolas Vivier: le bateau dans le sang. LCM 2009, no. 212, 62-67, ill.

49600. MOOIJ, ROB, Nederlands laatste parlevinker uit de vaart: waterlijnmodel schaal 1:87. Modelbouwer 71, 2009, 21-23, ill. *(zie ook nrs. 48531 en 48674)*

49601. MORGAN, TIM, Scale model warships. Worcestershire, Traplet Publications, 2008, 116 p., ill.

49602. MOUTON, PATRICK, L'arsenal des galères de Marseille. LCM 2009, no. 211, 26-35, ill.

49603. NEWMAN, STEVE, The noble coble. CB 2009, no. 249, 32-36, ill. *(betreft een Engels traditioneel open vissersschip)*

49604. NIJNTJES, HANS, Spoorpont Enkhuizen-Stavoren. Modelbouwer 71, 2009, 208-217, ill.

49605. OURDY, DAVID, A survey of American pirogues. NRJ 53, 2008, 204-213, ill.

49606. PANCHELIEV, KALOYAN, Splinter fleet: the submarine chasers SC-314 and SC-385 in the Bulgarian Navy. NRJ 54, 2009, 3-10, ill.

49607. PANNEKOEK, JAN, Bouwbeschrijving Aalsmeerse praam, schaal 1:25; red. Henk van der Biezen. Modelbouwer 71, 2009, 87-94, ill.

49608. PLOEG, J., Bezanen en gaffelaars: schepen van 't Overmaas, visschuiten van de Zuid-Hollandse eilanden uit de jaren 1600-1850; red. bewerking A.G. Hendriks en H. van der Biezen. Emmen, Lanasta, 2008, 207 p., ill. *(zie ook nr. 49560)*

49609. POLDERVAART, A.A., A.G. HENDRIKS, Dammes Erve: bunhoeker voor de Noordzeevisserij. In: (H. van der Biezen (red.)), Scheepshistorie: het schaalmodel als reconstructie, nr. 6 (Emmen, Lanasta, 2008) 25-51, ill.

49610. PRESTON, RALPH, The Viking ship (circa 950 A.D.). NRJ 54, 2009, 67-80, ill.

49611. RAINSBURY, DAVID, Test of time: Vancouver 27. CB 2009, no. 252, 32-37, ill.

49612. REINDERS, REINDER, YPIE AALBERS, Friese klinkerschepen in de vroege Middeleeuwen. De Vrije Fries 87, 2007, 9-28

49613. SCHEIJGROND, BERT, Vissende globetrotters. MN 98, 2008, nr. 2, 55-57, ill. *(behandelt de geschiedenis van de vrieshektrawler)*

49614. SCHENK, PETER, German aircraft carrier developments. WI 45, 2008, 128-160, ill.

49615. SCHUTTEN, G.J., De pegzomp: een extreem aangepast schip. In: (H. van der Biezen (red.)), Scheepshistorie: het schaalmodel als reconstructie, nr. 6 (Emmen, Lanasta, 2008) 5-17, ill.

49616. SHAW, JIM, North to Alaska. SM 44, 2009, no. 6, 20-23, ill. *(behandelt de maritieme industrie van Alaska)*

49617. SMIT, MENNO, Onder zeil op jacht naar het zilver van de zee: ruim vijfhonderd jaar haringdrijfnetvisserij op de Noordzee met buizen, bommen en loggers, deel 1: De haringbuis. SZ 33, 2009, nr. 2, 31-37, 39, ill.

49618. SMITH, MARTIN, Motoring afloat. CB 2009, no. 248, 56-61, ill. *(betreft een aantal motorboten, gebouwd in de late jaren 1950 door Donald Healy, bouwer van sportwagens)*

49619. -, New lines for beauty. CB 2009, no. 247, 14-18, ill. *(betreft het zeiljacht 'Alerion Express 28', ontwikkeld vanuit de 'Express 27', ontworpen door Carl Schumacher, in combinatie met de 'Alerion' van Herreshoff uit ca. 1912)*

49620. SMYLIE, MIKE, Clovelly and the renaissance of the eco-picarooner. CB 2009, no. 248, 46-49, ill.

49621. -, Sailing canoes then and now. CB 2009, no. 252, 40-44, ill.

49622. -, The fishing boats of Loch Fyne. CB 2009, no. 251, 34-39, ill.

49623. SNIJDER, GEORGE, De penterbak. Bokkepoot 2009, nr. 189, 40-41, ill.

49624. SPITS, ELISABETH, De eerste Nederlandse Optimist. Zeemagazijn 36, 2009, nr. 1, 2-3, ill. *(behandelt naast de Optimistklasse, naar een ontwerp van Clark Mills, ook de Piraatklasse, ontworpen door Jaap Kraaier)*

49625. -, IJs en weder dienende. Zeemagazijn 35, 2008, nr. 4, 1-2, ill. *(betreft ijsschuiten en ijszeilers)*

49626. STAMMERS, MICHAEL, Sailing barges of the British Isles. Stroud, The History Press, 2008, 160 p., ill.

49627. STEPHENS, SIMON, The Thomson Collection of Ship Models at the Art Gallery of Ontario. NRJ 54, 2009, 81-96, ill.

49628. STERN, ROBERT C., Yorktown Class aircraft carriers. Carrollton (TX), Squadron/Signal Publications, 2007, 52 p., ill. *(zie ook nr. 44531)*

49629. STEVENS, DAVID, The lumberyard for model shipwrights. MS 2008, nr. 144, 27-35, ill.

49630. SUMRALL, ROBERT F., Sumner-gearing-class destroyer: their design, weapons, and equipment. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2008, 292 p., ill.

49631. TORRE, GABRIEL, MICHEL MANTIN, Les hydravions transatlantiques Français: des origines au Laté 631 d'Air France. Neptunia 2009, no. 253, 21-28, ill.

49632. VARRON, VINCENT, Les sinagos: voiles rouges du golfe. LCM 2009, no. 213, 24-35, ill.
49633. WEGMAN, TON, Zijzwaarden: een zestiende-eeuwse innovatie. In: (H. van der Biezen (red.)), Scheepshistorie: het schaalmodel als reconstructie, nr. 7 (Emmen, Lanasta, 2009) 56-59, ill.
49634. WIJK, HERMAN VAN, De snik. Bokkepoot 2009, nr. 188, 44-45, ill.
49635. WINFIELD, RIF, British warships in the age of sail, 1714-192: design, construction, careers and fates. Barnsley, Seaforth Publishing, 2007, xvi, 384 p., ill. *(behoort bij nr. 42473)*
49636. ZUIDHOEK, ARNE, Schoener. SZ 33, 2009, nr. 1, 45, ill.
49637. -, Xebec. SZ 32, 2008, nr. 10, 39, ill.
49638. ZUIDLAND, JEROEN VAN, Oudste scheepsmodel bijna eeuw ouder: Mataró-model terug in Maritiem Museum Rotterdam. Modelbouwer 71, 2009, 171, ill.
49639. (N.N.), Le modélisme espagnol. Neptunia 2009, no. 253, 51-55, ill.

SCHIP EN SCHEEPSBOUW – SCHEEPSBOUW

49640. ANDRIESEN, J.H.J., Keizer Wilhelm II en de bouw van de Duitse oorlogsvloot. In: (Hans Andriessen e.a. (hoofdred.)), De grote oorlog: kroniek 1914-1918: essays over de Eerste Wereldoorlog, deel 18 (Soesterberg, Aspekt, 2009) 243-274
49641. AUZÉPY-BRENNEUR, GEORGES, Victor Brix. LCM 2009, no. 214, 50-61, ill. *(betreft Victor-Charles Brix (1890-1974), een van oorsprong Russische ontwerper van zeilschepen)*
49642. BRUIJN, JAAP R., Wie schrijft, beklijft: de Amsterdamse burgemeester Nicolaas Witsen. In: (Jan Bos e.a. (red.)), Boekenwijsheid: drie eeuwen kennis en cultuur in 30 bijzondere boeken: opstellen bij de voltooiing van de Short-Title Catalogue, Netherlands (Zutphen, Walburg Pers, 2009) 157-166, ill. *(behandelt Witsen (1641-1717) en zijn twee scheepsbouwboeken 'Aeloude en hedendaegsche scheepsbouw en bestier' uit 1671 en 'Architectura navalis' uit 1690)*
49643. BUCHANAN, ANGUS, Brunel: the life and times of Isambard Kingdom Brunel. Londen, Continuum International Publishing Group, 2006, 320 p., ill.
49644. BULLERS, RICK, Quality assured: shipbuilding in colonial South Australia and Tasmania. Adelaide (SA), Department of Archaeology, Flinders University, 2006, 72 p., ill. *(serie 'Flinders University MAMS', no. 8)*
49645. BUXTON, IAN, Recycling old ships. SM 44, 2009, no. 3, 26-27, 29-30, ill.
49646. CORTÉS, JOSÉ-LUIS, Étude comparative des embarcations de pêche et de cabotage en Méditerranée occidentale: construction, familles typologiques et évolution de leur architecture navale du XVIIe à la première moitié du XXe siècle. CHM 2008, no. 65, 121-130
49647. DIJK, PIET VAN, Historische scheepswerf C.A. Meerman. BW 64, 2009, 72-73, ill.
49648. EEKHOF, WILTO, Bijlsma Shipyard BV in Lemmer. BW 64, 2009, 17-19, ill.
49649. ERLAM, PAUL, 100 years old Woottens Boatyard: not messing about. CB 2009, no. 247, 58-59, ill.
49650. FERREIRO, LARRIE D., Review article: ships, shapes and architecture. IJNA 38, 2009, 174-176 *(betreft Horst Nowacki en W. Lefèvre (eds.), 'Creating shapes in civil and naval architecture: a cross-disciplinary comparison' (Berlijn, 2007) en Peter Quartermaine, 'Building on the sea: form and meaning in modern ship architecture' (Londen, 1996))*
49651. GERRITSEN, STEVEN, De Arnhemsche Stoomsleephelling Maatschappij. Bokkepoot 2009, nr. 188, 25-29, ill.
49652. GRUND, WIM, Schepen voor de Nederlandse regering: techniek en feestelijke tewaterlatingen. Spreekbuis 2008, nr. 103, 9-12, ill.

