Tijdschrift voor zeegeschiedenis

Jaargang 11, 1992, nummer 2

TIJDSCHRIFT VOOR ZEEGESCHIEDENIS

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

ISSN 0167-9988

Redactiesecretariaat:

[redacted]

Redactie:

[redacted]

NEDERLANDSE VERENIGING VOOR ZEEGESCHIEDENIS

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

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

ERE-VOORZITTERS:

Mr. A. Blussé van Oud-Alblas
Dr. R.E.J. Weber

BESTUUR:

Drs. G.M.W. Acda, *voorzitter*
Drs. J.C.A. Schokkenbroek, *secretaris*
Mevr. drs. C. Reinders Folmer-van Prooijen, *penningmeester*
Dr. S.J. de Groot
Dr. P.C. van Royen
Prof. dr. K.F.E. Veraghtert
Ir. H.J. Wimmers

Aanmelding voor het lidmaatschap bij de secretaris: [redacted]

Contributie (1990): inclusief het abonnement op het *Tijdschrift voor zeegeschiedenis* *f* 52,— (binnenland) (tot 26 jaar *f* 40,— na opzending fotocopie paspoort aan penningmeester) en *f* 65,— (buitenland) over te maken op postgirorekening 390150 ten name van de penningmeester van de vereniging te Leiderdorp.

Leden- en abonnementenadministratie: [redacted]

Tijdschrift voor zeegeschiedenis

JAARGANG 11, NR. 2

OKTOBER 1992

De hoeve Brakestein. Foto: persoonlijke collectie van de heer A. Westerlaken, Oudeschild.

oud. Uit een boedelbeschrijving van 1711 blijkt dat Sara als weduwe voor Texelse begrippen zeer welgesteld was en eigenaresse was van zowel het huis 'De Swarte Bock' in Oude Schild, huize Brakestein onder de Hoge Berg aan het einde van de Schildsloot bij de Wezen Waterputten[8] als kavels grond met een oppervlakte van 1800 roe.[9] De beschrijving betreft ook het interieur van Brakestein en noemt onder meer een voorhuis, een klein voorhuis, een grote zaal, een voorkamer, een achterkamer, een keuken en een eetzaaltje.

Dit Brakestein kwam uiteindelijk onder het beheer van Pieter, Anna's vader, ten behoeve van zijn neven toen Sara na een geweldige ruzie met haar schoonmoeder, Annetien, samen met haar nieuwe echtgenoot mr. Jacob van Muiden en haar twee zoons in 1711 vertrok naar IJsselstein.[10] Jacob werd rector van de Latijnse school aldaar en bracht het uiteindelijk tot burgemeester.[11] De ouders van Anna, Pieter Braak en Helena de Hubert, waren voor Texelse begrippen welgesteld en behoorden tot de lokale elite. Pieter Braak bekleedde tal van functies waaronder naast die van biersteker en kapitein geweldige ook die van schansmeester, kerkmeester, kapitein van de dorpsschutterij, commissaris voor de W.I.C. en commies van het fort bij Oude Schild.[12]

Dat alles speelde zich af voordat Pieter's dochter Anna omstreeks 1720 werd geboren. In de beschikbare documentatie is over Anna's jeugd geen informatie te vinden. Wel is het mogelijk iets over haar leefmilieu op te maken uit secundaire literatuur, allereerst betreffende de omgeving waarin ze opgroeide. Oude Schild was in de eerste helft van de achttiende eeuw

een levendig dorp, volledig gericht op de zeevaart. Loodsen, vissers, schippers en dienaren van Admiraliteiten en Compagnieën woonden er. Op de twee redes voor Oude Schild lagen zowel koopvaarders als marineschepen. Passagierende schepelingen konden zich vertreden in het 'Jeneverbuurtje'. Er was een kleine middenstand die voorzag in scheepsbehoeften en, heel belangrijk, in drinkwater. Oude Schild beschikte namelijk landinwaarts over waterputten die betrouwbaar en goed water leverden. Het water werd in vaten op pramen over de Schildsloot vervoerd en via een kaapstander op de dijk op bootjes geladen en vervolgens afgeleverd aan de op de rede liggende schepen. Daar Oude Schild niet over een haven beschikte, moesten goederen en passagiers afgezet worden op de dijk en daar ook weer opgehaald worden. Voor opgroeiende kinderen moet alle bedrijvigheid heel boeiend zijn geweest.[13]

Daarnaast beschikte Oude Schild over een dorpsschool, waarvan één der onderwijzers, Jan Velthuys, lokale bekendheid genoot vanwege zijn goede navigatielessen aan loodsen en aankomende stuurlieden. Volgens J. van der Vlis konden vrijwel alle kinderen in Oude Schild lezen en schrijven.[14] Dat gold dus ook voor de kinderen van Pieter Braak.

Van Anna's twee broers stond de jongste, Gideon, geboren in 1729, haar het meeste na. Van haar drie zusjes zou vooral de zeven jaar jongere Wijnanda met Anna een hechte band hebben.[15] Dit hield niet in dat het gezin geen goede eenheid vormde. Uit de notariële archieven komt juist naar voren dat de familieleden elkaar bijstonden, elkaar steunden en gezamenlijk familiezaken beheerden. Naar buiten toe lijkt de familie heel kieskeurig in haar vriendschappen: naast de op Texel bekende en invloedrijke familie Kikkert waren dat slechts de notaris-familie Wentel en de opziener van 's lands werken Matthijs den Berger. Door zijn beroep zal Pieter de nodige contacten met 'marinemensen' gehad hebben, maar uit niets blijkt dat daar vriendschappen uit voortgekomen zijn.

Anna's jeugd is verder beïnvloed geweest door haar vaders bemoeienissen met zijn neven uit IJsselstein. Jan en Gerrit hadden beiden een behoorlijke opleiding kunnen genieten dank zij hun stiefvader. Jan besloot in het voetspoor van zijn vader te treden en nam dienst bij de Admiraliteit van Amsterdam. Gezien zijn leeftijd en het bij de Admiraliteit gebruikelijke aannemingsbeleid moet Jan, geboren in 1699, tussen 1710 en 1720 adelborst zijn geweest en rond 1720 tot luitenant zijn bevorderd. In 1732 werd hij commandeur. Kennelijk voldeed Jan goed, want vier jaar later, in 1736, werd hij benoemd tot extraordinaris kapitein ter zee.[16]

Anna moet Jan vaak gezien hebben wanneer hij tussen de reizen door zijn oom in Oude Schild bezocht en Brakestein inspecteerde. Tussen neef en nicht was in deze periode een innige relatie ontstaan en in 1737 trad Jan met Anna te Oude Schild in het huwelijk. De 'jonge' kapitein ter zee, hij was toen 38 jaar, betrok met zijn ongeveer zeventienjarige bruid het huis van zijn vader, Brakestein. Gerrit, Jan's broer, was in 1730 overleden, zodat Jan als enige erfgenaam over Brakestein kon beschikken.

Bezien we de carrière van Jan tot 1738, dan valt op dat het luitenantschap van Jan erg lang geduurd heeft. Het is niet doenlijk in dit kader te achterhalen op welke schepen en onder welke commandanten hij in die tijd gediend heeft. De duur tussen de benoeming tot commandeur en die tot extraordinaris kapitein ter zee is daarentegen heel kort. Een goede verklaring voor de tegenstelling in tijdsduur tussen het luitenantschap en het commandeurschap is moeilijk te geven, daar juist in de eerste helft van de achttiende eeuw het aantal plaatsingen als kapitein op schepen terug-

liep. Dit kwam door chronisch geldgebrek bij de Admiraliteiten, ook bij die van Amsterdam. Het aantal varende plaatsingen voor officieren nam daardoor navenant af.[17] Dit zou de lange duur van het luitenantschap van Jan kunnen verklaren, maar niet het verdere verloop van zijn carrière.

In ieder geval beschikte hij vanaf 1737 over een redelijk inkomen zolang hij actief kon varen en een eigen commando had. Een extraordinaris kapitein ter zee kreeg namelijk geen vast maandelijks inkomen, maar was afhankelijk van het plaatsingsbeleid van de Admiraliteit.[18] Jan kreeg in 1737 het commando over de *Spion* en in 1742 over de *Windhond*, waarmee hij konvooieerde in de Oostzee.[19] Na 1742 is hij blijven varen, maar niet meer als meester over een eigen schip. In 1744 voer hij als tweede kapitein op de *Damiate* onder de kort daarvoor tot vice-admiraal benoemde Cornelis Schrijver.

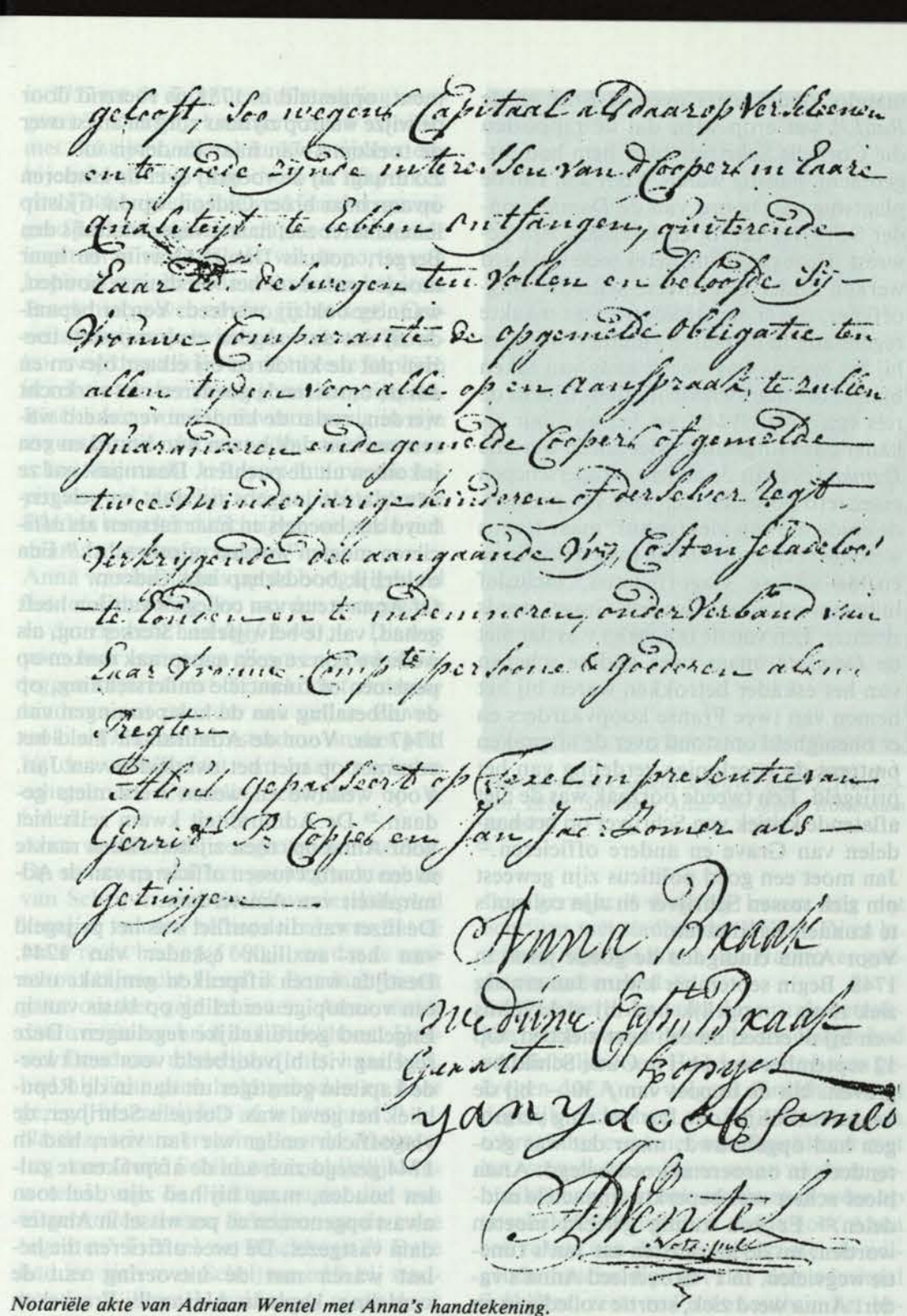
Anna's huwelijk en het conflict met Cornelis Schrijver

Waarschijnlijk zijn de tien jaar huwelijk die Anna met Jan heeft beleefd, de gelukkigste jaren van haar leven geweest. Niet alleen was het een goed huwelijk, maar ook bracht dit huwelijk voor Anna een geweldige verandering in status mee, iets wat ze haar verdere leven zou cultiveren. Niet alleen was het wonen op Brakestein al statusverhogend, ook Anna's positie als echtgenote van een 'kapitein ter zee' werkte daaraan mee. In de notariële archieven staat ze vanaf haar huwelijk beschreven eerst als mevrouw Anna, later als vrouwe Anna, wat tot en met haar laatste wilsbeschikking is volgehouden. Ze bestierde op Brakestein niet alleen de huishouding, maar ze beheerde ook de bijbehorende gebouwen, tuin en boomgaard.[20] Jan belegde zijn inkomsten zowel in onroerend goed - land ter verpachting - als in obligaties, zodat uit pacht en rente een vast maandinkomen werd verkregen.[21] De precieze bedragen zijn niet na te gaan, daar de beleggingen, op incidentele vermeldingen na, niet in de bronnen voorkomen. Tevens handelde de familie haar geldzaken grotendeels onderling af. Een groot vermogen echter is het beslist niet geweest, gezien het feit dat Jan maar enkele malen zelfstandig commandant was en zo de profijten uit de kostpenningen genoot.

Het ontbreken van persoonlijke documenten zoals brieven maakt het moeilijk een indruk te krijgen van het dagelijkse leven van Anna in deze periode. Als jonggehuwde vrouw zal ze het druk genoeg hebben gehad met het bestieren van de huishouding en het personeel, de verzorging en de opvoeding van haar kinderen (tussen 1740 en 1746 werden één meisje en drie jongens geboren[22]) en de contacten met haar familie.

Voor Jan was de ligging van Brakestein ideaal, daar hij gemakkelijk vrouw en kinderen kon bezoeken wanneer zijn schip op de rede lag. De loopafstand van Oude Schild naar Brakestein bedroeg ongeveer vijftien minuten langs het jaagpad naast de Schildsloot.

Uit de gegevens valt niet op te maken of Anna in Oude Schild veel vriendinnen had wonen. Waarschijnlijk is dit niet het geval geweest, gezien Anna's sociale positie als lid van de plaatselijke elite en de gerichtheid op de eigen familie. Wel waren er contacten met de familie Rosenboom, Anna's buren, wonend op het buiten Rozenhout.[23] Vrijwel zeker heeft Anna zich van de lokale bevolking onderscheiden doordat ze niet in de Westfriese/Texelse klederdracht gekleed ging. Niets uit het testament van 1751 wijst erop dat er gouden hoofdsieraden, zoals horen bij de hoofdtooi, aan Anna's dochter Sara vermaakt zijn. Wel schrijft de notaris over wollen en linnen lijfgoed en over gouden en zilveren sieraden en een paarlen ketting. Begin 1747 kreeg Jan weer een eigen com-



Notariële akte van Adriaan Wentel met Anna's handtekening.
Bron: Rijksarchief van Noord Holland, Haarlem. N.A. 4873 fol 533.

mando, onder meer over de *Brak* en de *Raaf*,[24] wat erop wijst dat de rapporten die Cornelis Schrijver over hem had uitgebracht, gunstig waren. Voor Jan kan de plaatsing aan boord van de *Damiate* onder Schrijver eervol en leerzaam zijn geweest. Deze plaatsing betekende wel hard werken onder een uiterst kritische vlagofficier, die er een gewoonte van maakte regelmatig in de pen te klimmen wanneer hij het oneens was met de gang van zaken binnen het marinebedrijf, zoals tijdens de reis van 1744 - 1745 met het auxiliair eskader naar Engeland. Niet alleen werd de *Damiate* evenals de andere eskaderschepen geteisterd door een zich snel verspreidende epidemie van vlektyphus, maar tevens werd de verstandhouding tussen Schrijver en de andere vlagofficieren, inclusief luitenant-admiraal Hendrik Grave, steeds slechter. Eén van de oorzaken was dat niet de *Damiate*, maar twee andere schepen van het eskader betrokken waren bij het nemen van twee Franse koopvaarders en er onenigheid ontstond over de afspraken omtrent de voorlopige verdeling van het prijsgeld. Een tweede oorzaak was de niet aflatende kritiek van Schrijver op het handelen van Grave en andere officieren.[25] Jan moet een goed politicus zijn geweest om zich tussen Schrijver en zijn collega's te kunnen handhaven.

Voor Anna eindigden de goede jaren in 1748. Begin september kwam Jan ernstig ziek thuis - mogelijk had hij vlektyphus - en hij overleed na een kort ziekbed. Op 12 september werd hij te Oude Schild begraven. Uit de impost van *f* 30,– bij de begrafenis blijkt dat Jan wel enig vermogen had opgebouwd, maar dat was grotendeels in onroerend goed belegd. Anna bleef achter met beperkte financiële middelen.[26] Er zou zuinig geleefd moeten worden, nu de inkomsten uit Jan's functie wegvielen. In 1749 overleed Anna's vader. Anna werd ziek, stortte volledig in en herstelde maar langzaam.[27] Haar testament, opgesteld in 1751, is roerend door de wijze waarop zij haar zorg en angst over de toekomst van haar kinderen uit.

Zo draagt zij de voogdij over de kinderen op aan haar broer Gideon, op dat tijdstip luitenant ter zee, haar zwager Matthijs den Berger, notaris Daniël Gravius en haar moeder om ze uit het weeshuis te houden, wanneer ook zij overleed. Verder bepaalde zij dat de voogden erop moesten toezien dat de kinderen bij elkaar bleven en dat de onroerende goederen niet verkocht werden, zodat de kinderen verzekerd waren van een dak boven hun hoofd en een inkomen uit de pachten. Daarnaast gaf ze aan 'dat de jongens na staat en gelegenheyd des boedels en haar fatsoen als officieren moeten worden opgebracht'.[28] Een duidelijk boodschap aan Gideon.

Of Anna steun van collega's van Jan heeft gehad, valt te betwijfelen. Sterker nog, als weduwe kon ze geen aanspraak maken op pensioen of financiële ondersteuning, op de uitbetaling van de kostpenningen van 1747 na. Voor de Admiraliteit hield het contract op met het overlijden van Jan. Voor weduwe en wezen werd niets gedaan.[29] De Admiraliteit kwam zelfs niet voor Anna op, toen zij betrokken raakte in een conflict tussen officieren van de Admiraliteit van Amsterdam.

De inzet van dit conflict was het prijsgeld van het auxiliair eskader van 1744. Destijds waren afspraken gemaakt over een voorlopige verdeling op basis van in Engeland gebruikelijke regelingen. Deze regeling viel bijvoorbeeld voor een tweede kapitein gunstiger uit dan in de Republiek het geval was. Cornelis Schrijver, de vlagofficier onder wie Jan voer, had in 1744 gezegd zich aan de afspraken te zullen houden, maar hij had zijn deel toen alvast opgenomen en per wissel in Amsterdam vastgezet. De twee officieren die belast waren met de uitvoering van de verdeling, kapitein Alexander Frensel en fiscaal mr. Pieter Binckhorst, konden pas

in 1752 tot de definitieve afhandeling overgaan.[31] Daarbij kwamen ze in conflict met Schrijver, die al in 1748 tijdens een bijeenkomst bij hem thuis de afspraken van 1744 ongeldig had verklaard en geweigerd had van zijn deel dat voor de tweede kapitein af te staan: 'Ik wil de portie van kapitein aan de weduwe van den kapitein Braak niet geeven omdat gij het zegt'. Cornelis Schrijver betwistte de visie van Binckhorst op de positie van de tweede kapitein in relatie tot de uitkering van het prijsgeld. Binckhorst stond in zoverre stevig in zijn argumentatie, doordat admiraal Grave en schout-bij-nacht J. Reynst hun tweede kapiteins wel degelijk de kapiteins portie hadden toegekend. Schrijver weigerde zich daaraan te conformeren.[32]

Anna was inmiddels op de hoogte gesteld dat tot uitbetaling zou worden overgegaan en dat zij recht had op *f* 2.400,–. Dit was voor haar een zeer welkom en goed te beleggen kapitaal dat de toekomst van haar kinderen wat zekerder zou stellen. Ze vertrok in 1752 naar Amsterdam om het geld bij de commandant van haar overleden echtgenoot, Cornelis Schrijver, op te halen.

Anna wachtte daar een grote teleurstelling. Op de stoep van het grote grachtenhuis van Schrijver aan de Kloveniersburgwal kreeg ze van een bediende te horen dat ze maar recht had op *f* 600,– en dat ze naar schout-bij-nacht Hendrik Boudaan moest gaan om het geld te innen. Anna meldt daarover in een brief aan Binckhorst. Hoewel Boudaan medelijden met haar had, had hij haar geen hulp geboden en haar gezegd betere tijden af te wachten.[33]

Na deze trieste ervaring keerde Anna terug naar Oude Schild, waarschijnlijk onwetend van de heftige ruzie die was uitgebroken tussen Schrijver en de twee 'agenten' Frensel en Binckhorst.[34] Deze hadden zich over Schrijver zelfs bij stadhouder Willem IV beklaagd, maar door diens overlijden in 1751 was de zaak in het

Vice-admiraal Cornelis Schrijver door J. Houbraken. Bron: Stichting Atlas van Stolk, Rotterdam M 4847.

slop geraakt.[15] Daarbij kwam nog dat Schrijver met stadhouder Willem IV en later met regentes Anna van Hannover goede contacten had.[36]

In 1754 werd Anna in deze ruzie betrokken. Haar zwager Matthijs den Berger had van de baljuw van Huisduinen te horen gekregen dat Anna volgens Binckhorst wel degelijk recht had op *f* 2.400,–. Anna schreef dus een brief aan Binckhorst met het verzoek haar bij te staan en deze gebruikte haar verzoek om de zaak weer op te rakelen.[37] Binckhorst stelde voor Anna een rekest aan de regentes op met de volgende beschuldiging: 'dat den admiraal Schrijver, reets te Portsmouth in het begin van het jaar 1745, meerder dan het

aandeel van zijn buytgeld als vice-admiraal en dat van haar suppliantes man als kapitein, uit de contante penningen die de officieren van de Staat in de verdelinge met die van Zijne Brittannische Majesteit waren toegedeelt, had opgenomen om daardoor te profiteren van de wissel welke dien admiraal soude hebben moeten trekken op Holland. Dat zij, suppliante, door alle haar sensible droefheden van zig gepriveert te vinden van een kostwinner voor haar en haare drie jonge kinderen in een langdurige ziekte is gevallen en vervolgens zig buyten couragie, hulp en middelen vindende om tegens een vlagofficier van dat caracter als admiraal Schrijver haare rechtvaardige pretentie te vorderen'.[38] Het rekest werd in 1755 aangeboden aan de regentes.