49653. -, DICK SCHOUTEN, Fraaie ontwerpen van Scheepsbouwbureau M.A. Schouten: Dirk Schouten Hzn (1878-1961). Spreekbuis 2008, nr. 102, 15, 17-19, ill.
49654. GUIOL, JEAN PIERRE, Forges et Chantiers de la Méditerranée (F.C.M.), des origines à la première guerre mondiale. Neptunia 2008, no. 252, 32-45, ill.
49655. HEINZ, JOHN, The Chicago Club sails on. NRJ 54, 2009, 41-44, ill. *(zie ook nr. 48613)*
49656. HOFF, BRUCE, The case for building from scratch. NRJ 54, 2009, 37-40, ill.
49657. HOVING, AB, Dutch shipbuilding in the seventeenth century. NRJ 53, 2008, 19-30, ill. *(zie ook nr. 49658)*
49658. -, La construction hollandaise au XVIIe siècle. Neptunia 2009, no. 253, 29-39, ill. *(vertaling van nr. 49657)*
49659. HUIG, MAURA, JAAP SCHIPPER, Van wind naar stoom: een eeuw industriecultuur in de Zaanstreek. Wormerveer, Stichting Zaans Erfgoed i.s.m. Stichting Uitgeverij Noord-Holland, 2008, 312 p., ill.
49660. HUIZINGA, DIRK, Scheepsbouw in Stavoren 1846-1920; medew. Jan Visser. [Drachten], Huizinga, [2008], 191 p., ill.
49661. JANSEN, FRITS J., Scheepstimmerwerf De Hoop met werfbazen De Roos & Van der Meijden (deel 1). SZ 33, 2009, nr. 2, 21-25, ill.
49662. KRAMER, REINHARD, Betonschiffbau in der DDR. Nordlicht 16, 2008, Heft 61, 25-29, ill.
49663. MARTIN, KENNETH R., Patriarch of Maine shipbuilding: the life and ships of Gardiner G. Deering. Woolwich (ME), Jackson Parker; Gardiner (ME), Tilbury House Publishers, 2008, 216 p., ill.
49664. McCAFFERY, LLOYD, Wooden ship construction: notes and observations: cant frames. NRJ 54, 2009, 31-36, ill. *(vervolg van nr. 49665)*
49665. -, Wooden ship construction: notes and observations: deck planking. NRJ 53, 2008, 214-223, ill. *(zie ook nr. 49664)*
49666. McCLUSKIE, TOM, No place for a boy: a life at Harland & Wolff. Stroud, Temple, 2007, 160 p., ill.
49667. MONDFELD, WOLFRAM ZU, Enzyklopädie des historischen Schiffsmodellbaus, Band 3.1/3.2 Der Rumpf; Hrsg. Barbara zu Wertheim. Villingen-Schwenningen, Neckar-Verlag, 2009, 2 dl., 431 p., ill. *(zie ook nrs. 45679 en 48620)*
49668. NOWACKI, HORST, WOLFGANG LEFÈVRE (eds.), Creating shapes in civil and naval architecture: a cross-disciplinary comparison. Berlijn, Max-Planck-Institut für Wissenschaftsgeschichte, 2007, 2 dl. (194, 235 p.), ill. *(serie 'Max Planck Institute for the History of Science', Preprint 338)*
49669. O'HARA, GEORGE C., Ironfighters, outfitters and bowler hatters. Prestwick, South Ayrshire, Clyard Novella, 1997, 356 p., ill.
49670. O'REILLY, REBECCA, Australian-built woorden sailing vessels of the South Australian interstate trade. Adelaide (SA), Department of Archaeology, Flinders University, 2007, 104 p., ill. *(serie 'Flinders University MAMS', no. 5)*
49671. PILLING, RONALD, Slaves in the shipyard: David Stodder, Constellation, and slavery in the early American republic. NRJ 53, 2008, 194-203, ill.
49672. PLUMMER, RUSSELL, Visentini revolution continues. SM 44, 2009, no. 4, 22-24, 26-27, ill. *(betreft een aantal Britse vrachtschepen, gebouwd bij Cantieri Navale Visentini in Donado, Italië)*
49673. RYSZKA-ONIONS, ALLAN, Croatian phoenix. SM 44, 2009, no. 1, 22-25, ill. *(betreft een aantal schepen, gebouwd op de '3 Maj' scheepswerf in Rijeka, Kroatië)*

49674. -, Dreadnoughts to box boats. SM 44, 2009, no. 5, 20-23, ill. *(betreft de geschiedenis van de scheepsbouwindustrie in de Poolse stad Szczecin)*

49675. SCHEIJGROND, BERT, Maaskant Shipyards viert zestigjarig bestaan: van lieren tot sleepboten. MN 97, 2008, nr. 10, 36-37, ill. *(zie ook nr. 48616)*

49676. SCHÜSSLER, FRANZ JOSEF, Gefügte Decksbalken im Schiffsmodellbau. Logbuch 44, 2008, 192-198, ill.

49677. SMITS, HAN, De verdwenen scheepstimmerwerven van Waspik, Deel 1: 1722-1808. Bokkepoot 2009, nr. 189, 30-32, ill.

49678. STARKEY, DAVID J., HUGH MURPHY (eds.), Beyond shipping and shipbuilding: Britain's ancillary maritime interests in the twentieth century. Hull, University of Hull, Maritime Historical Studies Centre, 2007, vii, 220 p., ill.

49679. TUDOR, GEOFFREY, Brunel's hidden kingdom. Paignton, Creative Media Publishing, 2007, 160 p., ill.

49680. VRIES, BIEB, HUIB & HENK DE, Koninklijke De Vries Scheepsbouw 100 jaar: 1906-2006. Aalsmeer, Koninklijke De Vries Scheepsbouw, 2007, 263 p., ill.

49681. WILLIS, PETER, Company of craftsmen. CB 2008, no. 247, 36-39, ill. *(betreft de traditionele scheepswerf Butler & Co.)*

49682. ZAN, LUCA, FRANCO ROSSI, STEFANO ZAMBON, Il discorso del maneggio: pratiche gestionale e contabile all'Arsenale di Venezia, 1580-1643. Bologna, Societa Editrice il Mulino, 2006, 466 p.

Schip en scheepsbouw – schip

49683. ARMINAS, DAVID, The sailing ship: City of Ottawa. Argonauta 26, 2009, nr. 1, 14-20, ill.

49684. BALDWIN, BERNARD, HMS Roebuck. MS 2008, nr. 144, 63-72, ill.

49685. BEE, MIKE, A salute to the crew....: HMS "Penelope's" war. SBr 82, 2008, 465-467, ill.

49686. BEEK, ARIE TER, Wieringeraak terug in Spakenburg. Tagrijn 2008, nr. 4, 24-25, ill. *(betreft de Wieringeraak WR54, gebouwd in 1912 bij scheepswerf Zwolsman te Workum)*

49687. BERSEE, LEO, Bijzondere ontmoeting op Curaçao. BW 64, 2009, 7-8, ill. *(betreft een bezoek van het s.s. 'Rotterdam' aan Willemstad, Curaçao, in januari 1997)*

49688. -, De tranen van de 'Maassluis'. BW 64, 2009, 57, ill. *(betreft de scheepsramp met de tanker 'Maassluis' van Nedlloyd voor de Algerijnse kust in februari 1989)*

49689. BEVERIDGE, BRUCE e.a., Titanic: the ship magnificent, volume one: design & construction, vol. two: interior design & fitting out. Stroud, The History Press, 2008, 686, 510 p., ill.

49690. BIEZEN, H. VAN DER, De Rotterdam weer thuis: het schip en haar model. Modelbouwer 71, 2009, 24-25, ill.

49691. BLOEMENDAAL, MICHIEL, De restauratie van de 'Elbe': het kost een paar centen, maar dan heb je ook wat..... BW 64, 2009, 144-146, ill.

49692. BOLOTENKO, GEORGE, M.S. Nelly and the port of Quebec: not just Pier 21. Argonauta 25, 2008, nr. 4, 7-14, ill.

49693. BONNER, KIT & CAROLYN, USS Missouri at war. St. Paul (MN), Zenith Press, 2008, 160 p., ill.

49694. BOOM, AUK, Het tweede leven van een Zeeuwse klipper: actieve vaarvakanties voor mensen met een beperking. Spreekbuis 2008, nr. 102, 51-53, ill. *(betreft de 'Lutgerdina' ex-'L'Esperance', gebouwd ca. 1892 bij scheepswerf Boot te Leiderdorp)*

49695. BREMMER, MARIUS, Oorlogsmonument in de Surinamerivier: de 'Goslar'. BW 63, 2008, 485-486, ill. *(betreft een vrachtschip van de Norddeutsche Lloyd, gebouwd in 1929)*

49696. BRUNS, WERNER, Sovereign of the Seas: Versuch einer Annäherung. Logbuch 44, 2008, 167-180, ill., 45, 2009, 37-38, ill. (correcties)

49697. BUINING, WIM, Wat voer/vaart daar (deel 4-slot). Binnenvaart 18, 2009, nr. 1, 61-63, ill. *(betreft het motorvrachtschip 'Twenthe-Dinkel'; vervolg van nr. 48648)*

49698. CARR, REG, 'Ugly duckling' RN style. SM 44, 2009, no. 4, 50-53, ill. *(betreft de kruiser HMS 'Blake' van de Tiger-klasse)*

49699. DACEY, TIMOTHY J., Farewell Queen Elizabeth 2. StB 65, 2008, No. 4, 5-21, ill.

49700. DARLINGTON, ROBERT, FRASER McKEE, Three Princes armed. Z.Pl., eigen uitgave, 2008, xviii, 206 p., ill. *(betreft drie schepen van de Prince Line, 'Henry', 'David' en 'Robert', oorspronkelijk luxe passagiersschepen, maar tijdens de Tweede Wereldoorlog omgebouwd voor oorlogsdoeleinden)*

49701. DAS, ROBBERT, Beroemde zeilschepen in Das-perspectief: familie-zeeracer Hestia, 1959. SZ 33, 2009, nr. 1, 40-41, ill.

49702. -, Beroemde zeilschepen in Das-perspectief: Whitebread Race-winnaar Flyer I, 1977. SZ 32, 2008, nr. 10, 40-41, ill.

49703. DELGADO BAÑÓN, LUIS, La fragata Proserpina. Barcelona, Editorial Noray, 2008, 452 p.

49704. DESMOND, KEVIN, Current form. CB 2009, no. 251, 44-45, ill. *(betreft de elektrisch aangedreven motorboot 'Julika 660' ex 'Julika', gebouwd in 1948)*

49705. DEXHEIMER, GUNTHER, Binnenvaart in kleur (deel 25): sleepvrachtschip Harpen 29. Binnenvaart 18, 2009, nr. 1, 37-38, ill.

49706. DONSELAAR, HERBERT VAN, De ondergang van een LASH-carrier: het München mysterie. Spreekbuis 2008, nr. 104, 56-57, ill. *(betreft de ramp met een schip van de HAPAG Lloyd in december 1978)*

49707. DORLEIJN, PETER, Zomaar een foto. Tagrijn 2009, nr. 2, 19-21, ill. *(betreft de Workumer aak EH116, gebouwd op de werf van Ulbe Zwolsman in Workum in 1914)*

49708. EEKHOF, WILTO, Bijna vijfentwintig jaar onderweg. BW 64, 2009, 196-197, ill. *(betreft de kruiplijncoaster 'Eems Coast', ex-Galaxa', ex-'Galatea', gebouwd bij Ferus Smit in Westerbroek in 1985)*

49709. EMTAGE, ROGER, The final westbound transatlantic voyage of QE2. StB 65, 2008, No. 4, 29-39, ill.

49710. EVERETT, SIMON, Gee whizz. CB 2008, no. 247, 53-54, ill. *(betreft de wedstrijdmotorboot 'Gee')*

49711. EYHOFF, DIETER, Die Gierfähre Jupp Seiler (Teil 2, Schluss). Logbuch 44, 2008, 181-183, ill. *(vervolg van nr. 48676)*

49712. FREELS, DIETER, MICHAEL VON SARNOWSKI, Der Schoner St. Roch: ein Schiff der Royal Canadian Mounted Police (RCMP). Logbuch 45, 2009, 24-31, ill.

49713. GALLUZZO, JOHN J., Pride of San Diego. SM 44, 2009, no. 6, 52-54, ill. *(betreft de geschiedenis van het zeilschip 'Star of India', gebouwd in 1863 en tegenwoordig onderdeel van het San Diego Maritime Museum)*

49714. GAUBERT, YVES, L'"Hermione" à deux ans du baptême. LCM 2009, no. 213, 36-39, ill.

49715. GOLDMAN, KENNETH H., Attack transport: USS Charles Carroll in World War II. Gainesville (FL), University Press of Florida, 2008, 348 p., ill.

49716. GRALA, SUZANNE, Vivid dreams. CB 2009, no. 248, 14-18, ill. *(betreft de 'Vivid, een Thames bawley, gebouwd in de jaren 1860)*

49717. -, Steam-driven passion. CB 2009, no. 249, 46-48, ill. *(betreft het stoomschip 'Lady Constance', ontworpen en gebouwd door Glyn Lancaster Jones)*

49718. HAAS, KEES DE, Zeesleepboot Zwarte Zee, 1933-1966. In: (H. van der Biezen (red.)), Scheepshistorie: het schaalmodel als reconstructie, nr. 6 (Emmen, Lanasta, 2008) 54-71, ill.

49719. -, Zestig jaar geleden: Amsterdammers bouwen de 'Oslofjord': vlaggenschip van de Noorwegen-Amerika Lijn. BW 64, 2009, 141-143, ill.

49720. HARVEY, CLIVE, The forgotten liner. SM 43, 2008, no. 12, 18-21, ill. *(betreft het passagiersschip 'Queen Elisabeth' van rederij Cunard, gebouwd in 1940 en in 1972 door brand verwoest)*

49721. HAYNES, JOHN R., USS Gearing: DD710. MS 2008, nr. 144, 10-19, ill.

49722. HEIJVELD, WOUTER, MICHIEL GERMANS, Stoomschip Insulinde en de hoogtijdagen van de vaart op de Oost. In: (H. van der Biezen (red.)), Scheepshistorie: het schaalmodel als reconstructie, nr. 7 (Emmen, Lanasta, 2009) 60-80, ill.

49723. HENDRIE, JAMES, Passing of the Mauretanias. SM 44, 2009, no. 6, 46-49, ill. *(betreft de twee schepen 'Mauretania' van rederij Cunard, resp. van 1906 en 1938)*

49724. HENDRIKS, BOB, De motorreddingboot Prins Hendrik. Modelbouwer 71, 2009, 288-292, ill.

49725. HEUVELMAN, HENK, Scheepsportret. BW 64, 2009, 211, ill. *(betreft de kustmijnenveger 'AMS 60 Bernisse', gebouwd in 1955 bij de Boelwerf te Temse, België, als M927 'Spa')*

49726. HOOYMEIJER, MARJOLEIN, SUZANNA MARKUSSE, Historisch vaartuig in bedrijf: interview met Frans Peeters van de Postsloot. Bokkepoot 2009, nr. 188, 10-13, ill. *(betreft de luxe motor 'Postsloot' ex-'Jannigje', gebouwd in Moerdijk in 1922)*

49727. HOUSTON, DAN, Maldwin Drummond on the Cutty Sark. CB 2009, no. 250, 12-15, ill. *(betreft de restauratie van de beroemde theeclipper na de brand aan boord in mei 2007)*

49728. HUGHES, BETI ISABEL, Dirgelwch Llongddrylliad yr SS Mohegan (ex-Cleopatra) cant a deg o flynyddoedd yn ôl. MW 29, 2008, 67-71, ill. *(betreft de stranding van het s.s. 'Mohegan' op de kust van Cornwall in 1898; met Engelse samenvatting)*

49729. HUXMANN, REINHARD H., Krysseren Königsberg: en bergingsaksjon under 2. verdenskrig. SAB 2006 (verschenen 2008) 6-143, ill. *(met Duitse en Engelse samenvattingen)*

49730. JAFFRY, GWENDAL, Le Dranguet II: vaquelotte du Cotentin. LCM 2009, no. 211, 36-41, ill.

49731. JANSMA, KLAAS (eindred.), De doem van eer: Æbelina, pronkjuweel van het Skûtsjemuseum. Leeuwarden, PENN Uitgeverij, 2009, 144 p., ill. *(betreft een herbouw van een in 1861 bij Eeltje Holtrop van der Zee in Joure gebouwd fearskip, dat de namen 'Ebelina' en 'Dorp Grouw' heeft gevoerd)*

49732. JOHNSTONE-BRYDEN, RICHARD, Singer duet. CB 2009, no. 252, 46-48, ill. *(betreft de motorboot 'Miss Singer III', gebouwd in partnerschap door de autofabriek Singer en de scheepsbouwer Percy M. See in 1934)*

49733. JONES, GREG, Hindu times. CB 2009, no. 250, 26-30, ill. *(betreft een schoener, gebouwd in 1925)*

49734. KARTING, HERBERT, Die stählerne Dampf-Schonerbrigg Vila Velebita von 1908. Logbuch 45, 2009, 17-20, ill.

49735. -, Loodsschoener Emden/Duhnen: een schip met twee levens. In: (H. van der Biezen (red.)), Scheepshistorie: het schaalmodel als reconstructie, nr. 7 (Emmen, Lanasta, 2009) 51-53, ill.

49736. KERKHOF, ED VAN, Stranding van ss 'Lindekerk'. BW 64, 2009, 78-79, ill.

49737. KLOOTWIJK, JAN, DICK VRIES, Een stoomschip onder zeil: Zr. Ms. Bonaire. SZ 33, 2009, nr. 1, 21-25, ill.

49738. KOHLER, PETER C., Combi Cunarders. SM 44, 2009, no. 3, 16-19, ill. *(betreft de vracht-/passagiersschepen 'Media' en 'Parthia' van rederij Cunard)*

49739. -, Legend reborn. SM 44, 2009, no. 7, 38-43, ill. *(betreft de geschiedenis van het Franse passagiersschip 'Île de France')*

49740. -, Pride of the Hellenes. SM 44, 2009, no. 1, 46-49, ill. *(betreft het Griekse passagiersschip 'Olympia', gebouwd in 1953 en nog steeds in de vaart als 'Regal Empress')*

49741. KONSTAM, ANGUS, Sovereign of the Seas: the quest to build the perfect Renaissance battleship. Hoboken (NJ), John Wiley & Sons, 2008, xiv, 338 p., ill.