Schrijver was er de man niet naar om deze aanval uit onvermoede hoek aan zich voorbij te laten gaan. Zijn verweer was furieus en lomp: 'explicatie van wel gefondeerde presumptiën over het request van de weduwe Braak, een vrouw op Texel, een geboore boerin, onkundig van alles; hoe is die magtig den inhoud van dat request opgestelt met sooveel verdraaijinge van de waarheid en onder schijn van dien haar stellingen bevestigt met resolutiën... en wel 10 à 12 Jaaren naa 't geval'.[39] Schrijver beschuldigde in zijn verweer Frensel van fraude met het prijsgeld, Binckhorst van besteding van buitgeld aan een plezierreis van zijn zoon en beiden gezamenlijk dat ze aan hem, Schrijver, geen verantwoording hadden willen afleggen over de definitieve verdeling van het geld. Hij besloot met de eis dat alle boeken met inkomsten en uitgaven met bijbehorende documenten door Frensel en Binckhorst aan de Admiraliteit ter inzage over moesten worden gedragen: 'dan sal ten allen klaarte blijken wie dat roovers van weduwe en weesen, arme matroosen en soldaaten zijn'. Op 5 november 1756 wees de regentes het rekest van Anna af. Schrijver werd door regentes Anna op advies van de Admiraliteit vrijgesproken van malversatie en 'dat dien tengevolge het verzoek bij de voorzegde requeste gedaan als berustende op abusieve gronden niet konde worden getreden'.[40] Anna moest in het openbaar per brief haar excuses aanbieden aan Schrijver. Ze schreef deze brief op 27 november: 'Nemende de vrijheid om aan uedele te schrijven en te versoeken excuus over de saek van het buytgeld vanmijn man saliger daar ik van uw edele 700 guldens gehat heb daar ik tevreeden meegeweest ben. Het is ruym een jaar geleeden dat de heer Binckhorst mij heeft laaten afvragen hoeveel prijsgelt dat ik gehat heb en heb hem toe laaten weeten. Daarop hij de saek op hem genoomen heeft sodat die heer mij selfs heeft aengedaen, sodat ik vriendelijk excuus versoeke dat ik daer de minste schuld aen heb, dat de heer Binckhorst de saek op hem nam. Hoope niet dat uw edelen op mijn of mijn kinderen gedenken sal daar ik onnozel in toekom en ook druk genoeg heb om met mijn kinderen in fatsoen op te brengen'.[41]

Toch waren voor Anna met deze brief de problemen nog niet opgelost. Schrijver was vastbesloten voor eens en voor altijd een eind te maken aan de geruchten en aantijgingen aan zijn adres met betrekking tot het prijsgeld. In december 1757 werd Anna onder druk gezet via de contactpersoon van Schrijver op Texel, de loods Jan Blom. Deze moest niet alleen persoonlijk brieven van Schrijver aan Anna overhandigen, maar werd ook geacht aan de intimidatie bij te dragen. In brieven van 1, 5 en 11 december gericht aan Jan Blom drong Schrijver er bij Anna op aan toe te geven dat zij door Binckhorst aangezet was tot het opvragen van Jans portie van het buitgeld: 'Mijn eer en reputatie is op een eerloose wijze gehoont ... voort eerst moet zij mij schrijven of de secretaris Binckhorst haar aangezet heeft, in persoon of wel door brieven, naar Amsterdam te gaan en aan mij te vragen het buytgeld van haar man's portie en wel als kapitein-commandant van mijn schip *Damiate*. Soo hij sulx in persoon gedaan heeft moet sij dat melden waar dat sulx is geschied, op Texel of elders, daarbij wat de reedenen hij gebruikt heeft om haar te persuaderen. Heeft Binckhorst haar aangehitst met brieven moet zij mij die brieven oversenden...'.[42] Voor Anna was dit alles te veel. Ze zwichtte voor de dreigementen, zoals ze op 23 januari 1758 aan Binckhorst schreef. Ze verontschuldigde zich in deze brief voor het noemen van de naam Binckhorst en voerde als argumenten aan dat Schrijver haar zou ruïneren, de hele affaire openbaar zou maken en haar goede naam zou bezoedelen. Voorts dat gedreigd was 'dat hij mijn en mijn kinderen naakt op den dijk soude setten'. Anna eindigde de brief met 'wat de admiraal mij ook aandoet, sal ik niet anders dan de waarheid seggen. Ik ben thans vrij geruster dan voorheen want denk dat het maar werelds is'.[43] Voor Schrijver was Anna niet meer belangrijk, zodat ze verder met rust gelaten werd.

De polemiek tussen Schrijver en Binckhorst werd buiten Anna om in de *Boekzaal*, *Rijzend Patriot* en later de *Groninger Patriot* en de *Groninger Novellist* in de jaren 1753 tot en met 1757 gevoerd. In 1756 werden diverse stukken ter verdediging van Binckhorst door Abram IJlst, boekverkoper in de Langestraat te Alkmaar, gedrukt en gepubliceerd. Het is niet tot een proces tussen Schrijver en Binckhorst gekomen, hoewel de polemiek scherp was en beschuldigingen over en weer vlogen. Zo noemde Schrijver Frensel en Binckhorst officieren die 'tegen eed en plicht de genoomen prijzen op de vijand berooft hebben en daardoor de arme matrosen en soldaten of haar weduwen en wezen hebben bestolen'.[44] Van hun kant stelden Frensel en Binckhorst, gesteund door de Haagse criticus H. la Fargue, 'hoe zou het kunnen bestaan dat den vlagofficier de portie voor zijn vlag en die van zijn kapitein bijde zoude genieten of den kapitein moest door het dienen op een schip van een vlagofficier gedegradeerd worden en sulx soude te hart vallen want soo een kapitein heeft minder winsten en veel meerder werk en bij sommige seer groot verdriet'.[45]

Hiermee werd de kern van de zaak toch wel geraakt. Jan Braak had volgens de afspraken wel degelijk meer geld moeten krijgen. Admiraal Grave en schout-bijnacht Reijnst hadden dat ook afgedragen aan hun tweede kapiteins. Schrijver meende de afspraken naast zich neer te kunnen leggen, omdat hij Grave zijn opperbevel niet waardig achtte en zich daarom ook niet gebonden voelde aan de getroffen regelingen. Het lijkt erop dat Frensel en Binckhorst het terecht voor Anna hadden opgenomen, maar weinig konden uitrichten omdat Schrijver een belangrijk man binnen de Admiraliteit was. De kwestie 'Anna Braak' kan dus veeleer gezien worden als een interne aanval binnen het officierencorps op de aanmatigingen van een arrogante en ijdele Cornelis Schrijver, die zich door zijn houding tijdens de vaarperiode van het auxiliair eskader bepaald niet bemind had gemaakt. Zo schreef Frensel later over de verhouding tussen opperbevelhebber Grave en vice-admiraal Schrijver: 'Doch alle die in die tijd gediend hebben zijn soowel als onderschrevene bewust dat den admiraal Grave de tanden opeen sloegen als hij de admiraal Schrijver de trappen van zijn logement hoorde opkomen'.[46]

Het onrecht was geschied en Anna had zich erbij neer te leggen, hoe hard ze het geld ook nodig had. Binckhorst en Frensel werden door deze affaire niet gehinderd in hun carrière. Frensel bracht het in 1750 tot vice-admiraal en Binckhorst was vanaf 1748 in Hoorn lid van de vroedschap.

Anna's weduwschap en de carrière van haar zoon Adriaan

Anna had in haar testament van 1751 te kennen gegeven dat haar zoons Adriaan en Pieter zeeofficieren moesten worden en daar ijverde ze voor. Adriaan volgde vanaf 1751 als adelborst de lessen aan het Algemeen Zeemanscollege in Amsterdam onder leiding van Cornelis Douwes.[47] In 1755 voer Adriaan als adelborst bij schoutbij-nacht J. J. Boudaan op de *Zuileveld* en Gideon als commandeur onder kapitein L. van Bylandt. Al in 1757 werd Adriaan - pas zestien jaar oud - bevorderd tot luitenant ter zee, terwijl zijn oom Gideon - toen 28 jaar - in dat jaar promoveerde tot extraordinaris kapitein ter zee. In 1762 werd Adriaan bevorderd tot commandeur. Pieter werd in deze periode adelborst en voer bij zijn oom Gideon op de *Amazoon*. In 1761 volgde zijn bevordering tot luitenant.[48] Het is misschien niet ver gezocht een verband te veronderstellen tussen deze bevorderingen op toch wel jeugdige leeftijd en de kwestie 'Anna Braak'.[49]

Er was veel geld nodig om Adriaan en Pieter passend uit te rusten en daarom verkocht Anna in 1757 een obligatie ter waarde van *f* 1.000,–.[50] Weliswaar droegen Adriaan en Pieter hun verdiensten aan Anna af, maar toch bleef het voor haar moeilijk om het leven op Brakestein op de oude voet voort te zetten.[51] In 1763 moest ze weer een obligatie verkopen evenals enige stukken land.[52]

Ook op het persoonlijke vlak kreeg Anna het moeilijk. Haar moeder, Helena de Hubert, en haar zuster Neeltje stierven in 1762. Het jaar daarop overleed Anna's zuster Nanna. In het besef dat ook zij zou kunnen overlijden, liet Anna in 1764 opnieuw een testament opmaken waarin ze benadrukte dat de kinderen bij elkaar moesten blijven, in ieder geval totdat Pieter 25 jaar zou zijn geworden. Op Sara werd een lijfrente afgesloten, die ervoor zou moeten zorgen dat ze een eigen inkomen had, als zij niet zou trouwen.[53] Gideon bleef voogd. In de jaren hierna moest Anna geregeld beleggingen, voornamelijk landerijen, verkopen.[54]

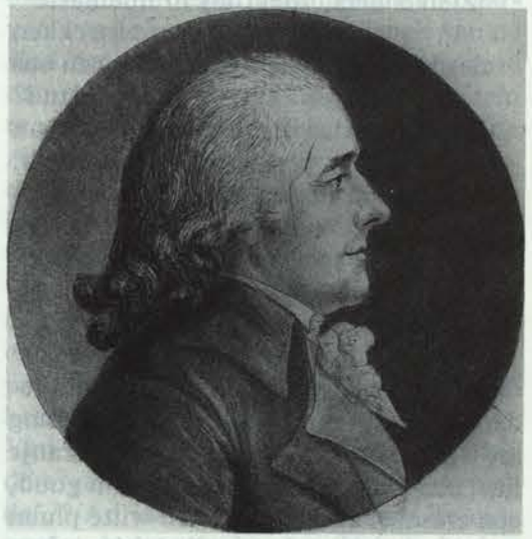
Gideon kon dank zij zijn commando's voldoende kapitaal bijeenbrengen om een huis in Oude Schild te kopen. Hij kon aan een gezin gaan denken.[55] Hij trad in 1770 in het huwelijk met Maria Elisabeth van Vollenhove. Voor Anna leek het erop dat de toenemende eenzaamheid daardoor verjaagd zou worden, maar in 1773 verhuisde Gideon na afloop van zijn vaarperiode op de *Dankbaarheyd* met zijn gezin naar IJsselstein en verliet omstreeks 1775 de marine.

Voor Pieter en Adriaan viel hiermee een beschermer weg, juist in een periode waarin jonge officieren het niet makkelijk hadden. Weliswaar was Pieter in 1772 nog tot commandeur bevorderd, maar verdere promotiekansen leken er voor de beide officieren niet in te zitten. De jaren zeventig van de achttiende eeuw vormden een periode van stagnatie in het bevorderingsbeleid van de Admiraliteiten. In de hogere rangen was na een uitbundig benoemingsbeleid rond 1750 een ware opeenhoping van hoofd- en vlagofficieren ontstaan, terwijl er geen sprake was van een gericht afvloeiingsbeleid van te oude officieren.[56] In 1772 waren er buiten de vlagofficieren veertien kapiteins ordinaris, 29 kapiteins extraordinaris, 48 commandeurs en 56 luitenants in dienst van de Admiraliteit van Amsterdam, terwijl er beperkt gevaren werd.[57] Voor alle als extraordinaris geëmploieerden betekende dit dat er geen vaste inkomsten waren en voor jonge officieren dat er een uitzichtloze situatie ontstond. Tevens leidde het gevoerde bevorderingsbeleid, waarbij beschermelingen van hooggeplaatste vlagofficieren voorrang kregen, vaak tot ontmoediging. In 1780 nog pleitte bijvoorbeeld schoutbij-nacht L. van Bylandt voor een groter schip voor zichzelf en een commando voor zijn broer en neef.[58] Jonge officieren verlieten dan ook vaak de dienst of accepteerden elders benoemingen.[59] Wie op een goede beschermheer binnen en buiten de Admiraliteit kon rekenen, had geluk.[60]

In 1773 volgde Anna's zuster Wijnanda haar tweede echtgenoot, Cornelis Medendorp, naar Amsterdam[61] en kort daarop verhuisde Gideon - zoals vermeld - naar IJsselstein. Bovendien raakte de rede voor Oude Schild in het ongerede, waardoor de gezagvoerders van marineschepen de voorkeur aan de ankerplaatsen voor het Nieuwe Diep gaven, wat tot gevolg had dat Anna's zoons nauwelijks meer thuis kwamen.[62] Daarom besloot Anna na het vertrek van Gideon zelf ook van Texel te vertrekken. Ze vestigde zich te Alkmaar in een huurhuis op het Luttik Oudorp.[63] Een reden voor de vestiging in juist Alkmaar kan zijn dat er meer 'Braken' in Alkmaar woonden, hoewel uit de notariële protocollen geen relaties met deze Braken blijken. Een andere reden kan zijn dat Alkmaar zowel vanuit Den Helder als vanuit Amsterdam goed bereikbaar was, zodat Pieter en Adriaan tijdens de lange perioden aan de wal thuis konden wonen. Haar zaken op Texel liet ze onder beheer van Abraham Wentel, haar vertrouwde notaris.

In 1774 werd Anna door een nieuwe slag getroffen. Op 28 februari overleed haar zoon Pieter, 25 jaar oud. Anna kocht een graf in de Laurentiuskerk te Alkmaar voor *f* 400,–, waar Pieter op 1 maart[64] ter aarde werd besteld. De impost bij de begrafenis bedroeg *f* 15,–, wat erop wijst dat Anna niet meer tot de zeer gegoeden behoorde, zoals dat in Texel het geval geweest was. Pieter liet Anna een buitenechtelijk kind na, een zoontje Pieter, dat ze in huis nam en opvoedde.[65]

Op 28 maart 1775 verkocht Anna via Adriaan als procuratiehouder een 'buitenhuis of boerenwoning' met landerijen direct aan Brakestein grenzend.[66] De opbrengst bedroeg *f* 7.450,–. De stiefzoon van haar overleden zuster Nanna, Leendert den Berger, die al eerder omliggend land had aangekocht, werd de nieuwe eigenaar. Op 29 augustus 1776 volgde de verkoop van het huis Brakestein voor *f* 2.500,– aan dezelfde Leendert.[67] Deze zou er in latere jaren een echte buitenplaats van maken. In de jaren na 1776 werden de resterende onroerende goederen geleidelijk via notaris Wentel[68] van de hand gedaan. Het afscheid van Texel was hiermee definitief.



Adriaan Braak door Queneslay. Bron: Stichting Atlas van Stolk, Rotterdam v. Som 733.

In 1777 leken er betere tijden aan te breken. Op 17 november werd Adriaan bij een massabevordering benoemd tot extraordinaris kapitein ter zee.[69] De hoop op een carrière voor Adriaan werd nog versterkt door het uitbreken van de Vierde Engelse Oorlog in 1780. Een groot aantal schepen werd gebouwd, waardoor de verwachting meer te kunnen varen gerechtigdvaardigd leek. Adriaan kreeg in 1780 het commando over de *Amphitrite*. In augustus 1781 was hij met de *Erfprins* betrokken bij de slag op de Doggersbank, waar hij zijn vuurdoop onderging. Hij

steunde J. H. van Kinsbergen in diens strijd tegen de *Berwick*, die zwaarder bewapend was dan de *Erfprins* of het schip van Van Kinsbergen, de *Admiraal-Generaal*. Later in het gevecht ging hij zelf een duel aan met de *Berwick* waarin hij zich danig weerde.[70]
Adriaan werd meebejubeld in de bijna hysterische dankbetuigingen die de 'helden van Doggersbank' na de slag ten deel vielen. Zo werd over hem het volgende gedicht:

'Zielkenners, zoekt gij in manhafte weezenstrekken
de aloude deftigheid der helden van ons land?
Beschouw dan Braak, wiens oog van eedelen blikken brandt;
niet dan in het aanschijn van een Batavier te ontdekken.
De held sloeg de oogen op, toen hij de Brit hielp slaan,
die schrik was hen genoeg om op de vlucht te gaan'.[71]

Ook kreeg hij eerbewijzen van stadhouder Willem V: een gouden gedenkpenning ter waarde van *f* 1.300,– aan een oranje lint, een kleine eironde medaille in goud, een eresabel en het recht een witte pluim op zijn hoed te dragen.[72] Adriaan kon niet bij de uitreiking aanwezig zijn omdat hij buitengaats moest kruisen op een Engels konvooi komend van de Wezer.[73]
Anna heeft zeker genoten van alle hulde en eer die Adriaan ten deel vielen en op haar als moeder afstraalden. Zij liet van Adriaan en Sara een portret vervaardigen, zoals blijkt uit haar testament van 1782, waarin zij zich vrouwe Anna Braak laat noemen. Anna was inmiddels verhuisd naar een deftiger buurt, die centraal in Alkmaar lag. Het was weer een huurwoning, gelegen aan de Langestraat waar aanzienlijke burgers woonden.[74] Anna's zuster Wijnanda vestigde zich in deze jaren eveneens in Alkmaar, iets wat Anna ongetwijfeld met vreugde zal hebben begroet.
Weer werd aan alle blijdschap een eind gemaakt door een overlijden, ditmaal van dochter Sara op 3 juni 1782. De begrafenis volgde de dag daarna al op dezelfde wijze als destijds voor Pieter.
De jaren hierna lijken jaren van zekerheid te zijn voor Anna. Wijnanda kocht in 1785 een huis aan het Verdronkenoord - een nieuw aangelegde gracht in Alkmaar-Oost - voor *f* 700,–. Anna volgde in 1786 met de aankoop van een huis op stand aan dezelfde gracht voor *f* 3.100,–. Adriaan voegde er in 1787 een aangrenzende stal met erf aan toe voor *f* 350,–. In 1788 kocht Wijnanda ook nog een dubbelhuis en erf aan de Maria Magdalenastraat, vlakbij de Waag, voor *f* 2.400,–.[75] Deze aankopen wijzen er op dat Anna en

Het gerestaureerde huis aan het Verdronkenoord te Alkmaar, waar Anna vanaf 1783 woonde. Foto: D. J. A. Roodhuyzen - van Breda Vriesman.