49742. KRIJNEN, KLAAS, De 'Rotterdam' behouden. BW 64, 2009, 147-150, ill. *(betreft het in 1959 voor de Holland-Amerika Lijn gebouwde passagiersschip 'Rotterdam' (V))*

49743. KROON, MARCEL, De magere en vette jaren van de 'Westerdam'. BW 64, 2009, 185-187, ill.

49744. KUZIN, V.P., D. IU. LITINSKII, Avianosets "Graf Zeppelin": boevoi trofei Krasnoi Armii = Aircraft carrier Graf Zeppelin: battle trophy of the Red Army. WI 45, 2008, 161-165 *(eerder verschenen in 'Taifun' 3, 1997, no. 5, 14-23)*

49745. LAING, JOHN, The Tasmanian barque Nautilus, 1872-1891 (Part 1). MS 2008, nr. 144, 3-9, ill.

49746. LANGE, JOHN DE, Nogmaals de stoomsleper 'Stockvik'. BW 64, 2009, 153, ill. *(zie ook nr. 48669)*

49747. LEEUWEN, JAN VAN, Droom komt uit. Bokkepoot 208, nr. 186, 16-18, ill. *(betreft de luxe motor 'Jozina', gebouwd in 1924 bij scheepswerf De Dageraad te Woubrugge)*

49748. LEWIS, WALTER, RICK NEILSON, The many lives of the Kingston. Toronto, Dundurn Press, 2008

49749. LOOMEIJER, FRITS, Cirkel van Maria rond. Bokkepoot 208, nr. 186, 19, ill. *(reactie op nr. 48688)*

49750. McARDLE, GILBERT, Building a model of Prince, Part 2 and 3. NRJ 53, 2008, 224-233, ill., 54, 2009, 11-20, ill. *(vervolg van nr. 48723)*

49751. MEER, SJOERD DE, COR HARDONK, Oorlogsfregat Surveillante: een model met vraagtekens. In: (H. van der Biezen (red.)), Scheepshistorie: het schaalmodel als reconstructie, nr. 7 (Emmen, Lanasta, 2009) 5-17, ill.

49752. MENZEL, HORST, Ein Versuch zur Rekonstruktion der Mayflower von 1620. Logbuch 44, 2008, 161-162, ill.

49753. MEYER, HANS H., Von der Schlei zur Uecker: das Fahrgastschiff "Viktoria" ex "Herzog Friedrich". Nordlicht 16, 2008, Heft 61, 30-33, ill.

49754. MOFFAT, ELEANOR, Lusitania: the Liverpool story. MM 95, 2009, 87-92

49755. MOUTHAAN, PIET, De lotgevallen van de Avontuur. Bokkepoot 2009, nr. 189, 20-22, ill. *(betreft de geschiedenis van een 's-Gravenmoerse stevenaak, gebouwd in Kinderdijk in 1878)*

49756. NUGLER, FRITS (producent), KRAMER, PAUL (regie), Ode aan De Rotterdam. Z.Pl., AVRO, 2008, DVD (52:40 min.)

49757. OOSTERHOF, ROBERT, HK20: de geschiedenis van een 'volle jotter' (I), (II): HK112, 1921-1937, (III). Tagrijn 2008, nr. 4, 19-23, ill., 2009, nr. 1, 17-21, ill., nr. 2, 8-12, ill.

49758. OTTOSSON, PETER, Dream design. CB 2009, no. 250, 34-36, ill. *(betreft het zeiljacht 'Hanna Maria', ontworpen door de auteur in 1995)*

49759. PETER, BRUCE, PHILIP DAWSON, IAN JOHNSTON, QE2: Britain's greatest liner. Ramsey (Isle of Man), Ferry Publications, 2008, 216 p., ill.

49760. PICKTHALL, BARRY, My Heroina. CB 2009, no. 249, 18-22, ill. *(betreft een zeiljacht, ontworpen door Germán Frers in 1988-1992, en gebouwd door Sarmiento, Argentinië, in 1994)*

49761. -, Swan upmanship. CB 2009, no. 251, 26-30, ill. *(betreft het zeiljacht 'Cecille', een Swan 36, gebouwd naar een ontwerp van Sparkman & Stephens)*

49762. PLATT, ALAN, SIMON WAITE, ROBERT T. SEXTON, The Cutty Sark's second keel and history as Ferreira. MM 95, 2009, 8-32, ill.

49763. PLUMMER, RUSSELL, Balmoral ready for 60th anniversary. SM 44, 2009, no. 2, 35-37, ill.

49764. -, The last hurrah. SM 43, 2008, no. 12, 16-17, ill. *(betreft het passagiersschip 'Queen Elisabeth 2' van rederij Cunard, gebouwd in 1967)*

49765. POTTINGER, J., Orkney pilot boat Scapa Pilot. MS 2008, nr. 144, 58-62, ill.

49766. PRESTON, ROS, Sweet Dreams are made of this. CB 2009, no. 249, 24-30, ill. *(betreft het zeiljacht 'Sweet Dreams', ontworpen door Bill Dixon, Dixon Yacht Design)*

49767. PRICE, LEN, Memoirs of a Vampire veteran. Signals 2009, nr. 87, 38-39, ill. *(zie ook* nr. 49779)

49768. PRINZ, FRIEDRICH, S.M.S. Deutschland: das Typschiff der Kaiserlichen Marine am Ende der Pre-Dreadnough-Ära (Teil 3). Logbuch 45, 2009, 13-16, ill. *(vervolg van nr. 48739)*

49769. REBEL, HENK, Het verhaal van de VN66, ex HZ73 (I). Tagrijn 2009, nr. 2, 15-18, ill.

49770. RIESS, WARREN C., Nottingham Galley at Boon Island: history, archaeology, and novel. NM 18, 2008, nos. 3-4, 21-24 *(met Franse samenvatting)*

49771. RINALDI, TOM, Unlikely dowager. SM 44, 2009, no. 2, 16-19, ill. *(betreft het cruiseschip 'Salamis Glory' ex-'Anna Nery', gebouwd in 1962)*

49772. RITCHIE, GARY, Kommandor of the seas. SM 44, 2009, no. 6, 50-51, ill. *(betreft de geschiedenis van het onderzoeksvaartuig 'Kommandor Subsea', gebouwd in 1986)*

49773. ROBERTS, JOHN, The battlecruiser Hood. Londen, Conway & Anova Books, 2007, 127 p., ill. *(herziene editie; serie 'Conway Anatomy of the Ship')*

49774. SANMATEO ISAAC PERAL, JAVIER, El submarino Peral: la gran conjura. Cartagena, Ediciones Divun & Mare (Grupo Anaya), 2008, 546 p., ill.

49775. SCHAAP, DICK, De HZ45 weer thuis (II): de HZ45 en Willem Koeman, (III-slot): de HZ45 als plezierjacht en als varend monument. Tagrijn 2008, nr. 4, 6-12, ill., 2009, nr. 1, 10-15, ill. *(vervolg van nr. 48746)*

49776. SCHMIDT, JÜRGEN W., Der verheerende Unfall auf dem Linienschiff Brandenburg am 16. Februar 1894: technische Ursachen und gerichtliche Ahndung. DSA 30, 2007 (verschenen 2008) 323-346, ill. *(met Engelse en Franse samenvattingen)*

49777. SCHWARZROCK, IMKE, Die 187. Rundreise der Bremen (IV): die außerordentlichen Entscheidungen der Schiffsleitung und ihre literarische Verarbeitung. DSA 30, 2007 (verschenen 2008) 69-97, ill. *(met Engelse en Franse samenvattingen)*

49778. SCHWERDTNER, NILS, The new Cunard Queens: Queen Mary 2, Queen Victoria, Queen Elizabeth 2. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2008, 192 p., ill. *(zie ook nr. 48748)*

49779. SHAW, LINDSEY, HMAS Vampire: looking good at 50. Signals 2009, nr. 87, 36-37, ill. *(zie ook nr. 49767)*

49780. SILVER, SAM, Tall ships: Cisne Branco. CB 2009, no. 248, 54-55, ill. *(betreft een Braziliaans zeilend opleidingsvaartuig, gebouwd in 1999, zusterschip van de 'Stad Amsterdam')*

49781. -, Tall ships: Cuauhtemoc. CB 2009, no. 249, 38-39, ill. *(betreft een zeilend opleidingsschip van de Mexicaanse marine, gebouwd bij Celaya Shipyards, Spanje, in 1982)*

49782. -, Tall ships: Dar Mlodziezy. CB 2009, no. 251, 32-33, ill. *(betreft een zeilend opleidingsschip van de maritieme universiteit van Gdynia, Polen, gebouwd in 1982)*

49783. -, Tall ships: Endeavour. CB 2009, no. 250, 32-33, ill. *(betreft een replica van het schip van ontdekkingsreiziger James Cook, gebouwd in 1993 naar een oorspronkelijk ontwerp van Thomas Whitburn)*

49784. -, Tall ships: Shabab Oman. CB 2009, no. 252, 38-39, ill. *(betreft een zeilend opleidingsschip van de strijdkrachten van Oman, gebouwd in 1971 naar een ontwerp van John Willoughby)*

49785. -, Tall ships: Statsraad Lehmkuhl. CB 2008, no. 247, 48-49, ill.

49786. SPITS, ELISABETH, Scheepsmodel Oslofjord in ere hersteld. Zeemagazijn 36, 2009, nr. 1, 8-9, ill.

49787. STAHL, JOACHIM, Wracks der Sydney und Kormoran entdeckt. Nordlicht 16, 2008, Heft 61, [4 ongenummerde p., tussen 22-23], ill.

49788. STAPEL, HENK, Motorreddingboot Prins Hendrik: een stoere reddingboot met een mooie zeeg. In: (H. van der Biezen (red.)), Scheepshistorie: het schaalmodel als reconstructie, nr. 7 (Emmen, Lanasta, 2009) 18-27, ill.

49789. STIRLING, WILL, Birth of a lugger. CB 2009, no. 250, 20-25, ill. *(betreft de 'Alert', een replica van een logger)*

49790. TAGLANG, JACQUES, Viola, a cent ans, 1908-2008; foto's Odile Boyé-Carré. La Gaubretière, Yvon Rautureau, 2008, 100 p., ill. *(betreft een zeiljacht naar een ontwerp van William Fife III, Junior)*

49791. TAYLOR, BRUCE, The battlecruiser HMS Hood: an illustrated biography 1916-1941. Barnsley, Seaforth Publishing; Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2008, 256 p., ill.

49792. TOGHILL, JEFF, Le sauvetage du James Craig. LCM 2009, no. 212, 44-55, ill.

49793. WAKEFIELD, IAIN, Hamburg's white swan. SM 44, 2009, no. 2, 20-23, ill. *(betreft het vrachtschip 'Cap San Diego', gebouwd voor de rederij Hamburg Süd in 1962)*

49794. WALKER, DAVID A., Queen Elizabeth 2 bids farewell to the British Isles. StB 65, 2008, No. 4, 22-28, ill.

49795. WESTPHAL, VOLKER, Der Nachbau des Skuldelev-2-Schiffes, die Havhingsten fra Glendalough, zurück in Roskilde. Logbuch 45, 2009, 21-22, ill.

49796. WIJLEN, JAN VAN, De Pijlstaart, een Lemsteraak van teak (deel 1). SZ 33, 2009, nr. 2, 15-19, ill.

49797. WILLIAMS, GORDON, The Scottish Zulu Muirneag SY486, 1903-1947 (Part 2). MS 2008, nr. 144, 36-45, ill. *(vervolg van nr. 48770)*

49798. WILLIS, PETER, Elf: restoring America's oldest yacht. CB 2009, no. 252, 24-29, ill. *(betreft een zeiljacht, gebouwd in 1888)*

49799. WILSON, R.A., Braemar Castle (1898). MS 2008, nr. 144, 46-56, ill.

49800. YOUNG, VICTOR, Linked by a mast. SM 44, 2009, no. 4, 38-40, ill. *(betreft de passagierschepen 'Caronia' van de Cunard Steamship Company en 'Orcades' van de Orient Steam Navigation Co.)*

49801. ZUUR, HENK, 'Smit Singapore' na een kwart eeuw terug.... BW 64, 2009, 112-114, ill.

49802. -, Vierde 'Cito' voor Kitty en Cor Switynk. BW 64, 2009, 120-121, ill.

49803. (N.N.), Overdracht lichtschip 'Texel' in Den Helder. BW 64, 2009, 115, ill.

Schip en scheepsbouw – scheepsvoortstuwing

49804. BOOM, AUK, De grootste dieselmotor 'ooit'...: de Carelsmotor. Spreekbuis 2008, nr. 103, 46-48, ill.

49805. FENTON, ROY, The introduction of steam to UK coastal bulk trades: a technological and commercial assessment. IJMH 20, 2008, no. 2, 175-200, ill. *(met Engelse, Duitse, Spaanse en Franse samenvattingen)*

49806. HARTREE, RICHARD, John Penn and Sons of Greenwich. Z.Pl., eigen uitgave, 2008, 129 p., ill.

49807. JONG, W. DE, 150 jaar elektrotechniek aan boord van schepen. SWZ 130, 2009, nr. 4, 12-13, ill.

49808. PAYNE, DAVID, Still the fastest after 30 years. Signals 2008-2009, nr. 85, 38-40, ill. *(betreft de 'Spirit of Australia', het snelste vaartuig ter wereld met straalaandrijving)*

49809. PERRAS, GALEN ROGER, M.F. BARDON, R.G. HAYCOCK, R.O. King: the professional odyssey of a practical Canadian engineer. NM 18, 2008, no. 2, 85-118, ill. *(met Franse samenvatting)*

49810. SCOTT, FRANK, Robert Forbes and Frederick Howes and the evolution of the double topsail. MM 95, 2009, 52-61, ill.

49811. SHAW, JIM, At the cutting edge. SM 44, 2009, no. 4, 18-21, ill.

Schip en scheepsbouw – bewapening

49812. BURLET, RENÉ, L'artillerie de la marine en bois. Neptunia 2008, no. 252, 13-21, ill.

49813. MITIUKOV, N.W., S.A. MOKROUSOV, Identification of parameters pneumatic artillery for submarines. Argonauta 26, 2009, nr. 1, 22-24, ill.

Schip en scheepsbouw – scheepsversiering

49814. BLOEMENDAAL, MICHIEL, Glamour op de golven: tentoonstelling over luxe scheepsinterieurs. BW 64, 2009, 206-207, ill. *(betreft de scheepsinterieurs van Nederlandse ontwerpers van onder meer de 'Titanic', 'Piet Hein' en 'Rotterdam' (V))*

49815. BONDEVIK, HJØRDIS, Gallionsfigurer fra Norsk Sjøfartsmuseum samling. NSA 2007 (verschenen 2008) 102-137, ill.

49816. GÖTTLICHER, ARVID, Der Keilerkopf-Steven: eine Bildbetrachtung. Logbuch 44, 2008, 156-160, ill.

49817. LEHMANN, JORAM, Restauratie-ethiek, Deel 1. Bokkepoot 2009, nr. 189, 14-15, ill.

49818. PULVERTAFT, DAVID, Warship figureheads in the Royal Dockyards: towards a national collection? MM 95, 2009, 76-86

49819. RODEN, EELCO VAN, Scheepssier: bedelbalk en hennebalk. SZ 33, 2009, nr. 1, 16-17, ill.

49820. -, Scheepssier: de kajuitfries. SZ 33, 2009, nr. 2, 48-49, ill.

49821. -, Scheepssier: het Utrechts Statenjacht. SZ 32, 2008, nr. 10, 16-17, ill.

49822. SPITS, ELISABETH, Een Hollandse bever in Amerika. Zeemagazijn 35, 2008, nr. 4, 13, ill. *(betreft een roerkop in de vorm van een bever)*

49823. (N.N.), Marmer en gouden kranen. MMM 2009, nr. 2, 10-13, ill. *(betreft een aantal luxe scheepsinterieurs, waaraan Nederlandse ontwerpers meewerkten)*

Maritieme archeologie

49824. BENJAMIN, JONATHAN, CLIVE BONSALL, A feasibility study for the investigation of submerged sites along the coast of Slovenia. IJNA 38, 2009, 163-172, ill.

49825. BOCKIUS, RONALD, Die Spätromischen Schiffswracks aus Mainz. Mainz, Verlag des Römisch-Germanischen Zentralmuseums, 2006, 314 p., ill. *(serie 'RGZM Monographs', no. 67)*

49826. BOWENS, AMANDA (ed.), Underwater archaeology: the NAS guide to principles and practice. Oxford, Blackwell Publishing, 2008, 240 p., ill. *(tweede, uitgebreide en verbeterde editie)*

49827. BRADLEY, JAMES W., Before Albany: an archaeology of native-Dutch relations in the Capital Region 1600-1664. Albany, New York State Museum Bulletin 2007, nr. 507, 230 p., ill.

49828. BULLERS, RICK, DEBRA SHEFI, Mary Ellis (1897-1907): workhorse of the South Australian Mosquito Fleet. IJNA 38, 2009, 58-70, ill.

49829. CASTRO, FILIPE, Rigging the Pepper Wreck, Part 2: Sails. IJNA 38, 2009, 105-115, ill. *(vervolg van nr. 41590)*

49830. CVIKEL, DEBORAH, YA'ACOV KAHANOV, The Akko 1 shipwreck, Israel: the first two seasons. IJNA 38, 2009, 38-57, ill.

49831. DAGGÜLÜ, IBRAHIM BASAK, A 13th-century shipyard at Alanya (Alaiyye), on the Mediterranean coast of Turkey. IJNA 38, 2009, 13-20, ill.

49832. DAWKES, GILES, DAMIAN GOODBURN, PENELOPE WALTER ROGERS, Lightening the load: five 19th-century river lighters at Erith on the River Thames, UK. IJNA 38, 2009, 71-89, ill.

49833. DELAYE, MARION, L'épave de Cavalaire: un ONNI (suite). CHM 2008, no. 65, 115-120, ill. *(vervolg van nr. 48810)*

49834. DIETRICH-BERRYMAN, ERIC, But for the grace of God and Frank Carr: the salvage of St Mary from the Falklands. WSR 2008, no. 54, 1, 4-10, ill.

49835. EARLE, PETER, Treasure hunt: shipwreck, diving and the quest for treasure in an age of heroes. Londen. Methuen, 2007, xvi, 331 p., ill.