Wijnanda besloten hadden voorgoed in Alkmaar te blijven ondanks de politieke onrust die zich ook in Alkmaar manifesteerde. Het Alkmaarse stadsbestuur telde onder zijn leden enkele uitgesproken patriotten zoals burgemeester Carel de Dieu uit de Langestraat. Ook Anna heeft zich kunnen vinden in de door de patriotten aangevoerde argumenten tegen het benoemingsbeleid van stadhouder Willem V en kende in haar vriendenkring vurige patriotten zoals de zoon van notaris Wentel. De episode Schrijver kan niet anders dan diepe wonden hebben geslagen bij Anna en bij deze actieve patriotten kan ze zich begrepen hebben gevoeld.
Bovengenoemde zekerheid bleek schijn te zijn. De gekoesterde verwachtingen over het carrièreverloop van Adriaan kwamen niet uit. Na 1783 kreeg Adriaan geen eigen commando meer. Door het aantrekken van officieren tijdens de Vierde Engelse Oorlog en een benoemingsgolf na 1781 was het aantal extraordinaris officieren toegenomen tot ruim tweederde van het aantal kapiteins - in 1784 zelfs veertig extraordinaris op 45 kapiteins - wat de mogelijkheden om te varen flink beperkte.[76] Omdat geprivilegieerden wel konden varen ten koste van de daardoor gepasseerde kapiteins met vaak hogere anciënniteit, nam de onvrede over het benoemingsbeleid van de Admiraliteit toe, te meer daar alle voorstellen tot hervorming van de Admiraliteiten schipbreuk leden door 'inertie' van de verantwoordelijke autoriteiten.[77]
In de roerige periode tussen 1782 en 1787, waarin steeds duidelijker stemmen opklonken tegen het beleid van stadhouder Willem V en zijn adviseurs, kan bij deze groep gepasseerden sympathie zijn ontstaan voor de acties gericht tegen het patronagesysteem van de stadhouder. Willem V benoemde immers bij voorkeur cliënten en aanbevolenen op functies binnen de Admiraliteit. Zo had bijvoorbeeld Van Kinsbergen van dat aanbevelingsbeleid in 1783 gebruik gemaakt. De gepasseerden konden hopen dat zij bij een ander benoemingsbeleid meer kansen zouden krijgen.[78]
In 1787 mondde die sympathie uit in de deelneming van drie kapiteins van de Admiraliteit van Amsterdam aan de gewapende strijd van de patriotten tegen de stadhouder. Eén van het was Adriaan Braak. De patriotten hadden verdedigingscommissies ingesteld die de steden in Holland gewapenderhand tegen Oranjeaanslagen moesten beveiligen. Eén daarvan was de commissie van defensie van de stad Amsterdam. In juni 1787 kreeg deze commissie de beschikking over kapitein ter zee P. H. van Pelt, die door de Admiraliteit werd 'uitgeleend' om de verdediging van Amsterdam te water te organiseren.[79] In deze verdediging was ook een blokkade te water begrepen om de toevoer van militair noodzakelijke goederen over de Zuiderzee naar Amersfoort en over de rivieren naar Nijmegen, waar troepen van de stadhouder gelegerd waren, te belemmeren.
Van Pelt betrok in augustus Adriaan bij de organisatie van een 'Zuiderzee Armada'.[80] Adriaan was hiertoe zeker bereid, omdat hem een hoog salaris geboden werd. Zo deed op 28 augustus 1787 de Woerdense defensiecommissie een voorstel aan de defensiecommissie van Amsterdam om zeeofficieren een tractement te geven van *f* 2.000,– per jaar 'buiten de voordelen der schaftinge en *f* 1.000,- per jaar de rest van hun leven als ze buiten dienst zouden zijn, mits ze in Holland blijven wonen'.[81] Adriaan kocht als commandant van de linkervleugel van de Zuiderzee Armada op 24 augustus 1787 voor de verdediging een spiegeljacht en werd verantwoordelijk geacht voor de inrichting van de 'linkervleugel'.[82] Voorlopig hield hij zich nog bezig met de aankoop van schepen, de bewapening daarvan en de monstering van beman-

ningen.[83]
Datzelfde salaris lokte ook kapitein J. Sels, die begin september toetrad[84] en op 19 september 1787 voegde ook A. Schierhout zich bij deze groep als commandant van de *Nieuwe Hulk*[85]. Terwijl de eerste drie kapiteins zich inspanden een vloot op te bouwen en probeerden de blokkade optimaal te laten zijn,[86] liep de strijd van de gewapende patriotse korpsen te land uit op een nederlaag tegen de Pruisische troepen die de stadhouder te hulp waren gekomen. Na de capitulatie van de stad Amsterdam op 10 oktober 1787 legden de kapiteins hun commando neer en vertrokken naar huis om de verdere gebeurtenissen af te wachten.
Adriaan en Anna moeten in de herfst van 1787 nog het idee hebben gehad dat het met acties van de kant van Oranje-aanhangers wel mee zou vallen. Alkmaar was op dat moment ook nog niet echt 'om' ten gunste van de stadhouder en wraakacties, zoals elders in Holland tegen patriotten, bleven in Alkmaar voorlopig uit.[87] Toch hielden Adriaan en Anna zich buiten het gezelschap van gerenommeerde Alkmaarse patriotten. Adriaan wordt bijvoorbeeld door C. W. Bruinvis geen enkele maal genoemd in verband met patriotse activiteiten in Alkmaar. Toch moet hij wel contact met hen hebben gehad, want zoon Hendrik van hun huisvriend Wentel was bijvoorbeeld actief in het gewapende burgerkorps van Alkmaar en lid van het patriotse gezelschap 'Burgerhart'.[88] Diezelfde Hendrik zou Anna tijdens haar oude dag nog bijstaan.
In het voorjaar van 1788 was het duidelijk dat de afrekening met de patriotten was begonnen. De stadhouder had op 11 maart 1788 een amnestieregeling bekend gemaakt waarvan nadrukkelijk uitgezonderd waren: 'iedereen die bij het krijgsgebeuren op deze of genen wijze betrokken was geweest.[89] Op 28 maart werd Adriaan door deurwaarder Dirk Bonnet gesommeerd zich op 11 april in Amsterdam te melden en zich bij de fiscaal J. van der Hoop, een vurig aanhanger van Oranje, te verantwoorden voor zijn daden.[90] Adriaan had deze afloop niet verwacht, daar hij officieel om ontslag bij de Admiraliteit had verzocht voordat hij in dienst was getreden bij de Amsterdamse defensiecommissie en niet echt actief was geweest in de strijd. Van der Hoop gebruikte nu juist de ontslagaanvrage voor de aanklacht, omdat de Admiraliteit het ontslag niet had ingewilligd en Adriaan daardoor zijn eed had geschonden.[91] Adriaan reageerde met een request aan de stadhouder, waarin hij wees op het feit dat hij op 3 autustus 1787 ontslag had aangevraagd bij het College ter Admiraliteit van Amsterdam. Voorts voerde hij aan dat hij officieel was aangesteld als commandant over de gewapende schepen 'deser provincie van de linkervleugel op de Zuiderzee', welke commissie door de gelukkige omwenteling van zaken was komen te vervallen 'alvorens den suppliant zig op een der scheepen daartoe werdende, heeft begeven..., dat den suppliant altoos van begrippes geweest is dat zoo ras hij sijne demissie in gemelde qualiteit had gevraagd, vermits hij als extraordinaris kapitein géén tractement genoot, hij daardoor uit den eed bij sijne aanstelling afgelegd, was ontslagen en des wegens geen zwarigheid heeft gemaakt van wegens zijn territoriale souverain sig te laten employeeren'. Hij stelde verder dat hij gedwaald had inzake de te verwachten toestemming (Van Pelt had die immers gekregen) en vroeg, als hij 'des wegens eenige correctie [straf] zou hebben verdiend deselve hem gracieuselijk te mitteeren [doen toe komen]' en de vervolging te stoppen.
Het request werd niet door de stadhouder gehonoreerd, waarna het Adriaan duidelijk werd dat hij geen schijn van kans maakte in het tegen hem aangespannen proces.[92] Adriaan dook onder en vluchtte. Eerst naar de Oostenrijkse Nederlanden, daarna naar Noord-Frankrijk.[93] Op 9 juli 1790 werd Adriaan bij verstek veroordeeld tot oneervol ontslag uit de dienst, tien jaar ballingschap en betaling van de proceskosten.[94]
Voor Anna was deze periode een nachtmerrie. Niet alleen was haar enig overgebleven kind in ongenade gevallen en was elke hoop op een goede toekomst voor hem vervlogen, maar ook waren daar de schande van de dagvaardingen aan huis door de deurwaarder tot eind mei 1788, de angst voor het proces, de openbaarheid van het oneervol ontslag uit de Admiraliteit en de kosten van het proces. Het college had daartoe al beslag laten leggen op de persoonlijke bezittingen die Adriaan achtergelaten had aan boord van zijn schip. De uitbetalingen door de defensiecommissie waren geblokkeerd, zodat Anna ook daar geen inkomsten uit kreeg, terwijl Adriaan nog over de hele periode zijn salaris tegoed had.[95] Toch steunde ze Adriaan op alle mogelijke manieren.
Hoewel ook hier weer persoonlijke documenten ontbreken, is het wel mogelijk na te gaan hoe Anna Adriaan financieel bijstond. Adriaan behoorde tot de belangrijkere ballingen en ontving tijdens zijn ballingschap van de Franse regering 200 livres[96] (Franse ponden) per maand, wat niet genoeg was om naar behoren van te leven. In de loop van 1788 nam Anna contact op met mr. Daniël Carel de Dieu om geldzaken voor Adriaan te regelen. Daniël was de zoon van de patriot Carel de Dieu, lid van de Alkmaarse vroedschap tijdens de woelingen van 1784 tot 1787 en een bekende van Anna uit de Langestraat. Anna benoemde Daniël Carel de Dieu tot haar procuratiehouder en sloot op 26 januari 1789[97] bij hem een lening af van *f* 1.200,– met haar nieuwe huis als onderpand. Het bleek niet genoeg te zijn en zo kwam het op 16 augustus 1790 tot de verkoop van Anna's huis aan het Verdronkenoord voor *f* 5.000,–. Wijnanda verkocht haar huis aan de zuidzijde van het Verdronkenoord in oktober 1790 voor *f* 1.800,–.[98] Anna trok bij Wijnanda in huis aan de Maria Magdalenastraat.
Voor Anna moeten de gevolgen van het wetsherstel hard zijn aangekomen. Ze was financieel aan lager wal geraakt. Mr. Pieter Binckhorst, een neef van de hiervoor genoemde Pieter Binckhorst, een aanhanger van de Oranje-zaak, was teruggekeerd in de vroedschap en 'tuchtigde' de patriotten en hun aanhang.[99] Anna's troost kan de kerk zijn geweest, waar nog steeds predikanten het opnamen voor de ballingen,[100] maar ook daar kwam na 1790 een einde aan toen het stadsbestuur de predikanten tot de orde riep.[101] Pas met de terugkeer van Adriaan met de patriotten in 1795 eindigde voor Anna een periode van degradatie en verdriet.
Nog één keer leek het erop dat de problemen voorgoed waren verdwenen, want het nieuwe bewind benoemde op 26 juni 1795 Adriaan tot vice-admiraal en droeg hem op een eskader in gereedheid te brengen voor een tocht naar Suriname om daar verblijvende ambtenaren de eed op het nieuwe bewind te laten afleggen.[102] Eind 1795 vertrok Adriaan aan boord van de *Admiraal Piet Hein*, vergezeld van zijn neef Pieter als kersvers benoemde luitenant. De reis verliep ongelukkig door onder meer muiterij aan boord van één der eskaderschepen. Op 8 augustus 1796 overleed Adriaan na een kort ziekbed even na zijn aankomst in Suriname. De uitspraak van de president van de Nationale Vergadering 'dat de overledene zich verdienstelijk had gemaakt voor zijn vaderland' en dat men met zijn oude moeder meeleefde zullen een schrale troost zijn geweest.[103] Gideon was inmiddels ook overleden.[104] Anna bezat buiten Wijnanda geen directe verwanten meer.
Op 20 december 1796 liet Anna haar laatste wilsbeschikking opstellen, waarin ze

In tegenstelling tot de bescheiden rol die patriotse vrouwen hebben gespeeld, publiceerden de Oranjeaanhangers spotprenten waarbij de nadruk lag op een actieve en gewelddadige bijdrage van hen aan de patriotse activiteiten. Bron: Stichting Atlas van Stolk, Rotterdam FM 4897.

alles wat ze bezat naliet aan Wijnanda en haar dochter Johanna Drost, aan de kinderen van Gideon en die van Nanna. Haar bastaardkleinzoon Pieter sloot ze nadrukkelijk van een erfdeel uit. Haar begrafenis moest worden geregeld door Hendrik Wentel, de zoon van notaris Wentel van Texel en inwoner van Alkmaar. Hij had tevens toe te zien op de uitvoering van het testament.[105] Nog één keer moest Anna de gang naar het familiegraf maken. Dit maal om haar zuster Wijnanda te laten bijzetten op 19 april 1797. Anna stierf een klein jaar later en werd op 29 maart 1798 bij haar kinderen begraven. De impost bedroeg *f* 3, –, wat erop wijst dat Anna volledig had ingeteerd op haar kapitaal en bezittingen. Het oneervol ontslag van Pieter uit de dienst in 1799 wegens wangedrag jegens matrozen heeft ze niet meer hoeven mee te maken.[106] De afhandeling van de erfenis liet Hendrik over aan Johannes Vriesman, die met de oudste dochter van Gideon was getrouwd.[107]

Nabeschouwing

Terugblikkend op het leven van Anna Braak valt het op dat haar leven beheerst werd door haar betrekkingen met de Admiraliteit. Anna ontleende er deftigheid en status aan, maar moest daarvoor veel inleveren. Ze verloor haar man en twee zoons in de dienst. Ze werd onheus bejegend en vernederd door collega-officieren van haar man. Hoewel ze tot een lokale elite behoorde, bleek dat van nul en generlei waarde te zijn in de relaties buiten dat lokale niveau of binnen de relaties in het officierencorps. Het lijkt gerechtvaardigd te constateren dat de Braken een Texelse marineclan vormden die sterk op elkaar aangewezen waren. Dat kan weer een verklaring geven voor de problemen binnen het carrièrepatroon van in ieder geval Adriaan.

Kijken we naar de bejegening die Anna ondervond van de kant van Cornelis Schrijver, dan wordt het ook duidelijk dat er binnen het corps grote statusverschillen bestonden. Schrijver wenste Anna zelfs niet te woord te staan, terwijl hij bekend was met haar weduwschap en hij Jan persoonlijk gekend had. Binckhorst gebruikte Anna om Schrijver een hak te zetten en liet Anna in de kou staan toen dat mislukte. De Admiraliteit compenseerde het wegvallen van kostwinners niet. Er was geen weduwe- of wezenondersteuning. Anna werd ook niet bijgestaan in een claim die door andere vlagofficieren dan Schrijver, namelijk Grave en Reynst, wel was gehonoreerd.

Het patronagesysteem blijkt heel belangrijk, vooral in de tweede helft van de achttiende eeuw. Wie binnen dat systeem een goed en invloedrijk beschermheer had, kon vrij zeker zijn van de zo belangrijke varende plaatsing. In het geval van Anna en Adriaan wordt het belang van die steun extra duidelijk blijkens de financiële problemen waarmee Anna na de dood van Jan werd geconfronteerd. Adriaan en zijn broer moesten geregeld kunnen varen om de nodige financiën binnen te brengen. Dat dit niet gebeurde, kan aan het ontbreken van een goede beschermheer hebben gelegen. Wie extraordinaris was en geen patroon kende, moest blij zijn met elke 'kruimel' die hem werd toegeschoven. Adriaan was niet de enige kapitein die zoiets overkwam.

Het beleid ten aanzien van zeeofficieren na 1781 versterkt dat beeld van patronage. Wie het oor van de stadhouder had, kon veel geregeld krijgen. Zo hielp Jan Hendrik van Kinsbergen zijn broer aan een aanstelling als kapitein ter zee en een varend commando ten nadele van onfortuinlijke collega's die zo'n ingang misten. Het is niet onwaarschijnlijk dat de ontevredenheid over de uitzichtloosheid in het carrièrebeeld en het onvermogen van kapiteins om het patronagestelsel binnen de Admiraliteit te doorbreken door heel wat offi-

cieren werd gedeeld en zich niet heeft beperkt tot een Van Pelt, Braak, Sels of Schierhout. Alle vier namen ze deel aan het gewapend verzet van de patriotten in 1787 en zijn daardoor 'zichtbaar' geworden. Alleen Schierhout werd niet opgemerkt door fiscaal Van der Hoop en bleef zo buiten de vervolging.
In 1795 blijken meer zeeofficieren zich bij het nieuwe bewind aan te sluiten dan bovengenoemde officieren, wat een bredere aanhang voor het patriottisme aannemelijk maakt. Of Adriaan in 1787 een vurig patriot was, mag betwijfeld worden omdat hij zo laat deelnam aan de opbouw van de Zuiderzee Armada. Hij is het zeker geworden tijdens zijn verblijf in St. Omer. Andere officieren kunnen na de voorbeeldige bestraffing van Van Pelt en Adriaan hun sympathie hebben verborgen en hebben afgewacht. Toch moet de Admiraliteit wel iets geweten hebben van de onvrede, want in de jaren 1788 - 1793 zijn wel degelijk pogingen gedaan tot hervormingen te komen. Op grond van het bovenstaande kan worden aangenomen dat patronage en politiek een grotere rol hebben gespeeld in de onderlinge verhoudingen binnen het korps zeeofficieren dan aanvankelijk werd verondersteld.
Wat betreft Anna is het in ieder geval duidelijk dat zij in Alkmaar patriotten kende (in de Langestraat, in de kerkgemeenschap, onder vrienden) en daarmee sympathiseerde. Opmerkelijk is dat Bruinvis behalve de echtgenote van Cornelis van Foreest, voorzitter van de defensiecommissie in Woerden, geen enkele vrouw in Alkmaar met name noemt die mogelijk actief geweest is voor de patriotse zaak. Het lijkt erop dat vrouwen geen andere inbreng hebben gehad in het patriottisme dan die van toehoorster of begrijpend thuisfront. Uit de schets, meer kan het niet zijn, komt Anna naar voren als een vrouw met een groot incasseringsvermogen, volledig toegewijd aan man en kinderen, zich sterk bewust van haar status als vrouw en weduwe van een kapitein ter zee en moedig genoeg om voor haar recht en dat van haar kinderen op te komen. Rest nog de constatering dat alle liefde, toewijding en opoffering haar niet behoed hebben voor verarming, een moeizame oude dag en een eenzaam sterfbed.

Noten

1. J. R. Bruijn, 'Voeding op de Staatse Vloot', in: *Spiegel Historiael* 2 (1967) 180.
2. In *Nederlandse Historische Bronnen* V, uitgave van het Nederlands Historisch Genootschap (1985) 111-114, is een collectie brieven van kapitein Eland du Bois aan zijn vrouw ingeleid en uitgegeven door J. R. Bruijn en E. S. van Eyck van Heslinga onder de titel 'Aan 'wijffje lief''.
3. R. B. Prud'homme van Reine, *Jan Hendrik van Kinsbergen 1735 - 1819* (Amsterdam 1990) 245-249, 257.
4. J. F. Daarnhouwer, 'Het geslacht Braak op Texel', in: *De Navorser I, Nederlands Archief voor Genealogie en Heraldiek* (1951) 163. Hij stelt vast dat de doopboeken van Oude Schild pas in 1727 beginnen, zodat voor die datum de gegevens gevonden moeten worden in notariële akten.
5. Een 'capiteyn geweldige' trad op als ordebewaarder over het passagierende scheepsvolk. Pieter beschikte over een cel in de kelder van zijn huis, waar hij dronken of weerspannige matrozen kon opsluiten.
6. J. A. van der Vlis, *'t Land van Texel* (Den Burg 1976) 170.
7. J. C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandse Zeewezen* III (Haarlem 1858-1862) 714.
8. Rijksarchief Noord-Holland (RANH) Notariële Archieven (NA) no. 4844 fol. 25. De taxatie van roerende goederen in het huis bedroeg *f* 2797.-6.
9. Een roede is 27,4152 m². Berekend door Van der Vlis, *Texel*, 160.
10. RANH, NA no. 4842 fol. 192, 200, 211, 215, 223 en no. 4843 fol. 11, 12, 13 en 25.
11. Daarnhouwer, 'Geslacht Braak', 164.
12. Van der Vlis, *Texel*, 170 en 171.