49836. GENDRON, FRANÇOIS, FLORENCE PRUD'HOMME, SIMON Q. SPOONER, Fouilles de l'épave du "Parfumeur": navire marchand perdu près de Monte Cristi (Rép. Dominicaine), reconstruction archéologique du naufrage. Neptunia 2008, no. 252, 56-63, ill. *(zie ook nr. 49837)*

49837. -, -, -, Identification de l'épave du "Parfumeur": brick havrais perdu en 1829 près Monte Cristi (République Dominicaine). Neptunia 2009, no. 253, 57-63, ill. *(vervolg van nr. 49836)*

49838. GRENIER, ROBERT, MARC-ANDRÉ BERNIER, WILLIS STEVENS (eds.), The underwater archaeology of Red Bay: Basque shipbuilding and whaling in the 16th century. Ottawa (ON), Parks Canada, Publishing and Depository Services, Public Works and Government Services Canada, 2007, 5 dl. (1572 p.), ill. *(Vol. I: Archaeology underater: the project; Vol. II: Material culture; Vol. III: The 24M hull; Vol. IV: Rigging, vessel use, and related studies; Vol. V: Appendices, glossary and bibliography)*

49839. HOSTY, KIERAN, We find the missing Mermaid. Signals 2009, nr. 86, 14-20, 30-31, ill. *(betreft het wrak van het HMCS 'Mermaid', gezonken voor de kust van Queensland in 1829; zie ook nr. 49841)*

49840. KNAPP, A. BERNARD, Prehistoric and protohistoric Cyprus. Oxford, Oxford University Press, 2008, 497 p., ill.

49841. LAFFERTY, ALICE, MEGAN BLACKER, The Mermaid report card. Signals 2009, nr. 87, 40-41, ill. *(zie ook nr. 49839)*

49842. MAINBERGER, MARTIN, An early Bronze Age logboat from Degersee, Southern Germany. IJNA 38, 2009, 3-12, ill.

49843. MARK, SAMUEL, The construction of the Khufu I Vessel (c. 2566 BC): a re-evaluation. IJNA 38, 2009, 133-152, ill.

49844. McERLEAN, THOMAS, NORMAN CROTHERS, Harnessing the tides: the early medieval tide mills at Nendrum Monastery, Stranford Lough. Environmental and Heritage Service/Belfast, The Stationery Office Ireland, 2007, 468 p., ill. *(serie 'Northern Ireland Archaeological Monographs', no. 7)*

49845. NYMOEN, PÅL, CHARLOTTE MELSOM, To skipsvrak i Larvik havn. NSA 2007 (verschenen 2008) 166-171, ill.

49846. O'REGAN, DEIRDRE, HANS VAN TILBURG, KELLY GLEASON, Whaling shipwrecks in the Northwestern Hawaiian Islands: the 2008 Maritime Heritage Archaeological Expedition to the Papahanaumokuakea Marine National Monument. Sea History 2008-09, no. 125, 14-19, ill.

49847. PALMER, COLIN, Reflections on the balance of traditional sailing vessels. IJNA 38, 2009, 90-96, ill.

49848. PEACOCK, D., L. BLUE (eds.), D. GLAZIER, The ancient Red Sea port of Adulis, Eritrea. Oxford, Oxbow Books, 2007, 145 p., ill.

49849. RICHARDS, NATHAN, Ships' graveyards: abandoned watercraft and the archaeological site formation process. Gainesville (FL), University Press of Florida, 2008, 255 p., ill.

49850. RODRIGUES, JENNIFER, An amnesty assessed: human impact on shipwreck sites: the Australian case. IJNA 38, 2009, 153-162, ill.

49851. SHOMETTE, DONALD G., Shipwrecks, sea raiders, and maritime disasters along the Delmarva coast 1632-2004. Baltimore (MD), John Hopkins University Press, 2007, xi, 435 p., ill. *(betreft een aantal scheepswrakken langs de Atlantische kust van de Amerikaanse staten Delaware, Maryland en Virginia)*

49852. SIDEBOTHAM, STEVEN E., WILLEKE WENDRICH (eds.), Berenike 1999-2000: report on the excavations at Berenike including excavations in Wadi Kalalat and Siket and the survey of the Mons Smaraggus Region. Cotsen Institute, UCLA/Oxford, Oxbow Books/Oakville (CT), David Brown Book Co, 2008, 404 p., ill. *(serie 'Monographs of the Cotsen Institute of Archaeology at UCLA')*

49853. SMITH, BEVERLEY BALLIN, SIMON TAYLOR, GARETH WILLIAMS (eds.), West over sea: studies in Scandinavian sea-borne expansion and settlement before 1300. Leiden, Brill, 2007, 581 p., ill.

49854. SPRINGMANN, MAIK-JENS, HORST WERNICKE (eds.), Boat and ship replicas. Friedland, Steffen Verlag, 2008, 183 p., ill. *(bevat de bijdragen aan de conferentie 'Scientific Perspectives and Limits of Boat and Ship Replicas', gehouden te Tongelow, in juni 2007)*

49855. WHITEWRIGHT, JULIAN, The Mediterranean lateen sail in Late Antiquity. IJNA 38, 2009, 97-104, ill.

49856. WORRALL, SIMON, Made in China: een 1200 jaar oud scheepswrak biedt inzicht in de overzeese zijderoute. National Geographic Nederland-België 2009 (juni) 126-137, ill. *(over een Arabische dhow, gezonken in de negende eeuw voor de kust van Belitung (Javazee), waarvan de handelsgoederen uit China door duikers boven water zijn gehaald, waardoor nieuwe inzichten over de betekenis van China als handelsnatie zijn verkregen)*

49857. (N.N.), Bilan scientifique du Départment des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines 2005. Marseille, DRASSM, 2007, 168 p, ill.

STUURMANSKUNST

49858. BILIC, TOMISLAV, The myth of Alpeus and Arethusa and open-sea voyages on the Mediterranean: stellar navigation in Antiquity. IJNA 38, 2009, 116-132, ill.

49859. BOOM, TRUDY, Zeilvaart & Enkhuizen: 30 jaar Zeevaartschool Enkhuizen. Bokkepoot 2009, nr. 189, 10-12, ill.

49860. CROSBIE, JOHN WILDE, Revisiting the lessons of the early steering and sailing rules for an e-navigation age. JN 62, 2009, nr. 1, 109-117, ill.

49861. DELFT, DIRK VAN e.a., De telescoop: erfenis van een Nederlandse uitvinding. Amsterdam, Bert Bakker, 2008, 71 p., ill.

49862. HOFLAND, CAREL, Het vinden der lenghten van Oost en West: Nederlandse bijdragen aan de tijdmeting en plaatsbepaling op zee. Zaandam, Museum van het Nederlandse Uurwerk, 2008, 38 p., ill.

49863. HOWORTH, MICHAEL, Command centre. SM 44, 2009, no. 7, 35-37, ill. *(betreft de ontwikkeling van moderne navigatie-instrumenten)*

49864. JONGERT, R., Vijftig jaar zeebaby's in Harlingen. Harlingen, Flevodruk, 2008, 95 p. *(betreft de geschiedenis van het Rijn-, binnen- en kustvaartonderwijs aan de Maritieme Academie te Harlingen)*

49865. KENNERLEY, ALSTON, Aspirant navigator: training and education at sea during commercial voyages in British merchant ships c. 1850 to 1950. GC 30, 2008, no. 2, 41-76

49866. MÖRZER BRUYNS, W.F.J., RICHARD DUNN, Sextants at Greenwich: a catalogue of the mariner's quadrants, mariner's astrolabes, cross-staffs, backstaffs, octants, sextants, quintants, reflecting circles and artificial horizons in the National Maritime Museum, Greenwich. Oxford, Oxford university Press, 2009, 336 p., ill.

49867. SCHECHNER, SARA J., The adventures of Captain John Smith among the mathematical practitioners: cosmology, mathematics, and power at the time of Jamestown. Rittenhouse 21, 2007, 126-144, ill.

49868. WILDEMAN, DIEDERICK, Staand horloge met getijdenwijzer. Zeemagazijn 35, 2008, nr. 4, 12, ill. *(betreft een uurwerk door Barend Oortkras uit Den Haag uit het midden van de achttiende eeuw met een aanwijzer voor de hoogwaterstanden voor havens aan de Noordzee en Zuiderzee)*

KARTOGRAFIE EN OCEANOGRAFIE

49869. BAYNTON-WILLIAMS, ASHLEY AND MILES, New worlds: maps from the age of discovery. Londen, Quercus, 2008, 224 p., ill.

49870. BRINK, EGBERT, 'Als off men daer sellfs in locu waer': vroeg zeventiende-eeuwse verveningskaarten van Zuidwest-Drenthe. CT 27, 2008, 104-110, ill.

49871. BROECKE, MARCEL VAN DEN, Ortelius' Theatrum Orbis Terrarum (1570-1641): characteristics and development of a sample of on verso map texts. Utrecht, Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap, Faculteit Geowetenschappen Universiteit Utrecht, 2009, 304 p., ill. + CD-ROM *(proefschrift Utrecht; serie 'Nederlandse Geografische Studies/Netherlands Geographical Studies', 380)*

49872. DAVID, ANDREW, Admiralty charts and William Faden's copper plates. IMCoS Journal 2008, nr. 115, 7-11

49873. D'HAENE, KOEN, Petrus Plancius. Brugge, Vereniging van West-Vlaamse Schrijvers, 2008, 48 p., ill. *(serie 'VWS-cahiers: bibliotheek van de West-Vlaamse letteren', 249)*

49874. DIESSEN, ROB VAN, BERT NELEMANS, Grote atlas van de Verenigde Oost-Indische Compagnie = Comprehensive atlas of the Dutch United East India Company, IV: Ceylon; eindred. J.R. Diessen. Voorburg, Asio Maior, 2008, 404 p., ill. *(uitgave in samenwerking met het Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap, het Nationaal Archief en Explokart/Universiteit Utrecht, Faculteit Geowetenschappen; vervolg van nr. 48869)*

49875. DONSELAAR, HERBERT VAN, Stromingstheorie na 33 jaar bewezen. Spreekbuis 2008, nr. 103, 20-21, ill. *(zie ook nr. 48865)*

49876. FOMENKO, IGOR, De manuscriptglobe Blaeu-Vingboons in Moskou. CT 27, 2008, 89-96, ill.

49877. GASPAR, JOAQUIM ALVES, Dead reckoning and magnetic declination: unveiling the mystery of portolan charts. e-Perimetron 3, 2008, nr. 4, 191-203 *(online tijdschrift: http://www.e-perimetron.org)*

49878. GEURTS, A., J. SCHILDER, Veranderende ruimte: kaarten van het Zuiderzeeproject en Flevoland. Lelystad, Nieuw Land, 2008, 151 p.

49879. LIEBENBERG, ELRI, Mapping South Africa in the mid-nineteenth century: the cartography of James Centlivres Chase. Historia 52, 2007, no. 2, 1-18, ill. *(met Zuidafrikaanse samenvatting)*

49880. MOHRMANN, JEROEN, Hoe rond 1845 Nederlandse officieren Deshima en daarmee Japan op de kaart zetten. De Hollandse Cirkel 10, 2008, nr. 3, 83-96

49881. MONMONIER, MARK, Coast lines: how mapmakers frame the world and chart environmental damage. Chicago/Londen, University of Chicago Press, 2008, xiii, 228 p., ill.

49882. REIDY, MICHAEL S., Tides of history: ocean science and Her Majesty's Navy. Chicago/Londen, University of Chicago Press, 2008, 389 p., ill.

49883. ROBSON, JOHN, Cartographers with Cook: the cartographic output of men who sailed to New Zealand with Captain Cook. IMCoS Journal 2008, nr. 113, 27-30

49884. SHIRLEY, RODNEY, Courtiers and cannibals, angels and amazones: the art of the decorative cartographic titlepage. Houten, Hes & De Graaf Publishers, 2009, 272 p., ill.

49885. SMIT, PETER, Heibel om een zeekaart; ill. Fiel van der Veen. Drunen, Delubas, [2009], 80 p., ill. *(jeugdboek; serie 'Terugblikken', deel 19: de tijd van regenten en vorsten 1600-1700, de Atlas Major van Blaeu)*

49886. STANLEY, WILLIAM A., Ferdinand R. Hassler, survey of the US coast 1807-1843. IMCoS Journal 2008, nr. 115, 17-23

49887. SVANSSON, ARTUR, Otto Pettersson: oceanografen, kennisten, uppfinaren. Göteburg, Tre Böcker Förlag, 2006, 376 p. *(betreft een natuurwetenschapper (1848-1941), die onderzoek deed naar het voorkomen van haring langs de Zweedse kust van Bohuslän)*

49888. WLADIMIROFF, IGOR, De kaart en de verzwegen vriendschap: Nicolaes Witsen en Andrej Winius en de Nederlandse cartografie van Rusland. Groningen, INOS/NRCe, 2008, 385 p., [83] p. pl. *(serie 'Baltic Studies', 10)*

Havens en waterwegen

49889. BERSEE, LEO, Naar Salvador de Bahia, de mooiste havenstad ter wereld. BW 63, 2008, 465-467, ill.

49890. BIESHEUVEL, PIET, BRIAN INGPEN, The Cape's windy city. SM 44, 2009, no. 4, 46-49, ill. *(betreft de haven van Port Elizabeth in Zuid-Afrika)*

49891. BLOEMINK, IRENE, Hoeveel IJ houden we over?: 'levensader' wordt steeds smaller. OA 61, 2009, 49-51, ill.

49892. BOERSEMA, JAAP, RONNIE RUSACK, Het Union Kanaal: een opmerkelijk kanaal (deel 1 en 2). Binnenvaart 18, 2009, nr. 1, 13-16, ill., nr. 2, 51-54, ill.

49893. BONIFACE, PATRICK, Premier naval base. SM 44, 2009, no. 2, 46-49, ill. *(betreft de haven en marinebasis van San Diego, Californië)*

49894. COJOC, MARIANA, Constanta: port international: comertul exterior al României prin portul Constanta (1878-1939) = Constanta: international port: Romania's foreign trade through the port of Constanta (1878-1939). Boekarest, Editura Cartea Universitara, 2006, 614 p., ill.

49895. DORLEIJN, PETER, De Halligen: een onbekend stuk Waddenzee. Tagrijn 2008, nr. 4, 13-18, ill.

49896. ECHENBERG, MYRON, Plague ports: the global urban impact of bubonic plague 1894-1901. New York/Londen, New York University Press, 2007, xvi, 347 p. *(betreft een case study naar de havens van Hong Kong, Bombay, Alexandrië (Egypte), Porto, Buenos Aires, Rio de Janeiro, Sydney, Kaapstad en San Francisco)*

49897. ELSMANN, THOMAS, "Zugleich diese gute Stadt [...] ihre Seel und Leben gleichsam auß dem Weser-trafiquen habend": die Weser als Gegenstand literarisch-rhetorischer Bemühungen (1550, 1685, 1760, 1796). DSA 30, 2007 (verschenen 2008) 307-321, ill. *(met Engelse en Franse samenvattingen)*

49898. EWENS, GRAEME, A century of service. SM 44, 2009, no. 7, 16-18, 20, ill. *(betreft de geschiedenis van de Port of London Authority, opgericht in 1909)*

49899. -, Datafile: Harwich haven in profile. SM 44, 2009, no. 3, 35-45, ill.

49900. GAWRONSKI, JERZY, Amsterdam: een maritieme stad. Amsterdam, Vossiuspers UvA, 2009 *(tekst van de oratie, gehouden op 19 mei 2009)*

49901. GULDBERG, METTE, Havnenes kulturarv. Sjaek'len 2008 [verschenen 2009], 42-53, ill. *(betreft het cultureel erfgoed in Deense havens sinds daar grote functieveranderingen hebben plaatsgevonden; met Engelse samenvatting)*

49902. HARVIE, CHRISTOPHER, A floating commonwealth: politics, culture, and technology on Britain's Atlantic coast, 1860-1930. Oxford, Oxford University Press, 2008, 336 p., ill.

49903. HAVELAAR, KOOS, Een stadshavenkwartier krijgt een nieuw leven: de historie van de Haagse Binkhorsthaven. EIT 18, 2009, 2-11, ill.

49904. JOHNSON, WAYNE, ROGER PARRIS, A history of Sydney's Darling Harbour. Sydney, Sydney Harbour Foreshore Authority, 2008, 144 p., ill.

49905. KRISPIJN, WOUT, Het ontstaan van de haven van Richards Bay. Spreekbuis 2008, nr. 104, 52-55, ill.

49906. LA HAYE, JOHN, Reünie 2009: de ontmoeting. Bokkepoot 208, nr. 186, 25-29, ill. *(betreft de Piushaven te Tilburg)*

49907. LEACH, NICHOLAS, The port for all seasons. SM 44, 2009, no. 2, 50-53, ill. *(betreft de haven van Fowey)*

49908. LOYEN, REGINALD, Haven in de branding: de economische ontwikkeling van de Antwerpse haven vanaf 1900. Leuven, Universitaire Pers Leuven, 2008, 465 p., ill. *(serie 'Studies in social and economic history', vol. 34)*

49909. MEER, NICO VAN DER, Kembs. Binnenvaart 18, 2009, nr. 2, 49-50, ill. *(betreft een sluizencomplex in het Grand Canal d'Elsace, dat in 1932 werd geopend)*

49910. PAPACOSTEA, SERBAN, VIRGIL CIOCÎ ITAN, Marea Neagra: raspântie a drumurilor intercontinentale (1204-1453) = The Black Sea: crossroads of the intercontinental routeways (1204-1453). Constanta, Ovidius University Press, 2007, 360 p., ill.