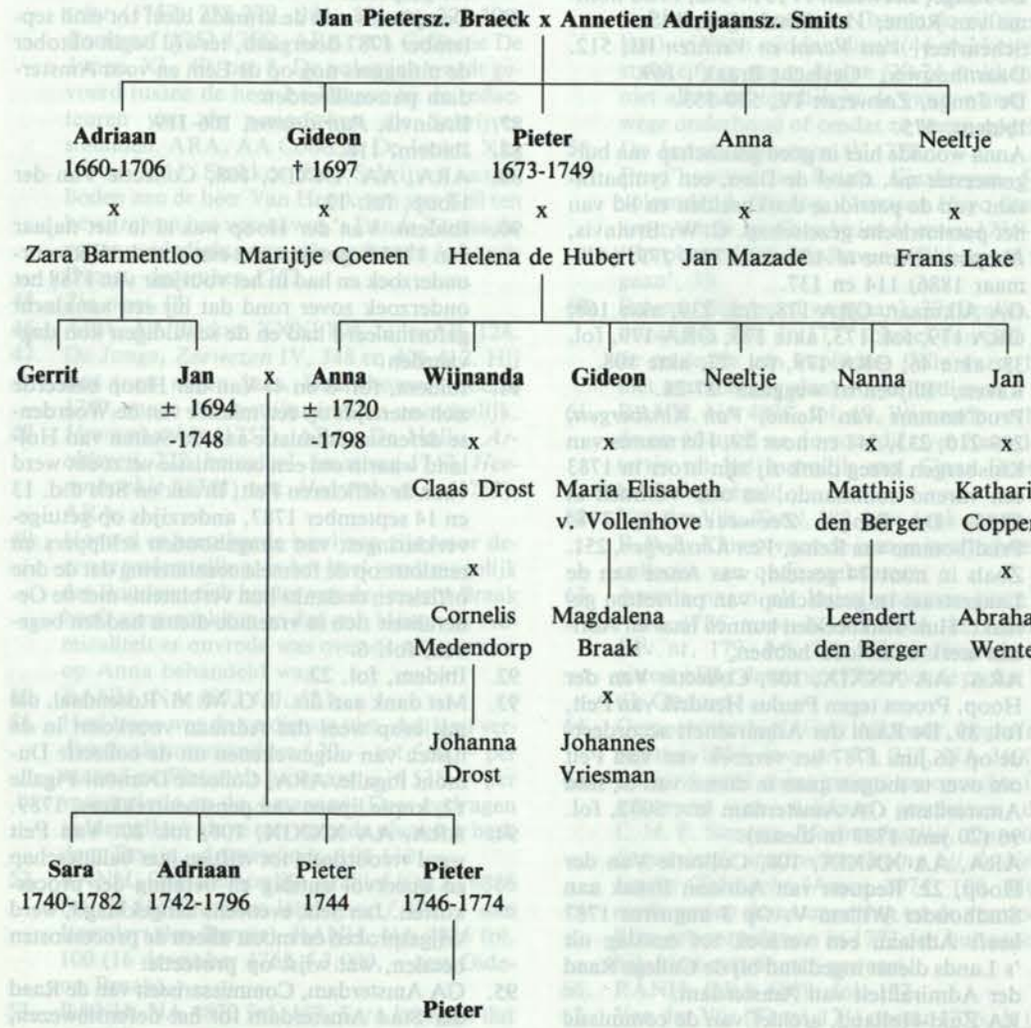
13. Van der Vlis, *Texel*, 129-133, 160, 180 en 259.
14. Ibidem, 419.
15. Pieter en Helena kregen zes kinderen. Jan, de oudste, overleed in 1747; Nanna, gehuwd met Matthys den Berger, overleden 1763; Anna; Neeltje, overleden 1762; Wijnanda (1727-1797) gehuwd met kapitein Claes Drost en na diens overlijden met kapitein Cornelis Medendorp; en Gideon (1729 - ± 1796), gehuwd met Maria Elisabeth van Vollenhove.
16. *Heerenboekje* (1745) geeft deze data. Gezien de normale carrièregang moet Jan omstreeks zijn veertiende adelborst zijn geworden (1714). De bevordering tot luitenant was gewoonlijk tussen het achttiende en twintigste levensjaar (± 1720). G. J. A. Raven, 'Blijven of weggaan, de perspectieven voor marineofficieren tijdens de nadagen van de Republiek 1751 - 1795', in: *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis* 40/41 (1980), 30 en J. R. Bruijn, *De Admiraliteit van Amsterdam in rustige jaren 1713 - 1751. Regenten en financiën, schepen en zeevarenden* (Amsterdam/Haarlem 1970) 102, 103, 109 en 110.
17. Bruijn, *Admiraliteit*, 84 en 113.
18. Ibidem, 113.
19. Bruijn vermeldt dat Jan in 1737, 1742 en tweemaal in 1747 een eigen commando had. De Hullu noemt hem in 1742 als commandant van de *Windhond*. Bruijn, *Admiraliteit*, 177. J. de Hullu, *De archieven der admiraliteitscolleges* ('s-Gravenhage 1924) 222.
20. Brakestein wordt in deze periode beschreven als een herenhuis met boomgaard, tuin en vijver. Dank zij de waterputten vlak voor de deur van het huis kon men over betrouwbaar en zuiver drinkwater beschikken. Van der Vlis, *Texel*, 170 en RANH, Oud-rechterlijke Archieven no. 6872 fol. 111.
21. Dit blijkt uit de verkoop van obligaties en land na de dood van Jan in 1748,
22. 1740 Sara, 1742 Adriaan, 1744 Pieter I en 1746 Pieter II. Pieter I overleed in zijn eerste levensjaar.
23. RANH, NA no. 4872 fol. 405.
24. Algemeen Rijksarchief (ARA), Admiraliteitsarchief (AA) XXXIX, 112, 125.
25. De Jonge, *Zeewezen*, IV, 180 en 181. ARA, AA Bisdom XXXI, 108, bijlage brief van Grave d.d. 15-2-1745 becommentarieerd door Schrijver, bijlage B, 128. Schrijver stelt over Grave: 'nogtans is dat de man geweest na de smaak van de Republicq, daar anderen na dieverse gesignalieerde diensten aan de Republicq gedaan te hebben aan den dijk gejaagt werden zonder enige protectie te vinden, zelfs niet in haar caracter maintien voor 't Lands dienst, teegen officieren die beeter voor krankbezoeker souden dienen als voor capiteyn om 's Lands schepen te commanderen'.
26. RANH, NA 4870 fol. 267. Bij Anna's testament staat de aantekening dat ze niet boven de *f* 4.000,-- gegoed was.
27. ARA, AA Bisdom XXXI, 108, bijlage request Anna Braak.
28. RANH, NA 4870 fol. 267. Ze vermaakt de persoonlijke bezittingen van Jan aan 'de heren Adriaan en Pieter Braak, het goud horologie sonder ketting en een zilveren dito, de gezilverde degen, tekenboek, caarte, patroontas zilverbeslag en geweer en voorts alle de linnen en wollen lijfstoebehorende kleederen'. Sara zal 'het kerkeboek met goudbeslag, juwelen parelsnoer en verder al het goud en silver aan ligchaamssieraden' ontvangen en het linnen en wollen lijfgoed.
29. Tot laat in de achttiende eeuw werd in dezen niets geregeld.
30. ARA, AA Bisdom XXXI, 108, bijlage D, 26. Op 16 oktober 1744 hadden de Staten Generaal beslist dat de verdeling volgens de wetten en gewoonten van Groot-Brittannië moest worden afgedaan. Op 31 december 1744 kwam de krijgsraad bijeen om tot een oplossing van het verdelingsprobleem te komen omdat de Engelse wijze van verdeling niet goed van toepassing was op de Staatse schepen, daar de samenstelling van de bemanning anders was dan die op de Engelse schepen (daar kende men de tweede kapitein niet). Toch werd besloten de Engelse wijze zo goed mogelijk toe te passen. Dit hield in dat de opbrengst van de prijzen in acht gelijke delen werd verdeeld, waarbij 3/8 ging naar de kapitein of kapiteins die de prijs genomen hadden, waarvan een aanwezige vlagofficier 1/8 deel zou toekomen. De hogere officieren samen 1/8, onderofficieren 1/8, volk 1/4. ARA, AA Bisdom XXXI, 108 bijlage B 5. Het totaal te verdelen bedrag bedroeg *f* 80.000,--; bijlage B 3.
31. Een derde van de opbrengst van de prijzen werd opgeëist door twee kaperschepen die daarover een proces aanspanden tegen het Staats eskader. Het duurde tot 1752 voor de definitieve uitspraak, ten nadele van de Staatse officieren, afkwam. ARA, AA Bisdom XXXI, 108, bijlage B 2.
32. ARA, AA Bisdom XXXI, 108, bijlage B 3.
33. ARA, AA Bisdom XXXI, 108, 11. De brief dateert uit 1755.
34. Bruijn, *Admiraliteit*, 133, noot 92.
35. ARA, AA Bisdom XXXI, 108, 15. Brief 23 januari 1757 van Anna aan Binckhorst.

36. Bruijn, *Admiraliteit*, 132.
37. ARA, AA Bisdom XXXI, 108, 11.
38. Ibidem, request A.
39. Ibidem, bijlage C.
40. UB Groningen, *Groninger Novellist* (1757) 79: 'Extract uyt de Notulen der Besoignes gehouden bij het Ed. Mog. Collegie vrijdag 5 november 1756 ter Admiraliteit, residerende te Amsterdam'.
41. Ibidem, 82.
42. ARA, AA Bisdom XXXI, 108, 13 (hij dreigt op 5 december met een proces tegen Anna), 17, 18 en 19.
43. Ibidem, 15.
44. Ibidem, bijlage B 8 en volgende. UB Groningen: *Groninger Novellist* (1756) 37 en 280; *Groninger Novellist* (1757) 254; *Rijzende Patriot* (1757) 278-279, 281, 371 en 373-390; *Boekzaal* (1753-1756). ARA, AA Collectie De Jonge, XL, 40, no. 8. De polemiek wordt gevoerd tussen de heer La Fargue en de redacteuren van de periodieken die Schrijver steunden. ARA, AA Collectie De Jonge, XL, 14, nr. 9-11. Stukken door Schrijver aangeboden aan de heer Van Heeckeren van Kell ten bewijze van het verval van 's Lands Zeemacht en ter verdediging van zijn gedrag in 's Lands Dienst, december 1767.
45. Zie noot 44.
46. ARA, AA Bisdom XXXI 108, bijlage B, 128.
47. De Jonge, *Zeewezen* IV, 348 en 406-412. Hij was toen negen jaar. Daarnhouwer noemt 1747, maar dat is mijns inziens onmogelijk.
48. *Heerenboekje* (1757), ARA; De Hullu, *Archieven*, 222, betaalrol *Amazoon* 1747, *Heerenboekje* (1761) een *Heerenboekje* (1762), ARA.
49. Hoewel er geen harde bewijzen zijn voor deze veronderstelling, is het heel goed mogelijk dat Boudaan zich het lot van de jongens Braak heeft aangetrokken en dat ook binnen de Admiraliteit er onvrede was over de wijze waarop Anna behandeld was.
50. RANH, NA 4873 fol. 533.
51. Heel hoog was de verdienste niet. Adriaan verdiende als commandeur *f* 30,– tot *f* 60,– per maand en Pieter als luitenant ± *f* 538,– per vaarperiode op de *Amazoon*. Deze bedragen golden alleen als ze een varende plaatsing hadden. Bruijn, *Admiraliteit*, 108-110.
52. RANH, Oud Rechterlijk Archief (ORA) 6886 fol. 78 (1170 roeden land voor *f* 490,– aan Leendert den Berger). RANH, NA 4875 fol. 100 (16 december 1763 *f* 3.000,– aan Gideon Braak).
53. RANH, NA 4870 fol. 107. Sara kreeg in dat geval de rente uit een obligatie van *f* 4.000,–. Trouwde ze dan moest het geld gelijkelijk verdeeld worden. De kinderen moesten leven van de rente van de boedel zolang ze samen zouden zijn, maar de jongens moesten hun salaris afstaan in de huishouding, terwijl Sara daar zelf in mee moest werken en de rente van haar obligatie in de gezamenlijke pot inleveren.
54. RANH, ORA 6886, fol. 127, ORA 6887, fol. 119.
55. ARA, AA 2064 en 2028, *Amazoon* 1765-1766, *Dankbaarheyd* 1771-1773. Naast kostpenningen verdiende hij in 1765 *f* 358,– en kajuitsgelden *f* 219-10-13, in 1771-1773 *f* 680-15 en kajuitsgelden *f* 325-1-.
56. Raven, 'Blijven of weggaan', 27, 31 en 33.
57. *Heerenboekje* (1772), ARA? De Jonge, *Zeewezen* III, 776; Amsterdam beschikte over vijftien grotere schepen (boven de vijftig stukken), vijftien middenklasse (44 stukken en 36 stukken) en negen kleine (20-24 stukken) die niet allemaal tegelijk in de vaart waren vanwege onderhoud of omdat ze waren opgelegd.
58. De Jonge, *Zeewezen* IV, 778.
59. Prud'homme van Reine, *Kinsbergen*, 55 en volgende; A. Staring, *Damiaan Hugo Staring, een zeeman uit de achttiende eeuw 1736-1783* (Zutphen 1948) 21; Raven, 'Blijven of weggaan', 33.
60. Raven, 'Blijven of weggaan', 30; Bruijn, *Admiraliteit*, 124. In 1777 schreef Jan Sels over de protectie van kapiteins: 'Wie onzer heeft niet getracht zig daarvan te bedienen'.
61. RANH, NA 4878, fol. 69, Wijnanda verhuisde op 15 april na de voogdij over haar dochtertje uit het huwelijk met Claas Drost te hebben geregeld.
62. Van der Vlis, *Texel*, 182. Met dank aan de heer P. B. L. Kluver voor de inzage in zijn boekencollectie van oude zeekaarten.
63. Anna's naam als huiseigenaresse komt pas rond 1786 voor in de ORA in Alkmaar (inv. nr. 179, fol. 19). Uit de begrafenisregisters blijkt dat ze in 1774 woonde op het Luttik Oudorp.
64. Gemeentearchief (GA) Alkmaar, begrafenisregister 1774, inv. nr. 73, 315, NA 3600.
65. Dit kind werd mijns inziens ten onrechte in de schoenen van Adriaan geschoven door C. H. F. Simons, *Marine Justitie, Ontwikkelingen in de strafrechtspleging bij de Nederlandse Zeemacht* (Assen 1974) 108. Het is mede gezien de naamgeving en de vermoedelijke geboortedatum in 1773 een buitenechtelijk kind van Pieter geweest.
66. RANH, ORA 6889, fol. 157.
67. Van der Vlis (*Texel*, 171) noemt 1776 als jaartal. Daarnhouwer ('Braak', 164) noemt 29 augustus 1786. M. D. en J. S. M. Dijt, 'Texelse geslachten II', in: *Encyclopedie van Texelse familienamen*, 35 noemen ook 1786. Vermoedelijk zijn beide laatste verschrijvingen. RANH, ORA 6891, fol. 46 geeft 29 augustus 1776.
68. RANH, ORA 6890, fol. 172. Abraham Wentel verkocht in 1782 namens Anna, Maria Elisabeth van Vollenhove, Cornelis Medendorp (wonende te Alkmaar) en Antje den Berger een dubbelhuis met erf en twee boeten voor *f* 3.175,–.
69. Raven, 'Blijven of weggaan', 27. De commandeursrang werd in 1776 opgeheven. De dienende commandeurs werden bevorderd tot 'capiteyn ter zee extraordinaris'.
70. De Jonge, *Zeewezen* IV, 514-542; Prud'homme van Reine, *Van Kinsbergen*, 145.
71. Scheurleer, *Van Varen en Vechten* III, 512. Daarnhouwer, 'Geslacht Braak', 169.
72. De Jonge, *Zeewezen* IV, 550-553.
73. Ibidem, 575.
74. Anna woonde hier in goed gezelschap van burgemeester mr. Carel de Dieu, een sympathisant van de patriotse denkbeelden en lid van het patriottische gezelschap. C. W. Bruinvis, *Het patriottisme te Alkmaar 1781 - 1791* (Alkmaar 1886) 114 en 137.
75. GA Alkmaar, ORA 178, fol. 239, akte 168; ORA 179, fol. 173, akte 173; ORA 179, fol. 33, akte 46; ORA 179, fol. 77, akte 108.
76. Raven, 'Blijven of weggaan' 27-28.
77. Prud'homme van Reine, *Van Kinsbergen*, 209-210, 233, 541 en noot 29. Hermanus van Kinsbergen kreeg dank zij zijn broer in 1783 een varend commando, zo ook Verhuell in 1783. De Jonge, *Zeewezen* IV, 778; Prud'homme van Reine, *Van Kinsbergen*, 251.
78. Zoals in noot 74 gesteld, was Anna aan de Langestraat in gezelschap van patriotten geraakt. Hun denkbeelden kunnen haar en Adriaan sterk beïnvloed hebben.
79. ARA, AA XXXIX, 108, Collectie Van der Hoop. Proces tegen Paulus Hendrik van Pelt, fol. 39. De Raad der Admiraliteit accordeerde op 16 juni 1787 het verzoek van Van Pelt om over te mogen gaan in dienst van de stad Amsterdam. GA Amsterdam inv. 5032, fol. 96 (20 juni 1787 in dienst).
80. ARA, AA XXXIX, 108, Collectie Van der Hoop, 22. Request van Adriaan Braak aan Stadhouder Willem V. Op 3 augustus 1787 heeft Adriaan een verzoek tot ontslag uit 's Lands dienst ingediend bij de College Raad der Admiraliteit van Amsterdam.
81. RA Zuid-Holland, archief van de commissie van defensie te Woerden 1787, 30148, no. 6 IIb. Uitgezonden brieven 28 augustus 1787.
82. In tegenstelling tot wat De Jonge beweert (*Zeewezen* IV, 348, 406-412) is niet Adriaan de hoofdpersoon in de Zuiderzee Armada, maar Van Pelt.
83. GA Amsterdam, archief van de commissie van defensie van de stad Amsterdam 1787, inv. 9798, rekeningen en kwitanties 24 augustus - 29 september 1787. Adriaan commandeerde uiteindelijk vijf schepen (twee hoekers en drie tjalken) vanaf zijn spiegeljacht de *Vrijheidt* (fol. 100 en 102).
84. Ibidem. Victualienota voor de kajuit van 1-16 september 1787 ten name van Jan Sels.
85. Ibidem fol. 100. Monsterrol van Adrianus van Schierhout. Deze kapitein heeft nauwelijks een rol gespeeld.
86. De opbouw van de armada bleef tot eind september 1787 doorgaan, terwijl begin oktober de uitleggers nog op de Eem en voor Amsterdam patrouilleerden.
87. Bruinvis, *Patriotisme*, 106-119.
88. Ibidem, 118.
89. ARA, AA XXXIX, 108, Collectie Van der Hoop, fol. 12.
90. Ibidem. Van der Hoop was al in het najaar van 1787 begonnen met een gerechtelijk voor-onderzoek en had in het voorjaar van 1788 het onderzoek zover rond dat hij een aanklacht geformuleerd had en de schuldigen kon dagvaarden.
91. Ibidem, fol. 3 en 4. Van der Hoop baseerde zich enerzijds op een missive van de Woerdense defensiecommissie aan de Staten van Holland waarin om een commissie verzocht werd voor de officieren Pelt, Braak en Sels d.d. 13 en 14 september 1787, anderzijds op getuigeverklaringen van aangehouden schippers en tenslotte op de formele constatering dat de drie officieren ondanks hun verbintenis met de Generaliteit zich in vreemde dienst hadden begeven, fol. 6.
92. Ibidem, fol. 22.
93. Met dank aan drs. J. G. M. M. Rosendaal, die mij erop wees dat Adriaan voorkomt in de lijsten van uitgewekenen uit de collectie Dumont Pigalle. ARA, Collectie Dumont-Pigalle 12, kopie lijsten van pensioentrekkers, 1789.
94. ARA, AA XXXIX, 108, fol. 20. Van Pelt werd veroordeeld tot vijftien jaar ballingschap en oneervol ontslag en betaling der proceskosten. Jan Sels, eveneens aangeklaagd, werd vrijgesproken en moest alleen de proceskosten betalen, wat wijst op protectie.
95. GA Amsterdam, Commissarissen van de Raad der Stad Amsterdam tot het defensiewezen, 1787, inv. nr. 5032. In geen der rekeningen

komt een salarisuitbetaling aan Adriaan voor.
96. Zie noot 93.
97. GA Alkmaar, register van belastingen binnen Alkmaar, inv. 329, 1789, fol. 75.
98. GA Alkmaar, ORA 179, fol. 33, akte 46 en fol. 151, akte 152.
99. Bruinvis, *Patriotisme*, 143.
100. Ibidem, 152-153.
101. Ibidem, 154.
102. De Jonge, *Zeewezen* V, 236-240.
103. Ibidem, 240 en Daarnhouwer, 'Geslacht Braak', 167.
104. Daarnhouwer, 'Geslacht Braak', 170.
105. GA Alkmaar, NA 761, akte 187.
106. Simons, *Marine Justitie*, 108 en 109.
107. GA Alkmaar, NA 917, 5 juni 1798 nr. 49.

Bijlage

Stamboom familie Braak



De rederij Radermacher & Steenhart (1730-1741). Zeeuwse Guinea-vaart en slavenhandel met Zuidnederlandse participatie

J. Parmentier

Inleiding

De Zeeuwen hebben reeds vanaf de zeventiende eeuw een bijzondere belangstelling getoond voor de Guineavaart en de handel met West-Indië. De 'Caribisvaerders' waren zeer talrijk in Vlissingen en heel wat plantages op de Antillen en in Suriname, Essequebo en Berbice werden aangelegd door Middelburgse families.[1]

De slavenhandel en de controle over de Guineavaart bleven echter tot 1730 het monopolie van de Westindische Compagnie (WIC), waardoor andere Noord-Nederlanders uitgesloten bleven van deze handel. Op papier was deze situatie zo, maar in feite werd het WIC-monopolie reeds sterk ondergraven door de activiteiten van 'Lorredraayers' of particuliere handelsassociaties die, vooral vanuit Zeeland, met kleine scheepjes de Westafrikaanse kust afschuimden op zoek naar goud, ivoor en in mindere mate slaven.[2] Het WIC-monopolie werd verder aangetast door het verlies van de 'asiento'-handel en door de sterke Engelse concurrentie, die hogere prijzen bood voor de slaven.[3]

Voornamelijk onder Zeeuwse druk beknotten de Staten-Generaal in 1730 de macht van de WIC. Voortaan mochten de particuliere handelaars participeren in de Guineavaart, maar dan wel tegen betaling van recognitie-geld. Deze heffing bedroeg circa zestig gulden per last. Het WIC-bolwerk brokkelde verder af in 1734 en 1738, waarna de Compagnie enkel nog een functie vervulde als tussenpersoon voor slavenaankopen en als beheerder van de Guinese forten, die steeds voorname handelsposten en ravitailleringsplaatsen bleven.[4]

Tijdens deze beginperiode van de vrije Guineavaart beproefden talrijke Zeeuwse handelsassociaties hun geluk in de Westafrikaanse handel. Naast de Middelburgse Commercie Compagnie (MCC) telde men twintig kleine firma's die tussen 1730 en 1740 vanuit Zeeland schepen naar Guinea uitreedden.[5] Over deze ondernemingen is weinig bekend, behalve enige toevallige gegevens die men in de WIC-archieven aantreft.[6] Aan de hand van een particuliere brievencollectie van Samuel Radermacher met Jean-Baptiste Soenens over de rederij Radermacher & Steenhart zullen we een beeld schetsen van de kleinschalige Zeeuwse Guineavaart tijdens de woelige jaren 1730-1740.[7]

De organisatie

Dadelijk na de goedkeuring door de Staten-Generaal om het WIC-monopolie open te breken in 1730 vatte Johan Cornelis Radermacher, de broer van de eerder genoemde Samuel, het plan op om samen met Aarnout Steenhart een partenrederij op te richten voor de Guinea-vaart. Het benodigde startkapitaal werd vastgesteld op 160.000 gulden. Hiermee wensten ze drie schepen te laten bouwen en uit te rusten voor reizen naar de kust van Afrika. Uit verdere informatie blijkt

dat het vermogen van de rederij in 1731 opliep tot 221.280 gulden.[8] Geïnteresseerden konden 1/16, 1/32 of 1/64 part nemen. Enkel participanten die voor 1/16 of meer parten deelnamen, hadden stemrecht binnen de rederij. De leiding berustte bij de twee boekhouders J. C. Radermacher en A. Steenhart, die zich ertoe verplichtten minstens voor 1/16 part te investeren. Beslissingen werden echter genomen door een vergadering bestaande uit de twee boekhouders en drie stemgerechtigde participanten, die met meerderheid van stemmen waren verkozen.