49911. SHAW, JIM, Canada's western gateway. SM 44, 2009, no. 7, 26-27, 29-30, ill. *(betreft de haven van Vancouver)*

49912. SLOOTS, JOHAN, Vergeten kanalen: Regio Zuid aan de Noordervaart. Bokkepoot 2009, nr. 189, 34-35, ill.
49913. SNIJDER, GEORGE, Roosendaal. Bokkepoot 2008, nr. 186, 40-41, ill.
49914. -, Steden met rechten. Bokkepoot 2008, nr. 186, 12-13, ill. *(betreft de maritieme aspecten van Assen, Oosterhout, Roosendaal en Tilburg, die in 1809 stadsrechten verwierven; zie ook nrs. 49913 en 49915)*
49915. -, Steden met rechten, het vervolg: Oosterhout. Bokkepoot 2009, nr. 188, 34-35, ill. *(vervolg van nr. 49914)*
49916. STAPEL, HENK, Havens: ankers van onze economie: opening Nieuwediepkade in Den Helder. BW 64, 2009, 136-138, ill.
49917. UITTERHOEVE, WILFRIED, Cornelis Kraijenhoff 1758-1840: een loopbaan onder vijf regeervormen. Nijmegen, Vantilt, 2009, 477 p., ill. *(Kraijenhoff was medicus, natuurkundige, waterstaatkundige, topograaf en minister van Oorlog)*
49918. WIJNANDS, JOCHEM, Rotterdam world class port; inl. Aart Aarsbergen. Edam, Orange House, 2009, 168 p., ill.
49919. ZALM, JOS VAN DER, Steden met rechten, het vervolg: de Vaart in Assen. Bokkepoot 2009, nr. 188, 32-33, ill. *(vervolg van nr. 49914)*
49920. ZWEERINK, KIM, Metamorfose: de Boompjes in Rotterdam. Holland 41, 2009, 111-114, ill.
49921. (N.N.), Datafile: Tees & Hartlepool focus: industrial gateway of the North East. SM 44, 2009, no. 1, 35-45, ill.
49922. -, Documento: Cádiz y sus fortificaciones en la Guerra de la Independencia. RHN 26, 2009, Núm. 103, 109-111, ill.
49923. -, Van zeehaven tot museumhaven. MMM 2009, nr. 3, 26-27, ill. *(betreft de geschiedenis van de Leuvehaven in Rotterdam)*

Zee- en binnenvaartrecht

49924. ALLEN, CRAIG H., Maritime counterproliferation operations and the rule of law. Westport (CT)/Londen, Praeger, 2007, xiv, 253 p.
49925. BOES, ALBERT J., De schade-expert: alles van waarde is weerloos... maar dekt de verzekering de schade? Den Haag, Sdu Uitgevers, 2008, 104 p., ill. *(serie 'Expertreeks beveiliging', nr. 14)*
49926. NELLEN, HENK, Hugo de Groot, Mare liberum. In: (Jan Bos e.a. (red.)), Boekenwijsheid: drie eeuwen kennis en cultuur in 30 bijzondere boeken: opstellen bij de voltooiing van de Short-Title Catalogue, Netherlands (Zutphen, Walburg Pers, 2009) 53-62, ill.
49927. ROMEIJNDERS, JOHAN, Groningen en haar schepenverzekeringen. Spreekbuis 2008, nr. 104, 14-15, ill.

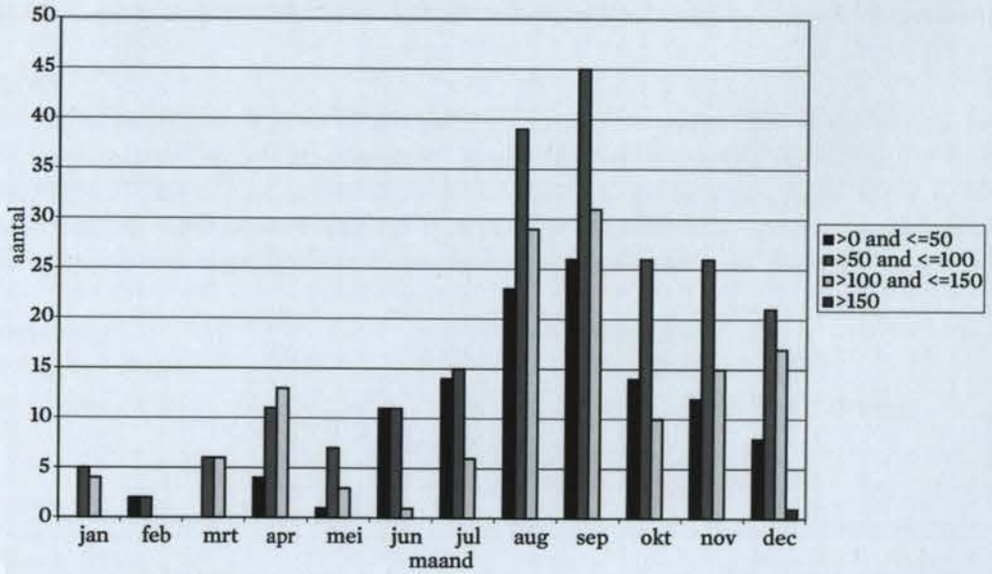
Agenda

3-6 november 2009, Europort Maritime Ahoy, Rotterdam.
www.europortmaritime.nl
12-13 november 2009, Reuvensdagen, archeologiecongres, Middelburg.
www.erfgoednederland.nl
13-15 november 2009, Eighth Cologne Whaling Meeting.
www.knochenarbeit.de

Rectificatie

In het voorgaande nummer van het *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* bij het artikel 'De zin en onzin van schepen tellen' van George M. Welling is de verkeerde figuur 5 (p.18) afgebeeld. De juiste figuur staat hierbij afgedrukt.

Figuur 5 Seizoensinvloeden op de scheepsgrootte voor schepen komend uit Riga



Bron: Lastgeld 1744-1748

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 bevat moet contact worden opgenomen met de redacteur-secretaris. Een artikel in het Engels, Duits of Frans kan bij uitzondering worden opgenomen na overleg met de redactie. Kopij moet zijn geëist op A4-formaat met dubbele regelafstand en breede marge. Titel, ondertitels subtitels duidelijk en consistent weergeven. 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 Hoogleraarschap te Den Haag en dienaar verkrijgbaar (tel. 070-3140362).

De redactie heeft het recht om, in overleg met de auteur, wijzigingen te aanbrengen in de tekst aan te brengen. De auteur dient met de kopij een korte curriculum vitae mee te zenden, eventueel 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. Andere informatie kan worden ingewonnen bij de uitgever. De auteur moet zorgvuldig aangeven waar de illustraties in de tekst te worden geplaatst. Van kaartjes en grafieken moeten scherpe afdrukken of tekeningen met voldoende contrast worden bijgeleverd. Tabellen kunnen met een tabulatorcode worden opgemaakt of een volume-cm-tabpositie per lijntje.

De auteur regelt zelf auteursrechten van derden op fotomateriaal enz. Het door de auteur geleverde illustratiemateriaal wordt na gebruikte van het artikel zo spoedig mogelijk geretourneerd.

Proeven

De auteur ontvangt van de redacteur-secretaris de eerste drukproef. Binnen deze termijn de aangegeven termijn geeft aan wanneer ze moeten zijn ingeleverd. Extra correcties/wijzigingen of aanvullingen aangebracht door de auteur in de drukproef worden in afwijking van de originele ingeleverde tekst meer dan een aftrekbedrag aangebracht. Kleine correctie is buitengewoon belangrijk; deze kosten kunnen de auteur in rekening worden gebracht.

Advertenties

Hele pagina	€ 125
Halve pagina	€ 66

Abonnement

Tot 70 pagina	€ 245
Meer 20 pagina op aanvraag	

Voor omslag foto van de Zeeuwse amateur archeologische duikgroep de Kaapers verkennen een nieuw wrak op de Oosterschelde in het Brouwersgat. (Caroline van der Meulen, Kaapers)

10W06322

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.

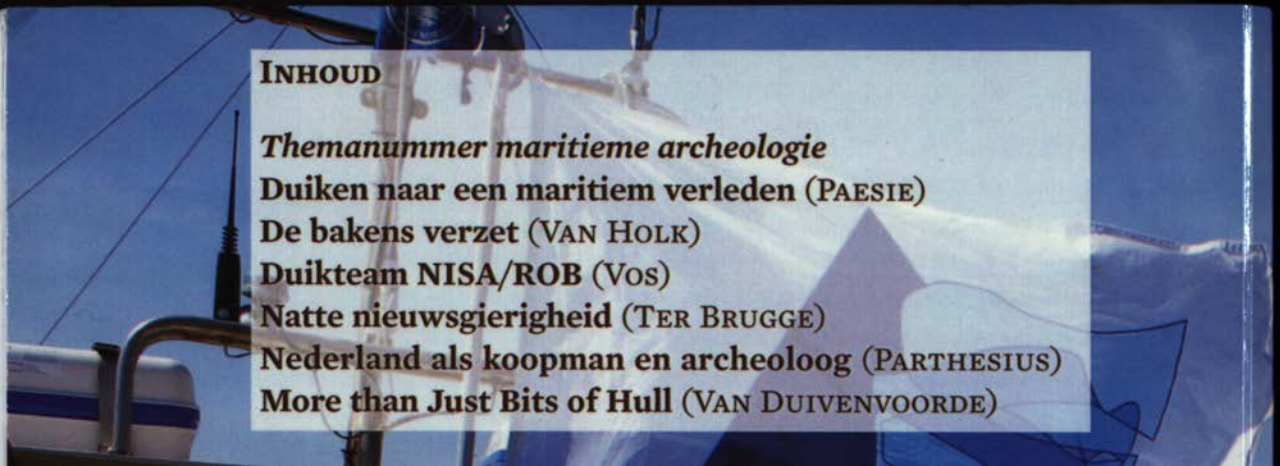
Advertenties

Hele pagina	€ 125
Halve pagina	€ 66

Bijsluiters

Tot 20 gram	€ 245
Boven 20 gram op aanvraag	

Foto omslag: Leden van de Zeeuwse amateur archeologische duikgroep de Roompot verkennen een nieuw wrak op de Oosterbanken in het Brouwersgat. (Caroline van der Mandele, augustus 2009)



Inhoud

Themanummer maritieme archeologie
Duiken naar een maritiem verleden (Paesie)
De bakens verzet (Van Holk)
Duikteam NISA/ROB (Vos)
Natte nieuwsgierigheid (Ter Brugge)
Nederland als koopman en archeoloog (Parthesius)
More than Just Bits of Hull (Van Duivenvoorde)