De overige 'conditiën' handelden voornamelijk over de heenladingen. Zo werd bepaald dat 'de quantiteyt buscruyt over de sesthiende parten in eguale portien werden verdeelt en gelevert'.[9] Deze strikte voorwaarde over de buskruitleveringen heeft vermoedelijk te maken met de vele kruitmolens die Zeeland rijk was. Vooral tijdens de Spaanse Successieoorlog floreerde de kruithandel. Heel wat Zeeuwse kooplui bezaten parten in één of meerdere molens zodat, om onderlinge concurrentie binnen de rederij te vermijden, alle potentiële leveranciers op gelijke voet behandeld werden.[10]

Om woekerwinsten tegen te gaan bepaalde de rederij dat de heenladingen, victualiën en equipage-goederen tegen de geldende marktprijzen geleverd zouden worden. Immers, een belangrijke kwaal binnen deze kleine rederijen was de privéhandel die bemanningsleden in West-Afrika dreven voor rekening van participanten.[11] Daarom mochten er geen goederen aan de zeelui meegegeven worden op straffe van 1.000 gulden boete. Deze maatregel is waarschijnlijk dode letter gebleven, omdat die privé-handel juist de attractie bij uitstek vormde om bekwame schippers, stuurlui en supercargo's aan te werven. Ten slotte stipuleerde men dat de beide boekhouders één procent provisie per retourlading mochten opstrijken en een bijkomende vergoeding van 100 gulden ontvingen voor ieder schip dat ze uitgereed hadden.

De participanten

Een lijst van alle investeerders in deze rederij hebben we niet teruggevonden. Wel kennen we enkele belangrijke geldschieters en willen we ook de Zuidnederlandse belangstelling voor deze onderneming kort toelichten. Het leeuwedeel van de financiering kwam van de initiatiefnemers J. C. Radermacher en Aarnout Steenhart. Samen bezaten zij 12/16 parten of anders gezegd investeerden zij de aanzienlijke som van 27.660 £ Vlaams in de rederij.[12]

De levensloop van Johan Cornelis Radermacher (1700-1748) is ons vrij onbekend. Hij bekleedde de functie van rentmeester-generaal en thesaurier der domeinen van de Prins van Oranje.[13] Zijn rol als boekhouder zal vermoedelijk beperkt zijn gebleven tot het financiële beheer van de onderneming.

De tweede boekhouder Aarnout Steenhart manifesteerde zich als de leidende figuur binnen de rederij. Tot 1728 voer hij als kapitein voor de WIC en de particuliere Guineavaart. Zo verkende hij als schipper met het WIC-retourschip *Nieuwenhaven* (1723-'25) de Westafrikaanse kust voor de Kamer Zeeland.[14] Van deze reis heeft Steenhart een beschrijving van het land Basan (de peperkust, ofwel Liberia) nagelaten.[15] In 1726 werd schipper Steenhart aangeworven door de Kamer Zeeland om met de *Brandenburgh* lorredraaiers langs de Guinese kust op te sporen.[16] Volgens J. Postma was dit schip ook bij de driehoeksvaart ingeschakeld en bracht het 409 slaven naar Amerika in 1727.[17] J. C. Radermacher beschreef hem 'als capteyn, die met veel succes de kust van Guinee heeft bevaren, en sonderling kundigh is in zaecken de equipagie cargasoen en handel aldaar'.[18]

Ook een invloedrijke geldschieter was Sa-

Portret van Samuel Radermacher (1693-1761), één van de belangrijkste participanten in de rederij Radermacher & Stenhart. Bron: 'Zeelandia Illustrata', deel IV nr. 736. Foto: Rijksarchief Zeeland, Middelburg.

muel Radermacher. Hij nam officieel voor 1/8 part deel aan de onderneming, maar speelde in werkelijkheid zijn aandeel voor 3/64 door aan Jean Baptiste Soenens uit Gent en voor 1/64 aan de Middelburgse regent Cornelis Versluys. Deze laatste was een schoonbroer van Samuel en de drijvende kracht achter de oprichting van de Middelburgse Commercie Compagnie.[19] Samuel Radermacher (1693-1761) was binnen de commerciële wereld één van de bekendste Zeeuwen uit de achttiende eeuw.[20] Hij vertolkte een actieve rol als VOC-bewindhebber in de vergadering van de Heren XVII. Hij fungeerde als een topaandeelhouder binnen de WIC. Zijn uitgesproken belangstelling voor de handel op Guinea en West-Indië kwam ook tot uiting in de MCC. De familie De la Rue-Radermacher-Versluys belegde maar liefst 177.000 gulden in deze maatschappij, waardoor ze een dominante positie innam.[21]

Samuel liet zich ook enkele malen verleiden om te participeren in particuliere West-Indiëvaarders, doch zonder veel gewin. In 1740 schreef hij Soenens dat één van deze schepen zijn grote mast, fokkemast en roer verloren had nabij de Vlaamse Eilanden (Azoren), waardoor dit schip gesloopt moest worden. Enkele jaren voordien verongelukte een ander West-Indiëvaarder, waarin Radermacher 1/8 part had, in het Kanaal.[22] Dit laatste schip was vermoedelijk de *Middachten* van de firma Rochussen uit Vlissingen dat in januari 1732 voor de rede van Calais verging.[23]

De Zuidnederlandse belangstelling voor de firma Radermacher & Steenhart kwam in de eerste plaats van de kapitaalkrachtige Gentse handelaar Jean Baptiste Soenens. Hij was via de familie De la Rue gelieerd met de Radermachers. Deze familieband blijkt ook uit hun correspondentie waarin Jean Baptiste steeds als 'waarde neef' wordt aangesproken.[24] Jean Baptiste Soenens (1676-1746) had tijdens de eerste decennia van de achttiende eeuw een aardig fortuin vergaard met de handel op Spanje. Bij zijn dood bezat hij trouwens nog een kwart van de firma Soenens, Sergeant & Cie te Sevilla.[25] Het beheer van zijn Spaanse zaken liet hij over aan zijn zoon François, die zich in 1730 te Cadiz vestigde.[26] Jean Baptiste bekleedde jarenlang een schepenfunctie in het Gentse stadsbestuur, maar hij was vooral bekend als één van de oprichters van de Oostendse Compagnie. Samen met zijn schoonbroer Jacomo Maelcamp financierde hij sinds 1715 ook verscheidene particuliere uitredingen naar Oost-Indië.[27] Bij de kleinschalige Oostendse Afrika-vaart (1719-1722) participeerde hij in de expeditie van de *Prins Eugenius* (1721) naar Mozambique. Dit schip keerde met een lading kauri's (schelpen) naar Oostende terug, alhoewel het de bedoeling was om tijdens deze expeditie deze lading te verhandelen in Guinea voor goud en ivoor. Na deze mislukte uitreding poogde zijn Middelburgse neef Pieter de la Rue hem over te halen twee scheepjes naar Guinea uit te rusten. Pieter de la Rue zou zorgen voor het cargasoen en de equipage. Daarnaast nam hij de werving van twee ervaren Zeeuwse stuurlui voor zijn rekening. In deze rederij wenste hij een participatie van 1/8. De Zuidnederlandse inbreng zou beperkt blijven tot een financiële bijdrage en het aanstellen van een Vlaamse kapitein.[28] Op dit voorstel ging Soenens niet in, enerzijds omdat hij een teleurstellende ervaring had in deze handel en anderzijds omdat de intensieve Oostendse vaart op Oost-Indië in die periode meer en meer zijn aandacht en kapitaal opslorpte en bovendien winstgevend bleek.[29] In 1730, toen Radermacher zijn onderneming aanbeveelde, was de zwanezang van de Oostendse Compagnie reeds begonnen en zochten heel wat kapitaalkrachtige Zuid-Nederlanders nieuwe investeringsmogelijkheden. Toch vertrouwde Soenens dit volgende Guinea-avontuur niet volledig, want hij spreidde het risico en deelde zijn 3/64 part met zijn Antwerpse vriend Jacomo de Pret. Deze laatste was tevens mededirecteur van de Oostendse Compagnie en behoorde tot de financiële toplaag van de Scheldestad.[30]

De schepen

In 1730 gaf de rederij aan de Rotterdamse scheepsbouwer Cornelis de Ruyter de opdracht drie kleine Guineavaarders te bouwen. Deze scheepswerf was gerenommeerd en Cornelis de Ruyter werd later vooral bekend door zijn verhandeling over de koopvaardij-scheepsbouw (1757).[31] Steenhart wenste dat de schepen niet groter waren dan tachtig voet, omdat deze kleine wendbare en snelzeilende schepen zeer geschikt bleken om te kruisen langs de ondiepe Westafrikaanse kust. Bovendien maakte Radermacher Soenens duidelijk dat de rederij geen belangstelling toonde voor slavenhandel, die volgens hem groter schepen vereiste.[32] Deze laatste bewering, dat dit type vaartuig ongeschikt zou zijn voor de driehoeksvaart, is duidelijk weerlegd door W. S. Unger en J. M. Postma.[33] Zowel bij de MCC als bij andere particuliere slavenrederijen zette men vanaf 1730 kleinere schepen in dan bij de WIC. Vooral het fregat, een snelzeilende driemaster, genoot de voorkeur bij de slavenhalers.

Een andere, meer plausibele reden waarom Radermacher deze schepen weinig efficiënt achtte voor de slavenvaart was de afkeer van zijn Zuidnederlandse participanten voor dit bedrijf. Immers naar aanleiding van de Oostendse Guinea-reizen lieten Soenens en De Pret zich zeer negatief uit over 'den handel in mensenvleesch'.[34] Radermacher liet ook doorschemeren dat men de lengte der schepen poogde te beperken om de verschuldigde recognitiegelden zo laag mogelijk te houden.[35] Het paspoortenregister van de WIC van de Kamer Zeeland levert ons juistere gegevens betreffende lengte en tonnemaat van de drie bewuste scheepjes die men *Burggraaf*, *Amarantha* en *Genoveva Maria* doopte.

Tabel 1.[36]

Schip	Tonnemaat (last)	Lengte (A'damse voet)
Burggraaf	49 1/2	87
Amarantha	54 3/8	79
Genoveva Maria	53 3/8	79

Eind september 1730 liepen de *Burggraaf* en de *Amarantha* van stapel en konden nog tijdens de winter uitgerust worden.[37] De bouw van het derde fregat de *Genoveva Maria* ondervond echter vertraging en het schip werd pas in juli 1731 te water gelaten. Dit betekende al dadelijk een financiële tegenslag voor de jonge rederij.[38]

De levensduur van deze Guineavaarders was in deze periode vaak beperkt tot twee reizen: het tropisch klimaat, de aangroei van wieren en schelpen en vooral de paalworm tastten snel de zeewaardigheid van deze schepen aan. Tot het eind van de achttiende eeuw werd ter bescherming de huid van het schip vaak met hout gedubbeld en ingesmeerd met pek en teer, doch het bleek slechts een lapmiddel.[39] Ook de schepen van Radermacher & Steenhart worstelden met dit probleem. In 1736 gebruikte Radermacher een schijnbaar uitstekend middeltje tegen de verslindende zeeworm. Hij liet de dubbele beplanking insmeren met 'wormpeck' en in vergelijking met andere Guineavaarders bleken zijn schepen beter bestand tegen de paalworm. Zo schreef hij dat een scheepje van de heer Claudoré ''t geen nieuw verdubbelt is vertrocken en geharpeust geheel door eeten thuys gekomen daar onze scheepties van hun tweede reijs geretourneerd hunne dobbelinge soo thuys bren-

gen dat sonder bedenckelijckheyt een derde reys op dien eygen huydt konnen ondernemen'.[40] Over dit nieuwe wondermiddel weten we verder nog dat het in Middelburg bij de originele makers te bekomen was en iets duurder uitviel dan harpuis.[41]
De bewapening van deze kleine vaartuigen bleef beperkt tot 'zes lichte stukken'. Het feit dat deze schepen niet meer als 'lorredraayers' door de WIC werden vervolgd, liet de reders toe te besparen op het geschut.[42]

De bemanning

Over de omvang van de equipages en hun functies aan boord hebben we weinig relevante gegevens gevonden. Enkel na de eerste reis van de *Amarantha* werd gewag gemaakt van 26 'eeters' of één bemanningslid per 2.09 last.[43] Dit stemt vrij goed overeen met het aantal koppen op de MCC-schepen van vergelijkbare tonnemaat.[44] We mogen dus veronderstellen dat deze kleine rederij haar schepen niet onderbemande uit besparingsoverwegingen.
De loonkosten van de eerste expeditie van de *Amarantha* werden berekend op 8.444 gulden of 12,6 procent van de globale uitredingskosten. Deze gages waren echter maar een deel van de vergoedingen die de zeelui konden opstrijken. Zowel in de Oost-Indië- als in de Guinea- en slavenvaart vormden het 'gepermitteerde cargazoen' en de mogelijkheden om privéhandel te drijven de belangrijkste aantrekkingspunten om bekwame zeelui, vooral ervaren officieren, aan te trekken. Alhoewel bij de firma Radermacher & Steenhart de eigen handel verborgen moest blijven voor de reders, vonden we bij één van de expedities een duidelijk geval van privé sluikhandel. Kapitein Michiel Taal, die de leiding had over de *Amarantha* in 1738, overleed tijdens deze reis. In zijn nalatenschap vond Steenhart een wisselbrief voor 1540 gulden, die de schipper tijdens deze campagne aan zijn vrouw had overgemaakt. Na een onderzoek bleek dat deze som afkomstig was uit eigen handel met de Portugezen in Guinea. De boekhouders besloten daarop de wisselbrief ten voordele van de rederij te incasseren.[45]
Een belangrijke vereiste om zulke expedities rendabel te maken was het werven van ervaren kapiteins die ook als handelaars konden opereren. Samuel Radermacher meldde dat hij voor de eerste uitredingen drie van de allerbekwaamste kapiteins had aangeworven, namelijk Adriaan Paauw, Simon Maas en Renier van Hierschot.[46] Twee van deze Middelburgse schippers hadden reeds gevaren onder de WIC-vlag. Simon Maas ondernam als kapitein op de *Duynvliet* in 1725-1727 een slavenreis.[47] Renier van Hierschot stamde uit een familie van kaapvaarders.[48] In 1729 was hij eerste stuurman op de *Brandenburg* die vanuit de Slavenkust (Benin) 409 zwarten transporteerde naar Suriname.[49] Hij arriveerde in september 1730 in Middelburg en werd dadelijk aangenomen door Radermacher & Steenhart. Het monsteren van bekwame WIC-officieren door particuliere reders was zeer gebruikelijk.[50] Blijkbaar was een goede staat van dienst bij de WIC een interessante referentie en vermoedelijk boden de particuliere rederijen gunstige voorwaarden gezien het feit dat de vraag naar dergelijke schippers tijdens deze periode in Zeeland groter was dan het aanbod.
Over de loopbanen van de overige kapiteins die voor Radermacher werkten, weten we enkel dat Joris Engels, die het commando voerde tijdens de derde reis van de *Genoveva Maria* (1735-1736), reeds in 1731 naar Guinea zeilde met de *Gerardina Petronella* voor rekening van de Vlissingse handelaar Anthonie van Doorn.[51]

De reisduur

Bij de tien uitredingen van deze firma moeten we eerst een onderscheid maken tussen de drie slavenreizen en de zeven Guinea-expedities. Aangenomen wordt dat een Guinea-reis over het algemeen minder tijd in beslag nam dan de driehoeksvaart, doch in deze periode kruisten de Guinea-schepen uitzonderlijk lang voor de Westafrikaanse kust, omdat de handel gestremd werd door inlandse oorlogen en in mindere mate door de gestegen concurrentie. De gemiddelde reisduur voor de Guineavaarders van Radermacher & Steenhart klom op tot 553,5 dagen (tabel 2). Dit gemiddelde lag zelfs beduidend hoger dan het gemiddelde (13 maanden) van de Nederlandse slavenschepen. J. M. Postma gebruikte dit criterium om slavenreizen te onderscheiden van Guinea-expedities.[52] Derhalve beschouwde hij deze zeven Afrika-uitredingen als slavenmissies.
De lange reisduur had uiteraard tot gevolg dat de equipage-kosten vrij hoog uitvielen en dat de winstmarges, voor zover aanwezig, aanmerkelijk kleiner waren.
De duur van de drie slavenreizen lag ook veel hoger dan de gemiddelde reisduur bij de MCC en de WIC, namelijk 621,3 dagen tegenover ongeveer 540 dagen bij de MCC en slechts 520 dagen voor WIC-schepen.[53] Hierbij moeten we opmerken dat deze drie expedities door Radermacher & Steenhart aanvankelijk niet gepland waren voor de driehoeksvaart, maar door de beperkte trafiek aan de Guinese kust namen de schippers zelf het initiatief om slaven naar Curaçao te transporteren. We kunnen dus spreken van 'occasionele' slavenmissies.

Tabel 2.

Reizen naar Guinea en terug

Schip	Vertrek	Terug	Duur (in dagen)
Amarantha	19.02.1731	29.09.1732	587
Genoveva Maria	02.06.1731	04.06.1733	732
Amarantha	01.02.1735	13.06.0736	497
Genoveva Maria	11.08.1735	30.08.1736	384
Burggraaf	27.10.1735	29.03.1737	518
Genoveva Maria	12.09.1737	26.01.1739	501
Amarantha	03.05.1738	21.03.1740	656
gemiddeld			553,57

Reizen naar Guinea, Curaçao en terug

Schip	Vertrek	Terug	Duur (in dagen)
Burggraaf	17.12.1730	14.02.1733	789
Burggraaf	01.05.1733	10.11.1734	558
Genoveva Maria	29.09.1733	28.02.1735	517
gemiddeld			621,3

De commerciële aspekten

a. de heenlading

Voor geen enkele van de tien uitredingen vonden we een gedetailleerde opgave van de heenlading. Al de ladingen waren wel op klassieke wijze samengesteld uit textiel, buskruit, wapens, ijzer, koperen bekkens, kralen en alcoholica. Men stouwde in deze kleine fregatten relatief veel buskruit, althans in vergelijking met de ladingen van de MCC.[54] We hebben aanwijzingen dat ongeveer een derde van de heenladingen bij Radermacher & Steenhart uit buskruit bestond, ondanks dat dit een minder ge-

vraagd ruilartikel was. Het feit dat enkele participanten ook aktief waren in de kruithandel zal de samenstelling van de lading sterk beïnvloed hebben.
Na de thuiskomst van de eerste twee schepen zat de rederij reeds met een behoorlijke hoeveelheid onverhandelde buskruit, wapens en in mindere mate textiel, zodat de heenlading voor de tweede reis van de *Burggraaf* bestond uit deze restanten.[55] Blijkbaar had zo'n weinig professionele compositie van de lading geen catastrofale invloed op de handel, want deze expeditie van de *Burggraaf* was één van de zeldzame winstgevende uitredingen.
Voor slechts één expeditie vonden we een indicatie over de waarde van de heenlading; volgens de boekhouders had de *Genoveva Maria* in 1736 voor 25.300 gulden goederen aan boord. Dit cijfer stemt vrij goed overeen met de waarde van de lading die de Oostendse Guineavaarders meevoerden. De vergelijkbare MCC-schepen daarentegen vertrokken met een lading van gemiddeld 40.516 gulden in het ruim.[56]

b. de handel in West-Afrika

Ondanks het ontbreken van scheepsjournalen zijn we behoorlijk ingelicht over de regio waar de *Burggraaf*, de *Amarantha* en de *Genoveva Maria* hun Europese produkten poogden te ruilen. Bijna alle schippers begonnen handel te drijven nabij Kaap Lahou aan de 'Bovenkust' (Ivoorkust). Vervolgens kruisten ze zuidwaarts langs de Goudkust (Ghana) tot aan Benin of de 'Slavenkust', waar ze hun retourladingen trachtten te completeren. Voornamelijk aan de Ivoor- en Slavenkust vertoefden de schepen verscheidene maanden. De Goudkust daarentegen was voor de particuliere Guineavaarders minder lucratief door de sterke aanwezigheid van Europese factorijen, die de handel controleerden. Toch legden alle schepen van deze rederij voor een korte periode aan nabij de forten om te ravitailleren.
Om handel te drijven hoefden de Zeeuwen meestal niet aan wal te gaan, omdat de inlanders met hun prauwen naar het schip roeiden en hun waren kwamen aanbieden. Zowel de Guineavaarders als de incidentele slavenmissies ruilden een deel van hun goederen tegen slaven. Met deze menselijke lading probeerden ze dan vooral met Braziliaanse schepen contact te krijgen om de slaven te verkopen tegen tabak en goud. De rol van de Braziliaanse handelaars was cruciaal in deze handel. Sinds het einde van de zeventiende eeuw vertrok vanuit Bahia en Pernambuco jaarlijks een tiental schepen naar de Slavenkust om zwarte arbeidskrachten voor de plantages aan te schaffen. Bij de inlanders aan de Slavenkust was de 'soca', Braziliaanse tabak van derde kwaliteit gezoet met melasse, zeer gewild. Deze inferieure tabak vond geen afzet in Portugal en mocht vrijelijk naar Afrika geëxporteerd worden. De WIC, die in de zeventiende eeuw de Westafrikaanse handel domineerde, liet deze Braziliaanse handelsvaart toe echter tegen betaling te Elmina van tien procent recognitie op de heenladingen. Meestal werd deze belasting betaald in de vorm van tabak.[57]
Door het afbrokkelen van het WIC-monopolie na 1730 en de sterke aanwezigheid van Zeeuwse en Hollandse vrijhandelaars poogden de Braziliaanse schepen deze recognitie te ontlopen door reeds aan de Bovenkust slaven aan te kopen bij de vrijhandelaars. Voor de particuliere Guineavaarders vormde de functie van slavenleverancier een essentiële schakel om in deze periode goud, het meest winstgevende produkt, te verkrijgen. Deze handel werd in de hand gewerkt omdat verscheidene burgeroorlogen de normale commerciële betrekkingen met de inlanders ontregelden, en bovendien de Brazilianen er niet voor terug schrokken op grote schaal goud te smokkelen. Vermoedelijk

Negerdorp nabij Kaap Mesurado (Sierra Leone). Een pleisterplaats voor de particuliere schepen waar men goud en ivoor kon aanschaffen. Bron: R. B. Labat, 'Voyage du Chevalier des Marais en Guinée, isles voisines et à Cayenne, fait en 1725, 1726 et 1727' (Paris 1730) deel I, 102.

kwam er in dit decennium meer Braziliaans goud via Afrika naar Europa dan Westafrikaans goud.
De vrijhandelaars onderhielden ook uitgebreide handelskontakten met de Portugese schepen en factorijen. In 1731 meldde J. Pranger, de directeur van de factorij te Elmina, met ongenoegen dat door de vrije vaart de Zeeuwen de fijnste en beste slaven opkochten en tegen goud in Jaguin ruilden met de Portugezen.[58] De Zeeuwse schepen ankerden zelfs bij de Portugese eilanden S. Thomé en Principe om slaven tegen kwaliteitstabak te verhandelen.[59] De Braziliaanse en Portugese tabak gebruikten ze dan om op de inlandse markt of bij niet-Hollandse forten ivoor, malaguette-peper en andere Guinese produkten in te slaan. Zo signaleerde men in 1736 vanuit de WIC-factorij Apam (Ghana) dat kapitein Van Hierschot met de *Burggraaf* op de rede van de Engelse handelspost Winneba lag met Portugese tabak om ivoor en slaven aan te schaffen.[60]
Niet enkel de Zeeuwse en Hollandse particuliere handelaars profiteerden van de negotie met de Brazilianen en Portugezen, ook Engelse en Franse Guineavaarders ruilden gretig slaven tegen tabak, zodat tussen 1730 en 1740 de WIC-handel harde klappen kreeg en haar slavenhandel overschaduwd werd door de inbreng van de vrijhandelaars. De enige WIC-bediende met wie verscheidene particuliere Guineavaarders samenwerkten was Hendrik Hertogh, de factorijhouder van Whydah (Benin) die later werkzaam zou zijn te Jaquin en Appa. Hij genoot een uitstekende reputatie als bedreven slavenhandelaar.[61]
Uit rekeningen konden we opmaken dat

in 1738, bij de dood van Hertogh, de rederij een som van 4000 gulden ontving uit zijn nalatenschap. Waarschijnlijk waren dit opbrengsten uit de verkoop van heenladingen, waarvoor Hertogh als commissionair optrad.[62]
Ondanks de intensieve vaart bleef de handel van de firma Radermacher & Steenhart aan de magere kant en is zij waarschijnlijk exemplarisch voor de talrijke Zeeuwse Guinea-rederijen in deze periode. De belangrijkste oorzaken zijn de forse prijsstijgingen veroorzaakt enerzijds door de inlandse oorlogen, waardoor de circulatie van goederen naar het binnenland verstoord werd, en anderzijds door de toegenomen Europese concurrentie in West-Afrika. Bovendien vielen de resultaten bij twee van Radermacher's uitredingen tegen door problemen met de bemanning. Tijdens de tweede reis van de *Amarantha* (1736) overleed schipper Claes Linsey. De opperstuurman Carel Frederik Forian nam het commando over, maar bleek onbekwaam. Het ongeluk wilde dat kort nadien deze laatste als ook de onderstuurman omkwamen, zodat het schip zonder officieren voer. De resterende bemanningsleden besloten vervolgens het bijltje erbij neer te gooien en koers naar Middelburg te zetten.[63] Op de volgende expeditie van de *Amarantha* (1738) overleed kapitein Michiel Taal die, zoals reeds aangegeven, meer oog had voor zijn eigen handel dan de belangen van de rederij.[64]

c. de handel in Curaçao

Door de tegenvallende handel aan de Guinese kust waagden drie expedities de oversteek naar Curaçao met slaven. Dit gebeurde op eigen initiatief van de schippers, daar er in de instructies van de rederij geen gewag werd gemaakt van een mogelijke vaart naar West-Indië.[65]
De eerste slavenreis van de *Burggraaf* (1732) bleek zeer teleurstellend. Juan Pedro van Collen, de gouverneur van Curaçao, meldde dat dit schip 'al zijn slaven had verloren, uitgezonderd 14 coppen', die in Willemstad uit de hand werden verkocht.[66] Dit fregat kon gemiddeld 275 slaven transporteren, waaruit we een mogelijk verlies van ongeveer 260 zwarte werkkrachten kunnen afleiden. De meest voor de hand liggende oorzaak van deze ramp was het uitbreken van een epidemie. Door een gebrekkige hygiëne en overbevolking van de slavenkwartieren breidden ziekten zoals dysenterie (rode loop) en pokken zich snel uit. Eén zieke slaaf bleek vaak voldoende om het gros van de zwarte lading te besmetten. Dysenterie vormde de doodsoorzaak bij uitstek. Meer dan dertig procent van de sterfte onder slaven op de Nederlandse schepen schreef men toe aan de rode loop.[67] De lange reis van de *Burggraaf* kan mogelijk bijgedragen hebben tot het verlies van deze lading.
Over de slavencampagnes van de *Burggraaf* (1734) en de *Genoveva Maria* (1734) zijn we karig ingelicht. We weten enkel dat beide schippers een onbekend aantal slaven te Curaçao aan de man hebben gebracht.[68] Deze verkopen uit de hand gingen vlot, daar Curaçao, samen met Sint-Eustatius, als spil van de internationale transito-handel fungeerde voor Spaans-Amerika (Venezuela) en de andere Antillen. In deze periode ondervonden de vrijhandelaars geen moeilijkheden met de WIC-gouverneur van Curaçao. Deze laatste was immers zeer corrupt en verrijkte zich vooral met privé-handel via de firma van Collen & Cie. Hij kocht zelf vaak slaven op en speelde makelaar voor het verschepen van goederen naar Europa.[69]
Enkel de slavenreis van de *Genoveva Maria* leverde een kleine winst op ondanks bijkomende kosten tijdens de terugreis door het verlies van haar boegspriet en fokkemast. Hierdoor moest dit scheepje een Zuidengelse haven binnenlopen om de

Aquarel van Willemstad (Curaçao), de voornaamste overslaghaven van slaven voor de Zeeuwse West-Indiëvaarders. Maker onbekend, 1791. Foto: Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaartmuseum', Amsterdam.

nodige herstellingen te laten uitvoeren.[70]

d. de retourlading

Zeven van de tien ladingen die in Middelburg geveild werden, kwamen voor in de briefwisseling tussen Radermacher en Soenens, samen met de verkoopprijzen. Dit geeft ons de mogelijkheid het belang van de verschillende produkten te schatten voor de reders, aan de hand van een procentuele samenstelling van de ladingen gebaseerd op de verkoopprijzen.

Zoals kan worden afgeleid uit het cijfermateriaal (tabel 3), vormden goud en ivoor de voornaamste produkten in de retouren van de Guinea-schepen. Greyn of malaguette-peper, was en roodhout mogen we als marginale goederen beschouwen. Bij de verkoop van deze ladingen vond het goud steeds dadelijk een afnemer. Meestal was het edel metaal reeds enkele dagen na de aankomst van de schepen verhandeld. De markt voor olifantstanden en 'crevel' bleek conjunctuurgevoeliger en dit gaf soms problemen om het ivoor met een redelijk winst aan de man te brengen. Zo wachtte Radermacher in 1739 vijf maanden totdat de ivoorprijs van 36 stuivers naar 40 stuivers per lb. geklommen was om de tanden te verkopen.[71]

Bij de drie slavenschepen bezitten we slechts de gedetailleerde retourlading van de *Burggraaf*. Hieruit kan men opmaken dat het een noodgedwongen slavenreis was: immers de lading bestond voor circa 47 procent uit Westafrikaanse goederen. Blijkbaar verliep de handel aan de Guinese kust te stroef en besloot de schipper om slaven in Curaçao te verkopen. Met deze opbrengst vulde hij zijn retourlading aan met suiker, tabak en cacao. Aanvankelijk was Samuel Radermacher zeer opgetogen over deze expeditie, doch de lage verkoopprijzen van de ruwe suiker zorgden ervoor dat deze reis een negatief saldo vertoonde.[72]

Ten slotte vonden we nog een bijkomende aanwijzing voor de beperkte handel aan de Westafrikaanse kust in het feit dat bijna alle schepen een deel van hun heenlading niet konden verhandelen, ondanks het lange verblijf in Guinea. In 1736 bracht de *Genoveva Maria* zelfs een derde van haar cargasoen terug naar Middelburg.[73]

Tabel 3.

Schip/reis	Goud ounce	Ivoor lb.	Was lb.	Roodhout lb.	Greyn lb.	Tabak lb.	Suiker lb.	Cacao lb.
Amarantha								
1ste r.	313,5	10.887	1.518	6.110	400	–	–	–
%	36,4	60,7	2,1	0,5	0,16	–	–	–
Genoveva								
1ste r.	1.103	17.354	–	2.747	965	–	–	–
%	56,8	42,8	–	0,1	0,17	–	–	–
Burggraaf								
2de r.	746	5.486	100	–	5.920	12.925	113.072	9.558
%	34,7	12,2	0,05	–	0,98	16,56	25,2	10,25
Genoveva								
3de r.	869	10.982	2.988	800	–	–	–	–
%	60,7	36,7	2,49	0,04	–	–	–	–
Burggraaf								
3de r.	1.023	39.125	6.314	50.000	–	–	–	–
%	34	62,3	2,51	1,19	–	–	–	–
Genoveva								
4de r.	971	20.445	7.206	20.000	–	–	–	–
%	47,3	47,7	4,2	0,7	–	–	–	–
Amarantha								
3de r.	1.407	4.188	866	11.000	–	–	–	–
%	86,5	12,3	0,63	0,48	–	–	–	–

De resultaten en het beheer van de firma Radermacher & Steenhart

Een balans uit 1741 van deze partenrederij gaf ons de mogelijkheid om de nettowinst- of verliesmarges per uitreding te berekenen.

Tabel 4.

Schip	Kapitein	Winst/ Verlies
Burggraaf (1730)	Adriaan Paauw	– 52 %
Amarantha (1730)	Simon Maas	– 21,5%
Genoveva M. (1731)	Renier v. Hierschot	– 25,9%
Burggraaf (1733)	Simon Maas	– 10,2%
Genoveva M. (1733)	Renier v. Hierschot	+ 17,6%
Amarantha (1735)	Claes Linsey	– 17 %
Genoveva M. (1735)	Joris Engels	– 10,6%
Burggraaf (1736)	Renier v. Hierschot	+ 6,2%
Genoveva M. (1737)	Renier v. Hierschot	– 6 %
Amarantha (1738)	Michiel Taal	+ 27,4%

Zoals reeds vermeld, waren de inlandse oorlogen in West-Afrika en de toegenomen concurrentie de voornaamste oorzaken van de slechte resultaten bij verscheidene campagnes. Het bijzonder zware verlies van de slavenreis met de *Burggraaf* in 1730 was echter te wijten aan de massale slavensterfte tijdens de overtocht. In deze moeilijke omstandigheden presteerde schipper Renier van Hierschot nochtans uitstekend met twee winstgevende uitredingen. Hij werd terecht door Samuel Radermacher beschouwd als hun beste kapitein en handelaar. De laatste reis van de *Amarantha* vertoonde ook een batig saldo, doch bij deze expeditie werd, zoals Radermacher schreef, 'voor de uitrusting alles dat vant schip de *Burggraaf* kan werden gebruyckt' en de voorraad wedergebracht cargasoen als heenlading meegegeven, zodat de uitredingskosten minimaal bleven.[74]

Vanwege deze weinig florissante gang van zaken inventariseerde Samuel Radermacher reeds in 1736 de activa van de onderneming. Hij constateerde dat zelfs na een mogelijk verkoop van de drie scheepjes de investeerders hun kapitaal niet volledig zouden kunnen terugkrijgen. Om het verlies enigszins te beperken werd in 1736 de *Amarantha* te koop gesteld, doch de rederij ontving slechts een laag bod van 2.000 gulden waarop zij niet inging. In deze negatieve stemming dachten Radermacher en Soenens er zelfs aan hun parten op de Amsterdamse beurs te verhandelen.[75]

Vanaf 1737 merken we in de briefwisseling dat het enthousiasme voor de Guineavaart sterk bekoeld was. Zo trachtte men met de laatste drie uitredingen zo veel mogelijk uit de rode cijfers te geraken. Daarna zochten de boekhouders kopers voor hun vaartuigen. In 1739 nam de Rotterdamse scheepsbouwer Andries de Ruyter de *Burggraaf* over voor 4.890 gulden, wat een klein succes was. Radermacher had nooit verwacht dat deze verkoop zoveel zou opbrengen.[76] Aarnout Steenhart kocht de *Genoveva Maria* voor 4.296 gulden. Hij gaf de Guineavaart nog niet op en wenste een nieuwe rederij op te zetten, waarvan Radermacher en Soenens ook parten aangeboden kregen, doch ze gingen niet op dit voorstel in.[77] Enkel voor de *Amarantha* viel de verkoop enigszins tegen. De reders stelden de richtprijs op 2.340 gulden, maar ontvingen slechts 2.508 gulden als hoger bod van de Middelburgse slavenreder Abraham Claudoré.[78]

Na de verkoop van de *Amarantha* duurde het nog een jaar vooraleer Steenhart de voorlopige slotrekening van de rederij had opgemaakt. Hierbij merkte Radermacher op dat er weinig hoop was om nog iets van de uitstaande schulden in Guinea goed te maken.[79] Volgens de correspondentie tussen Soenens en de familie De Pret bedroeg in 1742 het verlies voor de investeerders 38,5 procent.[80]

Als gevolg van deze negatieve ervaring lieten zowel Soenens als Radermacher de aktieve Guineavaart links liggen. Samuel Radermacher beperkte zich tot het beheer van zijn Engelse fondsen en zijn beleggingen in de VOC, de MCC en de Middelburgse Assurantie Compagnie. Jean Baptiste Soenens bleef tot zijn dood (1746) nadrukkelijk aanwezig in de handel op Spanje en Spaans-Amerika.[81]

We kunnen derhalve concluderen dat de opheffing van het WIC-monopolie in de jaren dertig van de achttiende eeuw de Zeeuwse Guinea-reders niet dadelijk de gehoopte winstgevende handel opleverde, maar eerder een financiële kater. Goud en ivoor bleken de meest gezochte produkten. Men koos pas voor slavenhandel wanneer de Westafrikaanse markt voor goud en tanden door oorlogen ontregeld was. De rederij Radermacher & Steenhart had alle kans om te slagen rekening houdend met de sterke financiële basis en de kundigheid van de boekhouders en de kapiteins, doch de marktcondities verhinderden de opbouw van een winstgevende onderneming.

Tot slot de visie van Samuel Radermacher over zijn Guinees avontuur: 'de expeditien sijn egter wel aangelegt, kundig bestuurd maar ongeluckig gesuccedeerd, en daar sijn nog veel nadeeliger reysen in onse tijd op Guinea gedaan'.[82]

Noten

* We willen onze dank betuigen aan Drs. H. den Heijer en aan Prof. dr. J. R. Bruijn voor hun historisch advies.

1. W. S. Unger, 'Bijdragen tot de geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel', in: *Economisch-Historisch Jaarboek* XXVIII (1961) 3-4.
2. J. M. Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade 1600-1815* (Cambridge 1990) 78-83.
3. Asientos kunnen omschreven worden als koninklijke licenties, uitgevaardigd door de Spaanse vorst, die de houder toeliet Afrikaanse slaven naar Spaans-Amerika te voeren.
4. Postma, 202-204.
5. Algemeen Rijksarchief Den Haag (ARA), Westindische Compagnie (WIC), nr. 1249; Ontvang en uytgeefboek van paspoorten tot het bevaren en negotieren op de kust van Africa, Camer Zeeland (1730-1745).
6. De archieven van de Rotterdamse firma Coopstad en Rochussen, die tijdens een latere periode aktief was (1750-1777), zijn reeds grondig bestudeerd door J. M. Postma en P. Veder.
7. Deze brievencollectie wordt bewaard bij baron J. Soenens te Gent (Sint-Denijs-Westrem).
8. Particuliere Collectie Soenens (PS), 14/03/1741.
9. PSm 19/06/1730.
10. J. Th. Verhees-Van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog 1702-1713* (Middelburg 1986) 41.
11. Bij de Oostendse Guineavaarders (1718-1720) vormde de privé-handel de belangrijkste vergoeding voor de scheepsstaf (J. Parmentier, 'The Ostend Guinea-Trade, 1718-1720', in: *International Journal of Maritime History* II, 1 (1990) 182-183.
12. PS, 13/07/1730.
13. M. van der Bijl, *Idee en Interest. Voorgeschiedenis, verloop en achtergronden van de politieke twisten in Zeeland en vooral in Middelburg tussen 1702 en 1715* (Groningen 1981) bijlage XIII.
14. ARA, Collectie Radermacher nr. 575 en WIC nr. 106, f° 550 en 659.
15. ARA, Verspreide Westindische stukken nr. 487, 17/06/1723.
16. ARA, WIC nr. 107, f° 419 en WIC nr. 108, f° 479 en 506.
17. Postma, 309.
18. PS, 19/06/1730.
19. Van der Bijl, 219 en 402.
20. D. Roos, *Zeeuwen en de VOC* (Middelburg 1987) 63.
21. Van der Bijl, bijlagen XXIV, XLIV en LI.
22. PS, 02/01/1740 en 15/04/1740.
23. ARA, WIC nr. 1249.
24. Rijksarchief Gent, Familiefonds De Potter d'Indoye, nr. 1, f° 16-25.
25. Rijksarchief Brugge (RAB), Staten van goed van het Brugse vrije nr. 14282.
26. PS, 20/10/1730.
27. J. Parmentier, 'The Ostend Trade to Moka and India (1714-1735), the merchants and supercargoes', in: *The Mariner's Mirror*, 73, 2 (1987), 129-130.
28. J. Parmentier, 'De Oostendse Guineavaarders, 1718-1720', in: *Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis* (Brugge), 127, 3-4 (1990), 194-195.
29. Parmentier, 'The Ostend Trade', 136.
30. Stadsarchief Antwerpen (SAA), Insolvente Boedelkamer nr. 1693, 31/07/1742 en Parmentier, 'The Ostend Trade', 127-129.
31. S. C. van Kampen, *De Rotterdamse particuliere scheepsbouw in de tijd van de Republiek* (Rotterdam 1953), 116.
32. PS, 21/06/1730.
33. Unger, 18-20 en Postma, 145-147.
34. Parmentier, 'De Oostendse Guineavaarders', 177.
35. PS, 03/07/1730.
36. ARA, WIC nr. 1249.
37. PS, 02/10/1730 en 28/01/1731.
38. PS, 01/08/1731.
39. Pas omstreeks 1780 kwam de methode in zwang om de huid met koperen platen te beslaan, waardoor de levensduur van de schepen aanmerkelijk werd verlengd (J. R. Bruijn, F. S. Gaastra en I Schöffer (eds.), *Dutch-Asiatic shipping in the 17th and 18th centuries* I, Rijks Geschiedkundige Publicatiën 176 (Den Haag 1987) 51).
40. PS, 03/09/1736.
41. Harpuis was een geelachtig mengsel van hars en lijnolie dat gekookt en afgeschuimd werd. Met deze vloeistof streek men bepaalde delen van het schip in om verrotting te voorkomen. Harpuis werd ook gebruikt bij het breeuwen.
42. PS, 19/05/1739.
43. PS, 01/10/1732.
44. Unger, 81 en 109.
45. PS, 15/04 en 03/05/1740.
46. PS, 02/10/1732.
47. Postma, 311 en 390.
48. Renier's vader, Philip van Hierschot, was een succesvolle kaper voor de Middelburgse rederij Sautijn tijdens de Spaanse Successieoorlog (Verhees-van Meer, 153-154).
49. Op de *Brandenburg* brak een slavenopstand uit (Postma, 309).
50. Bij de Oostendse Guineavaarders wachtte men in 1718 tot de aankomst van de WIC-retourvloot om ervaren officieren te werven (ARA, Nederlandse bezittingen op de Kust van Guinea (NBKG) nr. 263).
51. L. R. Priester, *De Nederlandse houding ten aanzien van de slavenhandel en slavernij, 1596-1863* (Middelburg 1987) 208.
52. Postma, 210.
53. Postma, 152.
54. Unger, 28-34.
55. PS, 07/02/1733.
56. Parmentier, 'De Oostendse Guineavaarders', 196.
57. P. Verger, *Flux et reflux de la traite des nègres entre le Golfe de Bénin et Bahia de Todos os Santos du XVIIe au XIXe siècle* (Paris 1968), 27-28.
58. ARA, WIC nr. 923, 01/08/1731.
59. ARA, WIC nr. 923, 03/09/1732.
60. ARA, NBKG nr. 101, 02/07/1736.
61. A. van Dantzig, *Les Hollandais sur la Côte de Guinée: à l'Epoque de l'Essor de l'Ashanti et du Dahomey, 1680-1740* (Paris 1980), 229-242.
62. PS, 19/05/1739.
63. PS, 03/09/1736.
64. PS, 15/04/1740.
65. De schippers brachten wel vanuit Guinea de rederij op de hoogte van deze driehoeksvaart.
66. ARA, WIC nr. 580, Missiven van Curaçao, 16/7, 5/9 en 4/10/1732.
67. Postma, 244-245.
68. ARA, WIC nr. 1155, n° 141 en f° 144.
69. C. C. Goslinga, *The Dutch in the Caribbean and the Guianas, 1680-1791* (Assen 1985), 200.
70. PS 25/03/1735.
71. PS, 13/02/1739 en 03/08/1739.
72. PS, 25/03/1735.
73. PS, 03/09/1736.
74. PS, 17/04/1738.
75. PS, 29/11/1736 en 01/12/1736.
76. PS, 03/05/1739.
77. PS, 19/05/1739.
78. PS, 08/06/1740.
79. PS, 23/07/1741.
80. SAA, Insolvente boedelkamer nr. 1693, 31/07/1742).
81. RAB, Staten van goed van het Brugse vrije nr. 14282.
82. PS, 23/07/1741.

Agenda

2 oktober - 1 november 1992: De universiteitsbibliotheek van Helsinki organiseert in samenwerking met de transportonderneming Nurminen een tentoonstelling over *The North-East Passage: from Vikings to Nordenskiöld* in de kathedraal van Helsinki. Inlichtingen: drs. Edwin Okhuizen, Rijksuniversiteit Utrecht, vakgroep Kartografie, Postbus 80115, 3508 TC Utrecht.

Herfst 1992: De afdeling Zeegeschiedenis van de Rijksuniversiteit te Leiden organiseert vanaf dinsdag 8 september 1992 (aanvang 20.30 uur) een serie van elf wekelijkse hoorcolleges over het thema *De lof der zeevaart. De cultuur van maritiem Nederland in de zeventiende eeuw*. Deze colleges zijn ook toegankelijk voor niet-studenten tegen betaling van een laag inschrijfgeld. Inlichtingen: vakgroep geschiedenis R.U.L., Doelensteeg 16, 2311 VL Leiden, tel. 071-272651/52 of 272760/61/62.

21 - 23 oktober 1992: Het West Australia Maritime Museum te Fremantle organiseert in samenwerking met andere instellingen een symposium annex workshop over *Replication, reconstruction, and restoration: the principles, issues and ethics*. Inlichtingen: Mevr. Sally May, p/a West Australia Maritime Museum, Cliff Street, Fremantle, WA 6160 Australië.

31 oktober - 1 november 1992: De universiteit van Oxford organiseert in samenwerking met andere instellingen een symposium te Greenwich over het thema *The archaeology of ships of war*. Voorstellen voor papers kunnen worden ingediend bij: Tim Dingemans en Mensum Bound, p/a Oxford University MARE, 4 Butts Road, Horspath, Oxford OX9 1RH, Groot-Brittannië.

7 november 1992: De Society for Nautical Research organiseert een ééndaagse conferentie in het National Maritime Museum te Greenwich over het thema *The Royal Navy at War: the Period of Balance, 1942-1943*.

12 - 14 november 1992: Het British Museum organiseert een conferentie over *Trade and discovery: the scientific study of artefacts from post-medieval Europe and beyond*. Inlichtingen: Duncan Hook, p/a Department of Scientific Research, British Museum, Londen WC1B 3DG, Groot-Brittannië.

19 - 20 november 1992: Het Arctisch Centrum organiseert zijn Negende Internationale Symposium te Groningen over het onderwerp *Man and the Barents Sea Ecosystem*. Inlichtingen en aanmelding: Arctisch Centrum, Postbus 716, 9700 AS Groningen, tel. 050-636834.

De Nederlandsch Amerikaansche Stoomvaartmaatschappij en de vaart op Buenos Aires 1888 - 1890

P. W. van Zeijl

In de jaren 1888-1890 zijn er heel wat Nederlanders naar Argentinië geëmigreerd. Deze emigratie werd veroorzaakt door een nationale crisis in de landbouw die het meest gevoeld werd in de provincies Friesland, Groningen en Zeeland. De omstandigheden waaronder vooral de landarbeiders moesten leven lieten veel te wensen over. Werkeloosheid en armoede waren voor velen dan ook de aanleiding voor hun vertrek. Daarbij vielen de ongunstige omstandigheden in het eigen land samen met gunstige in andere landen.

In Argentinië zag de ontwikkeling van de werkgelegenheid er in die tijd goed uit. Ambachtslieden konden er makkelijk werk vinden. Er moest wel hard gewerkt worden, maar de omstandigheden waren over het algemeen gezonder en de beroepsrisicos minder groot dan toen in de meeste Europese en Amerikaanse steden het geval was. Bovendien lag het loonpeil hoger dan in Europa.[1] Voor ongeschoolden en landbouwers was er tot 1890 ook volop werk, zij het vaak onder slechtere levens- en arbeidsomstandigheden dan in Europa. De Argentijnse regering stimuleerde op vele manieren de immigratie van vooral Noord-Europeanen naar de onbevolkte landbouwgebieden van het land. Hiertoe werden in een aantal Europese steden de zogenaamde *Oficinas de Información y Propaganda* opgericht. Deze bureaus hadden tot doel de kennis over Argentinië te vergroten zodat de immigratie spontaan zou stijgen. Om de toekomstige immigranten in staat te stellen de reis te maken, werden de zogenaamde *pasajes subsidiarios* door deze bureaus uitgereikt. Dit waren gesubsidieerde passages voor de overtocht naar Argentinië. In deze bijdrage zal ik vooral ingaan op de rol die de Nederlandsch Amerikaansche Stoomvaartmaatschappij (NASM) hierbij heeft gespeeld, hoe de condities aan boord waren van de schepen die op Buenos Aires voeren en hoe het de Nederlandse immigranten in Argentinië verging.

De pasaje subsidiario

De Argentijnse regering begon op 12 november 1887 met het uitreiken van de gesubsidieerde passages. Normaal gesproken was de prijs van een derde klas passagebiljet op een schip van de NASM *f* 84,– voor volwassenen.[2] In plaats daarvan kregen de emigranten via het Ministerie van Buitenlandse Zaken of via de Oficinas de Información y Propaganda een passagebiljet. Een half biljet werd uitgereikt aan drie- tot twaalfjarigen, een kwart aan die van één tot driejarigen en onder één jaar was de overtocht gratis. De pasajes subsidiarios werden niet uitgereikt aan personen boven de zestig jaar, noch aan zieken of gebrekkigen.

In 1887 was ongeveer driekwart van het totaal aantal immigranten in Argentinië van Italiaanse nationaliteit. De Argentijnse regering stelde echter de immigratie uit Frankrijk, Duitsland, België en andere Noord-Europese landen meer op prijs.[3]

De immigranten hiervandaan waren van 'het blanke ras' en kwamen uit landen met 'beschaving', zo vond men. Met de gratis biljetten probeerde de regering dan ook de immigratie van Noord-Europeanen te bevorderen.
In de jaren 1888, 1889 en 1890 kwamen er 3.742 Nederlanders met de gratis overtochten Argentinië binnen terwijl er in totaal in deze jaren 4.470 Nederlanders arriveerden.[4] De meerderheid maakte dus gebruik van de gratis voorziening die de Argentijnse regering had getroffen. De grootste groep bestond uit arme, kinderrijke gezinnen uit de noordelijke provincies en Zeeland.
Voor het vervoer van de immigranten werden contracten gesloten met scheepvaartmaatschappijen. Op 24 oktober 1888 sloot de NASM ook een contract met de *Comisario General de Inmigración* voor het vervoer van emigranten met gesubsidieerde overtochten, voornamelijk uit Holland. Nog in datzelfde jaar opende zij een lijndienst op Zuid-Amerika. De maatschappij kreeg per passagier een bepaald bedrag uitgekeerd door de Argentijnse regering. Het bedrag was gekoppeld aan de Argentijnse goudprijs.[5] Bovendien had de Argentijnse immigratiecommissie toegezegd het vervoer van 10.000 immigranten aan de nieuwe lijn te zullen opdragen.[6]
De toenmalige Nederlandse consul in Buenos Aires, L. van Riet, had veel kritiek op deze biljetten. Hij vond dat het de stoomvaartmaatschappijen alleen om de winst te doen was. Van Riet schreef dat het voor hen 'van minder belang was een uitmuntende klasse van immigranten hierheen te brengen dan wel ervoor te zorgen dat alle plaatsen hunner boten op den voor vertrek bepaalden dag met passagiers, van welke qualiteit ook, waren bezet'.[7] In Argentinië waren mensen nodig met ervaring, vooral in de landbouw, en ambachtslieden voor de opkomende industrie, in nieuwe bedrijven, de kanalisatie van rivieren, de bouw van spoorwegen, havens, bruggen, etc. Maar via de pasajes subsidiarios zouden er mensen aankomen die geen of weinig ervaring hadden en die alleen de heersende crisis in Europa wilden ontvluchten.

De zeereis

De Nederlandsch Amerikaansche Stoomvaartmaatschappij, die vanaf 1896 de Holland-Amerika Lijn heette, werd opgericht op 18 april 1873 en had zijn hoofdkantoor in Rotterdam. In het begin voer men nog met zeilschepen de oceaan over. De overgang naar het stoomschip in de tweede helft van de negentiende eeuw zorgde er mede voor dat de emigratie makkelijker ging, vooral naar Noord-Amerika. Er zijn een tweetal oorzaken aan te wijzen waarom men een scheepvaartdienst met stoomschepen op Amerika opende. Ten eerste was er in Nederland een stilstand in de bouw van zeestoomschepen, juist toen de stoomvaart in Engeland zich sterk ontwikkelde. Men voelde de noodzaak om uit deze impasse te komen. Ten tweede was kort tevoren met de doorgraving van de Hoek van Holland een nieuwe en kortere vaarweg naar zee tot stand gekomen.
Zoals gezegd begon de NASM in 1888 met een nieuwe lijn van Nederland naar Brazilië en de Rio de la Plata. In december van dat jaar vertrok het eerste schip naar de Zuid in een vierwekelijkse dienst van Rotterdam/Amsterdam naar Montevideo - Buenos Aires - Rosario. De Parijse wereldtentoonstelling in 1889 deed het passagiersvervoer, vooral in de eerste klas, sterk toenemen. Dit leidde tot het besluit om ook Boulogne-sur-Mer aan te doen. Hier werd in 1890 een eigen vestiging geopend.
De belangstelling in Nederland voor Argentinië was enorm gegroeid. Dit wordt nog eens onderstreept door het feit dat de Nederlandse marine enkele malen de ha-

Het stoomschip 'Schiedam'. Foto: Historisch Topografische Atlas, Gemeentelijke Archiefdienst, Amsterdam.

ven van Buenos Aires aandeed. Het stoomschip *Zr. Ms. Sommelsdijk* kwam in februari 1888 voor een bezoek van ongeveer twee weken in de haven van La Boca aan. Het werd 'door Zijne Majesteit gezonden tot het brengen van een vriendschappelijk bezoek aan, en als een blijk van belangstelling in de Argentijnsche republiek en ter bevordering van de Nederlandsche belangen in de republiek'.[9] Tijdens het verblijf werden er gesprekken gevoerd met enkele Nederlandse handelaren. Hieruit bleek dat zij vooral een direkte stoomvaartverbinding misten voor de ontwikkeling van de handelsbetrekkingen tussen Nederland en Argentinië. Het bezoek van de marine heeft waarschijnlijk sterk bijgedragen aan de oprichting van de direkte vaart op Buenos Aires. In december 1889 legde het stoomschip *Zr. Ms. Tromp* in de haven aan. Evenals de eerste keer werden er onder begeleiding van consul Van Riet gesprekken gevoerd met president Juárez Celman, de minister van Oorlog en Marine en de minister van Buitenlandse Zaken.[10] Een jaar later, in december 1890, vond het laatste bezoek plaats. Het stoomschip *Zr. Ms. Koningin Emma der Nederlanden* arriveerde in Buenos Aires op het moment dat consul Van Riet vreesde voor een opstand.[11]
De schepen van de NASM die van eind 1888 tot 1891 naar Buenos Aires voeren en Nederlandse landverhuizers aan boord hadden waren de volgende:

Tabel 1. Overzicht van de schepen van de NASM die van 1888-1891 op Argentinië voeren[12]

Naam	Bouwjaar	Tonnage	Capaciteit passagiers 1 kl.	2 kl.	3 kl.	Aantal bemanningsleden
P. Caland	1873	2540	24	18	300	67
Schiedam	1874	2236	—	—	722	65
Zaandam	1882	3063	50	—	424	51
Leerdam	1881	2796	44	—	392	62
Edam II	1883	3130	52	—	424	62

Van deze schepen voerden de *Schiedam* en de *Zaandam* de meeste overtochten naar Buenos Aires uit, respectievelijk zeven en zes.
Ondanks het verzoek van de Nederlandse consul in Buenos Aires om de frequentie van de vaarten te verhogen naar eens in de twee weken, bleef het bij een, praktisch, maandelijkse lijndienst. Tabel 2 geeft de vertrek- en aankomstdata van de NASM schepen in Nederland en Buenos Aires.[13] De schepen waren dus gemiddeld drie maanden onderweg en bleven ongeveer twee weken in Buenos Aires.
Via boekjes over de Argentijnse republiek probeerde de NASM propaganda te maken voor de overtocht naar de Zuid. Eén zo'n boekje, uit 1888, was vooral gebaseerd op de consulaire rapporten van Van Riet, die zich toen nog vrij gunstig over de omstandigheden in Argentinië uitsprak.[14] O. Reuchlin, direkteur van de NASM van 1873 tot 1919, ondernam in december 1889 een inspectiereis naar Argentinië en deed er ook gunstige indrukken op.[15] De NASM had tevens een scheepsagent in Buenos Aires, die de maatschappij van informatie voorzag. In 1890 was dit de Rotterdammer L. Geuken.[16]
Dat het een lucratieve zaak werd om emigranten te werven blijkt uit het feit dat ronselaars voor kolonisatiemaatschappijen

Tabel 2. Reizen van NASM-schepen op Argentinië, 1888-1891

Schip	Vertrek uit Nederland	Aankomst te Buenos Aires	Vertrek uit Buenos Aires	Aankomst in Nederland
1888				
1. Zaandam	A 06 dec	?	?	?
1889				
2. Edam	R 06 jan	?	?	A 05 apr
3. Schiedam	A 05 feb	?	?	R 08 mei
4. Zaandam	R 04 apr	10 mei	01 jun	A 06 jul
5. Leerdam	A 07 mei	15 jun	26 jun	R 05 aug
6. Schiedam	R 04 jun	09 jul	29 jul	A 09 sep
7. Zaandam	A 20 jul	28 aug	16 sep	R 23 oct
8. Leerdam	R 20 aug	08 oct	21 oct	A 25 nov
9. Schiedam	A 25 sep	30 oct	15 nov	R 24 dec
10. Zaandam	R 05 nov	10 dec	28 dec	A 07 feb 90
11. Leerdam	A 15 dec	Gezonken		
1890				
12. Schiedam	R 15 jan	19 feb	02 mrt	R 10 apr
13. Zaandam	A 15 feb	24 mrt	07 apr	A 13 mei
14. Edam	A 15 mrt	18 apr	05 mei	R 09 jun
15. Schiedam	R 26 apr	29 mei	14 jun	R 22 jul
16. Zaandam	A 25 mei	25 jun	18 jul	R 23 aug
17. Edam	R 25 jun	23 jul	08 aug	R 11 sep
18. Schiedam	R 06 aug	06 sep	17 sep	R 01 nov
19. P. Caland	R 22 oct	20 nov	01 dec	R 10 jan 91
20. Schiedam	R 15 nov	17 dec	02 jan	R 07 feb
21. Edam	A 14 dec	24 jan	06 feb	R 19 mrt

A = Amsterdam; R = Rotterdam.

en voor agenten van schepen, emigranten probeerden aan te trekken. Zij kregen dan voor elke aangebrachte emigrant een premie. De ronselaars lokten mensen door allerlei moois aan hen voor te spiegelen.[17] Via wettelijke maatregelen kon hier weinig aan worden gedaan, net zo min als aan werving door propaganda.
Vanaf 1861 bestond er een wet 'houdende bepalingen omtrent den doortocht en het vervoer van landverhuizers'. Deze werd gewijzigd en aangevuld in 1869 (het begrip 'landverhuizer' werd pas in 1936 gedefinieerd). Bij deze wet werd meer gedacht aan het vervoer van transmigranten dan aan Nederlandse landverhuizers. Slechts één artikel ging over de voorlichting en propaganda en wel artikel 22.[18] Dit artikel bleek vaag en onvolledig en het is nooit gelukt om personen en instanties, die zich op dergelijke wijze bezig hielden met het misleiden van emigranten, hierop veroordeeld te krijgen.
Niet alle wervingsagenten waren uit op het ronselen van passagiers. De agenten die verbonden waren aan de NASM stonden beter bekend. Zij stonden onder toezicht van districtsinspecteurs, die in 1888 in Groningen en in Oisterwijk waren gevestigd.[19]
De toename van de emigratie had wel tot gevolg dat de regering strenger toezicht op

de schepen ging houden. Voorschriften werden uitgevaardigd waarbij onder meer de minimum ruimte die de emigrant werd toebedeeld werd vastgesteld. Ook werd de zorg voor zijn welzijn aan boord enigszins geregeld. Bij vertrek controleerden inspecteurs of hieraan de hand werd gehouden. In 1883 werd een nieuw wetsontwerp aangenomen, waarbij in een extra toevoeging op het reglement voor landverhuizers nieuwe, hogere eisen gesteld werden aan het vervoer.[20] Door het invoeren van deze eisen vonden er eerst nog wel eens wat strubbelingen plaats tussen de ondernemers en de commissie. Maar een schip kon niet eerder weg dan nadat de commissie de verklaring van de ondernemer voor die bewuste reis ondertekend had.
De indeling van de schepen was als volgt. De slaapplaatsen van de alleenreizende mannen waren meestal voorin gesitueerd, door de machinekamer gescheiden van die van de echtparen en hun kinderen. Daarachter kwamen die voor alleenreizende vrouwen. In de loop van de jaren zeventig en tachtig werden voor families demonteerbare hutten opgebouwd voor twee, vier of zes personen. Voor de terugreis konden deze worden opgeborgen om plaats te maken voor lading. Weer later kwamen er, op een hoger dek, permanent derde klasse hutten in verband met het zich langzaam ontwikkelende derde klasse vervoer. In eerste instantie was de NASM niet geïnteresseerd in het kajuitsvervoer. Omstreeks 1886 besloot zij zich meer op het vervoer van de betalende passagiers toe te leggen. De kajuiten werden daartoe verdeeld in een eerste en tweede klasse.[21]
Uit de 'Instructiën voor den dienst op de stoomschepen der Nederlandsch Amerikaansche Stoomvaartmaatschappij', van 1874, blijkt dat er nogal een verschil was tussen de verschillende klassen.[22] Bij het reglement van de derde klas was vemeld, in tegenstelling tot de eerste en tweede klas, dat vuurwapens verboden waren en dat het verboden was het houtwerk te beschadigen. De derde klas passagiers waren tevens verplicht om beurtelings zelf de verblijfplaatsen schoon te maken.
Op de schepen van de NASM die naar Argentinië gingen werden altijd meer dan driehonderd passagiers vervoerd en er was altijd een arts aan boord. Deze moest alle zieken, zonder onderscheid, helpen en gratis geneesmiddelen verstrekken. Tweemaal daags moest hij de passagiers derde klas bezoeken, in de voor- en namiddag, en daarbij toezien of er tekenen van besmettelijke ziekten waren.
In tegenstelling tot de passagiers op de vroegere zeilschepen, hoefden de emigranten op de stoomschepen niet meer voor hun eigen proviand te zorgen. Op de eerste stoomschepen van de NASM kregen zij stevig voedsel.[23]

Het stoomschip 'P. Caland' in de haven van Rotterdam. Foto: Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam.

De ontscheping in Buenos Aires
Bij aankomst in de haven van Buenos Aires inspecteerde het Departamento General de Inmigración de schepen op woonruimte, eten, comfort, hygiëne en veiligheid.[24] In de Immigratiewet van 1876 stond precies beschreven aan welke eisen de schepen moesten voldoen en hoeveel passagiers er per tonnage mochten worden vervoerd. De Nederlandse schepen vervoerden nooit meer passagiers dan het aantal waar het schip voor was ingericht. Maar dit was niet altijd het geval op alle schepen uit Europa. In de *Weekly Herald* van Buenos Aires van 2 februari 1889 stond bijvoorbeeld dat de Norddeutscher Lloyd een boete had gekregen van vijfhonderd dollar omdat er teveel passagiers waren aan boord van de *Ohio*.[25]
De haven van Buenos Aires was slecht bereikbaar voor grote schepen doordat er veel slib lag aan de monding van de Rio de La Plata. Voordat de nieuwe haven in 1898 was aangelegd, moesten de grote schepen een paar mijl uit de kust voor anker gaan. Van daaruit werden de passagiers en de bagage in verschillende fasen naar het land vervoerd; eerst in kleinere boten, dan in hoge houten karren die getrokken werden door paarden en als laatste via de passagierspier die ongeveer tweehonderd meter lang was. Deze manier van ontscheping zorgde voor veel opontheud.[26]
Voor het vervoer van de passagiers naar het immigrantenhotel waren afspraken gemaakt met enkele trammaatschappijen. De bagage werd met karren vervoerd. Iedere immigrant moest zelf toezicht houden op zijn bagage bij de ontscheping, bij het opladen op de karren en bij aankomst bij de opslagruimte van het immigrantenhotel.[27] Dit hotel was bedoeld voor elke immigrant die door middel van een door een Argentijnse consul of immigratiedienst afgegeven of gelegaliseerd certificaat aan kon tonen dat hij bekwaam was voor de uitoefening van een beroep en van goed gedrag was. Hij kon gedurende de eerste vijf dagen aanspraak maken op vrije kost en inwoning aldaar. In geval van ernstige ziekte genoot hij dit voorrecht tot aan zijn herstel. Als de immigrant naar het binnenland ging dan had hij recht op tien dagen gratis onderdak en voeding.[28]

De Nederlanders in Argentinië
De Nederlanders die in Buenos Aires aankwamen kregen soms via de *Oficina de Trabajo* een baan aangeboden. Dit was een bureau dat de pas aangekomen immigranten aan werk hielp, vooral in de landbouw. Via dit bureau werd men gratis vervoerd naar de plaats of kolonie waar men zich wilde vestigen. Nederlandse kolonies van enige betekenis ontstonden in

Tres Arroyos, Rosario en Buenos Aires. De kolonie in Tres Arroyos is een succes geworden in vergelijking met de anderen; zij bestaat nog steeds en in 1989 werd het honderdjarig bestaan gevierd.[29] Voor de meeste Nederlanders viel het echter niet mee om zich als landbouwer te vestigen. Velen kenden de taal niet en moesten na dagen wachten in het immigrantenhotel een lange reis maken met de trein en per wagen de pampa in. Daar was de behuizing schamel, er was weinig beschutting en men had geen werktuigen. Sommigen werden ziek, gingen aan de drank of kregen ruzie, anderen gingen rondzwerven of trokken naar de grotere steden.[30] De Nederlandsche Vereeniging van Weldadigheid, die in november 1889 werd opgericht onder leiding van consul Van Riet, zorgde voor de opvang van deze mensen in Buenos Aires. Sommigen werden met behulp van deze vereniging weer teruggestuurd naar Nederland. De vereniging kreeg veel brieven van mensen die om financiële ondersteuning vroegen. Deze verzoeken werden niet altijd gehonoreerd zodat er steeds vaker klachten- en dreigbrieven werden ontvangen.

Het stoomschip de 'Edam' met passagiers aan dek. Foto: Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam.

Vooral consul Van Riet moest het ontgelden. Een brief van A. van Dijk van maart 1893 was persoonlijk aan hem gericht. Hierin maakte hij melding van het feit dat 'ik van Dijk bijna vier maand onpaslijk zijn voor mijn werk en weinig heb te eten. Dat ik al zoo veele keeren bij u zijn geweest om hulp, maar niet van u kan krijgen, en waarom dat weet u zelf niet, maar wacht nog maar enkle dagen'. Hij vond dat de vereniging verplicht was om Nederlanders in nood te helpen en dreigde met het schrijven van een brief aan de Minister van Buitenlandse Zaken, de krant en met een bezoek aan de vereniging. Het was volgens hem schandelijk 'dat ik 23 pesos van u hebt ontvangen in deze vier jaar die ik in Argentiene zijn geweest, u denk zeker dat gij een gek voor heb maar dat zullen wij nog eens zien'. Blijkbaar was er commentaar geweest op zijn spelling want hij eindigde met de woorden 'Als deze brief nu weer slecht is dan kan u hem wel aan plakken, want u zegt altijd dat ik zulke slechte brieven schrijf'.[31]

Consul L. van Riet. Foto: Iconografisch Bureau, 's-Gravenhage.

Van de ongeveer 4500 Nederlanders die van 1888 tot 1890 aankwamen zijn er ongeveer duizend weer teruggekeerd. Zij waren met te hoge verwachtingen uit Nederland vertrokken, hadden geen spaargeld meegenomen en konden hun grote gezin niet onderhouden.

In 1890 ontstond er een economische crisis in Argentinië. Er werd een verkeerde politiek met betrekking tot de geldcirculatie en het kredietwezen gevoerd. Inflatie en een toename van de binnen- en buitenlandse schulden waren het gevolg. In een poging deze schulden te verminderen werd één van de belangrijkste spoorlijnen aan Engeland verkocht. Dit mocht echter niet baten. De werkloosheid groeide, de salarissen daalden en de kosten van levensonderhoud waren zeer hoog. In juli 1890 brak er een opstand uit. Hierbij werd president Juárez Celman gedwongen

af te treden en nam Carlos Pellegrini de macht over.[32] De verandering in de politiek betekende het einde van de pasajes subsidiarios. De nieuwe functionarissen die aangesteld werden bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken en bij het Departamento de Inmigración waren erg negatief over de opgedane ervaringen met de gratis passagebiljetten. Ze werden dan ook afgeschaft.

Dit had een onmiddellijke invloed op de bezettingsgraad van de NASM-schepen. De lijn die met zulke grote verwachtingen was geopend liet telkens meer verlies zien. In september 1890 moest zelfs een reis worden geannuleerd. Een paar maanden later, in januari 1891, stopte men helemaal met de vaart op Zuid-Amerika. De direktie van de NASM gaf hiervoor drie redenen op: 1) de ongunstige economische ontwikkelingen in de Argentijnse republiek en de politieke beroering waarbij het bankwezen betrokken was. Hierdoor was vrees ontstaan voor het doen van zaken. Het aanbod van uitgaande goederen nam af, zodat men meer en meer verlies leed op de reizen, 2) de Argentijnse regering staakte haar passages-op-krediet. De gewone emigratie verminderde sterk als gevolg van de ongunstige berichten, 3) de duurdere exploitatie ten gevolge van hogere steenkolenprijzen en arbeidslonen.[33]

Besluit

De Nederlandse emigratie naar Argentinië aan het eind van de negentiende eeuw leek aanvankelijk een groot succes te worden. De crisis in het eigen land zorgde voor werkloosheid en armoede, vooral onder de boeren. Op datzelfde moment probeerde de Argentijnse regering de immigratie van vooral Noord-Europeanen te stimuleren. Zij deed dit door zoveel mogelijk informatie over het land te verstrekken en door een betere toekomst in het vooruitzicht te stellen. Ook de Nederlandse consul in Buenos Aires was aanvankelijk zeer positief in zijn berichtgeving over de ontwikkelingen in Argentinië. Hij wilde de handelsbetrekkingen stimuleren en spande zich, samen met de daar al aanwezige Nederlandse handelaren, in voor het openen van een stoomvaartverbinding tussen Nederland en Argentinië.

Deze verbinding kwam tot stand doordat er een contract werd afgesloten tussen de Nederlandsch Amerikaansche Stoomvaartmaatschappij en de Argentijnse regering. Hierbij werd de overtocht van 10.000 emigranten verzekerd en werd tegemoet gekomen in de kosten voor de overtocht van de passagiers. De NASM vervoerde in twee jaar tijd ongeveer 4500 Nederlanders naar de Zuid en beide partijen waren zeer tevreden over de gang van zaken.

Echter, door het gebrek aan vakmanschap en financiële middelen waren de kolonisten niet in staat zich te handhaven op de Argentijnse pampas. De economische crisis van 1890 maakte de situatie er niet beter op. De werkloosheid en de kosten voor levensonderhoud stegen en de Nederlandse kolonisatie werd een grote mislukking. Velen trokken naar de steden of keerden terug naar het vaderland.

Als gevolg van de crisis stopte de Argentijnse regering uiteindelijk de uitreiking van de gratis passagebiljetten. De NASM leed onmiddellijk verlies op zijn reizen naar Zuid-Amerika. Zonder de subsidies van de Argentijnse regering kon de direkte lijn niet worden voortgezet en kwam de vaart op de Zuid ten einde.

De NASM heeft uiteindelijk twee jaar gevaren op Buenos Aires. Deze vaart was echter geheel afhankelijk van de Argentijnse subsidieregeling. Een erg winstgevende zaak is de La Plata vaart dus niet geweest. Dit zal waarschijnlijk hebben bijgedragen tot de relatieve onbekendheid van deze episode in de geschiedenis van de NASM.

Noten

1. *Verzameling van consulaire en andere verslagen en berichten over nijverheid, handel en scheepvaart jaargang 1888*, Algemeen Rijksarchief (ARA), Archief van Buitenlandse Zaken (BUZA) B-dossiers 1871-1940, inv. nr. 2789.
2. ARA, Archief van het Nederlandse Gezantschap in Argentinië 1875-1920, inv. nr. 4.
3. J. A. Alsina, *Memoria del Departamento General de Inmigración 1888* (Buenos Aires 1889), 28.
4. Idem, *Memoria del Departamento General de Inmigración 1890* (1891), 51.
5. Toen de goudprijs maar bleef stijgen verzocht de NASM om de passageprijs ook te verhogen met 5%. Gemeentearchief Rotterdam (GAR), Archief van de Holland-Amerika Lijn (HAL), Afdeling passage oa. passagestaten, foreign department, doos 46.
6. Meer bijzonderheden hierover zijn niet bekend. A. D. Wentholt, *Brug over den oceaan. Een eeuw geschiedenis van de Holland-Amerika Lijn* (Rotterdam 1973), 51.
7. ARA, BUZA B-dossiers 1871-1940, inv. nr. 2789.
8. Wentholt, 17-18.
9. *Jaarboek van de Koninklijke Nederlandsche Zeemacht 1887-1888* ('s-Gravenhage 1889), 236-243.
10. *Jaarboek van de Koninklijke Nederlandsche Zeemacht 1889-1890* ('s-Gravenhage 1891), 196-200.
11. *Jaarboek 1890-1891*, 208-210.
12. C. van Herk, *De schepen van de Holland-Amerika Lijn* (Bussum 1981), 24-28.
13. GAR, HAL, Mouvementen 15, 46, 47. Archief van Migraciones te Buenos Aires, passagierslijsten 1882-1895.
14. Nederlandsch Amerikaansche Stoomvaartmaatschappij, *De Argentijnsche Republiek. Statistische gegevens en merkwaardige bizonderheden betreffende staatsinstellingen, handel, industrie, landbouw, klimaat, enz. (naar officiële bescheiden)* (Rotterdam 1888). ARA, BUZA B-dossiers, inv. nr. 2789.
15. GAR, HAL, Collectie Wentholt, jaarverslagen 1873-1897. O. Reuchlin was tevens consulgeneraal voor Argentinië in Rotterdam vanaf 21 febr. 1890. E. S. Zeballos, *Memoria del Ministerio de Relaciones Exteriores* (Buenos Aires 1892), 779.
16. ARA, BUZA Gezantschap Argentinië, inv. nr. 4.
17. C. F. Jongkind, *The Dutch colony in Tres Arroyos, Argentina* (Den Haag 1985), 12, en J. van Lonkhuyzen, *Argentinië een belangrijk land, ook voor Nederlanders* (Wageningen 1908), 155.
18. 'Het is aan een ieder die krachtens deze wet daartoe niet bevoegd is, verboden door aankondigingen in de dagbladen, aanplakbiljetten, uithangborden of dergelijke voorwerpen te kennen te geven, dat hij zich met landverhuizing inlaat. De ambtenaren der politie zijn bevoegd de aanplakbiljetten, uithangborden of dergelijke voorwerpen weg te nemen'. C. Roest, *Opmerkingen naar aanleiding van de wet, houdende bepalingen omtrent den doortocht en het vervoer van landverhuizers* (Leiden 1889), 77.
19. J. van Hinte, *Nederlanders in Amerika II* (Groningen 1928), 156.
20. ARA, BUZA B-dossiers, inv. nr. 2789.
21. Wentholt, 72-74.
22. Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam, 'Instructiën voor den dienst op de stoomschepen der Nederlandsch Amerikaansche Stoomvaartmaatschappij te Rotterdam, 1874'.
23. D. Schaap, *Brug naar de zeven zeeën. HAL 100 jaar* (Amsterdam 1973), 35.
24. Ministerio de Agricultura, *Digesto de leyes, decretos y resoluciones relativos á tierras públicas, colonización, inmigración, agricultura y comercio, 1810-1900* (Buenos Aires 1901), 197.
25. Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores, Buenos Aires, Holanda: caja 401.
26. Anoniem, 'Drie maanden in La Plata', *De aarde en haar volken* (Haarlem 1888), 58, en J. R. Scobie, *Buenos Aires, plaza to suburb, 1870-1910* (New York 1974), 66-68.
27. Alsina, *Memoria 1890* (1891), 31.
28. Ministerio de Agricultura, *Digesto de leyes* (1901), 205-206.
29. Embajada de los Paises Bajos, '100 Años de Holanda en Argentina 1889-1989' (Buenos Aires 1989).
30. J. A. C. Rullman, *Een geslaagde mislukking* (z.p., z.j.), 17-18.
31. ARA, BUZA, Gezantschap Argentinië, inv. nr. 6.
32. D. Rock, *Argentina 1516-1982* (Berkeley 1985), 157-160 en H. S. Ferns, *Britain and Argentina in the nineteenth century* (Oxford 1960), 436-484.
33. GAR, HAL, Collectie Wentholt, Jaarverslagen 1873-1897.

Over de auteurs

J. Parmentier (1956) studeerde geschiedenis aan de Rijksuniversiteit te Gent. Vanaf 1981 was hij als medewerker verbonden aan het Seminarie voor Koloniale Geschiedenis van dezelfde universiteit. Sinds 1987 werkt hij bij het Ministerie van Financiën. Hij heeft zich gespecialiseerd in de handel en scheepvaart van Oostende, waarover hij geregeld publiceert. Sinds 1991 is hij de eindverantwoordelijke voor het historisch onderzoek naar het VOC-schip *Anna Catharina* dat in 1735 voor de Vlaamse kust is vergaan.

D. J. A. Roodhuyzen - van Breda Vriesman (1941) studeerde geschiedenis aan de Rijksuniversiteit te Leiden met als hoofdvak sociaal-economische geschiedenis en als bijvakken zeegeschiedenis en de geschiedenis van de nieuwste internationale betrekkingen. Sinds 1968 is zij als docente geschiedenis werkzaam in het voortgezet onderwijs. Zij bereidt momenteel een dissertatie voor over het onderwerp 'patronage en politiek binnen het zeeofficierencorps, 1787-1802'.

P. W. van Zeijl (1959) studeert sinds 1986 Spaans en talen en culturen van Latijns-Amerika aan de Rijksuniversiteit te Leiden. Haar onderzoek voor haar doctoraalscriptie concentreert zich op de emigratie van Nederlanders naar Latijns-Amerika aan het einde van de negentiende eeuw.

J.C.M. Warnsinckprijs van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis 1992

De J. C. M. Warnsinckprijs van het Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis is door het bestuur van de vereniging met ingang van 1989 beschikbaar gesteld. Het bestuur besloot de prijs in 1990 voor de eerste maal toe te kennen.
Volgens het reglement van de prijs wordt de prijs uitgeloofd voor een prestatie op het gebied van de zeegeschiedenis, die kan bestaan uit zowel een maritiem-historische studie als enigerlei inspanning of verrichting die de belangstelling voor de zeegeschiedenis heeft bevorderd of waardoor de kennis van de maritieme geschiedenis is vermeerderd.
Het bestuur van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis heeft ernaar gestreefd de prijs toe te kennen voor een - zo mogelijk - meervoudige prestatie op het terrein van de zeegeschiedenis. Naar de mening van het bestuur is zij in haar opzet geslaagd door de prijs toe te kennen aan de maritiem historicus L. L. von Münching.
Leno Ludwig von Münching werd op 5 juli 1914 geboren op 33°13′ noorderbreedte en 28°05′ oosterlengte, ofwel ongeveer 100 mijl ten zuidoosten van Kreta, aan boord van het ss *Prinz Ludwig* van de Norddeutscher Lloyd. Na het doorlopen van de 1e Openbare Handelsschool te Amsterdam moest Von Münching in dienst. Hij volgde de

Von Münching ontvangt de Warnsinckprijs. Foto E.M. Jacobs.

opleiding aan de School voor Reserve Officieren der Infanterie te Kampen. Na zijn diensttijd was hij werkzaam bij de redactie van de afdeling 'Handel en Scheepvaart' van de *Telegraaf*.
In 1939 werd hij opnieuw onder de wapenen geroepen. Na zijn demobilisatie kreeg hij een baan bij de Gemeentelijke Luchtbeschermingsdienst te Amsterdam. Na de oorlog werd Von Münching hoofd van de afdeling documentatie van de Marinevoorlichtingsdienst. In 1950 stapte hij over naar het bureau Maritieme Historie van de Marinestaf. In 1953 werd hij bibliothecaris bij het Ministerie van Marine (vanaf 1959 Ministerie van Defensie). In 1971 keerde hij terug naar het bureau Maritieme Historie. Sinds zijn pensionering in 1979 is hij daar nog steeds werkzaam, maar dan als vrijwilliger.
Vooral na 1945 heeft Von Münching een bewonderenswaardig aantal artikelen en boeken gepubliceerd. In zijn werken besteedt hij aandacht aan zowel de Nederlandse koopvaardij, als de Koninklijke Marine in de twintigste eeuw. Enkele van zijn monografieën zijn: *Nederlandse koopvaarders* (1948), *Moderne oorlogsschepen* (1962), *De Nederlandse koopvaardijvloot in de Tweede Wereldoorlog* (1979-1986), *Schepen van de Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog* (1979), *De Koninklijke Hollandsche Lloyd* (1990). Daarnaast verleende Von Münching zijn medewerking aan talloze binnen- en buitenlandse maritieme publikaties, zoals *Jane's Fighting Ships*, *Les flottes de combat*, de *Grote Winkler Prins* en de *Maritieme Encyclopedie* (1970-1973). Nadrukkelijk was en is Von Münching als medewerker betrokken bij bladen als *Onze Vloot* (thans *Zeewezen*) en *De Blauwe Wimpel*.
Maar niet alleen het schrijven over maritieme onderwerpen zit Von Münching in het bloed, ook het systematisch verzamelen van alle mogelijke maritiem-historische gegevens en de aanleg van een omvangrijke collectie foto's. Aldus heeft Von Münching in de loop van zijn leven een eigen archief tot stand gebracht dat voor latere onderzoekers van de maritieme geschiedenis van de twintigste eeuw een haast onuitputtelijke bron van gegevens zal zijn.
Het bestuur van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis is van mening dat de verdiensten van Von Münching op maritiem-historisch terrein buitengewoon zijn. Zowel uit zijn vele publikaties als uit zijn archivalische bevlogenheid komt zijn uitzonderlijke betrokkenheid met de maritieme geschiedenis van Nederland in de twintigste eeuw tot uiting. Het is om die reden dat het bestuur van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis de Warnsinckprijs met genoegen aan Von Münching toekent.

drs. G. M. W. Acda (voorzitter),
drs. E. M. Jacobs,
drs. C. Reinders Folmer-van Prooijen,
dr. S. J. de Groot,
dr. P. C. van Royen,
dr. K. F. E. Veraghtert,
ir. H. J. Wimmers

LITERATUUR

Boekbesprekingen

R. D. Ballard, *Op het spoor van de Titanic*. (Amsterdam: De Bataafsche Leeuw, 1991, 240 p., ill.). Oorspr. titel: *The discovery of the Titanic* (Londen: Madison Press Books, 1989; uit het Engels vertaald door G. Raven).
In april 1912 in een heldere, maanloze nacht schampte de R.M.S. *Titanic* van de White Star Line, op haar eerste reis naar New York, op de Atlantische Oceaan een ijsberg. Sedertdien is de ondergang van wat toen 's werelds grootste en machtigste schip was, uitgegroeid tot een legende. Hoe was het mogelijk dat het grootste schip van de wereld, het vaartuig dat het 'onzinkbare' schip was genoemd, in een heldere voorjaarsnacht bij een spiegelgladde zee, met 1517 opvarenden in de diepte verdween? Voor vele auteurs en voor wetenschappers bleef de *Titanic* een onvergetelijk onderwerp. Jaren achtereen had de schrijver ervan gedroomd het 'wonderschip', dat toen al meer dan zeventig jaar op de bodem van de Atlantische Oceaan rustte, op te sporen.
In 1980, 1981 en 1983 deed de Amerikaanse ondernemer en amateurontdekkingsreiziger J. Grimm een drietal pogingen het wrak op de bodem van de Atlantische Oceaan op te sporen, doch vergeefs. Is het vreemd dat de auteur het zoeken naar het wrak als een obsessie voelde? Op 1 september 1985 had de Frans-Amerikaanse expeditie eindelijk succes en ontdekte het wrak op een diepte van 3,8 km. In juli 1986 leidde de auteur een tweede verkenningstocht, onderzocht het wrak met de mini-onderzeeboot *Alvin* en maakte een groot aantal foto's en detailopnamen op de oceaanbodem.
In dit boek verhaalt de schrijver van de ontzaglijke moeilijkheden en problemen waarmee een dergelijke expeditie te kampen heeft, en maakt tevens duidelijk hoeveel van tevoren onberekende factoren erbij een rol spelen. Op één van de laatste dagen van de speurtocht vond men eerst een ketel van de *Titanic* en daarna de resten van de in drieën gebroken romp. Maar daar waren dan ook twee maanden aan voorafgegaan van werken onder hoogspanning en de onzekerheid of het - voor de eerste maal in de geschiedenis - de mens zou lukken een wrak op zo'n enorme diepte op te sporen. Ondanks de geweldige ontwikkeling van kennis op het gebied van het duiken en diepzeeonderzoek, blijkt dat het lokaliseren, zelfs van een dergelijk groot wrak, geen sinecure is. Niettemin is Ballard erin geslaagd de *Titanic* in de wateren van de Noordatlantische Oceaan uiteindelijk terug te vinden. Het is een unieke prestatie, die eerbied afdwingt. Ze was het werk van een betrekkelijk klein aantal mensen, die weken achtereen onder hoge druk arbeidden; een prachtig voorbeeld van onverschrokken teamwork.
Ballard's boek is een uitzonderlijk interessant verslag van deze spectaculaire Frans-Amerikaanse expeditie. Misschien nòg uitzonderlijker zijn de talrijke foto's van het wrak van wat eens als het 'onzinkbare wonderschip' gold.

L. L. v. Münching

J. R. Bruijn, H. J. den Heijer, H. Stapelkamp, *Julius Constantijn Rijk, zeeman en minister, 1787-1854* (Amsterdam: De Bataafsche Leeuw, 1991, 128 p., ill., ISBN 90-6707-269-9).
In 1854 overleed op achtenzestigjarige leeftijd Julius Constantijn Rijk. Daarmee kwam een einde aan het boeiende leven en de indrukwekkende carrière van een Nederlandse zeeofficier, die het tot viceadmiraal en minister van Marine had gebracht. Bij zijn dood liet Rijk zes dagboeken na. Deze in 1987 door zijn achterachterkleindochter (mevrouw J. C. Westerveld-Rijk) ter bestudering tijdelijk afgestane egodocumenten vormden het basismateriaal voor een doctoraal-werkcollege zeegeschiedenis aan de Rijksuniversiteit te Leiden onder leiding van prof. dr. J. R. Bruijn en drs. I. G. Dillo. De dagboeken bestreken slechts de laatste tien jaar van Rijks leven, maar de studenten vonden zoveel gegevens over hem in allerlei archieven en bibliotheken dat het mogelijk bleek om zijn hele levensloop te reconstrueren. De vergaarde informatie werd door J. R. Bruijn samen met twee deelnemers aan het werkcollege - H. J. den Heijer en H. Stapelkamp - op grond van nader onderzoek uitgebreid en getransformeerd tot een boek over het leven van J. C. Rijk (1787-1854). Bruijn, Den Heijer en Stapelkamp namen ieder, in die volgorde, drie hoofdstukken voor hun rekening. Het eerste hoofdstuk van de biografie, waarin Rijks jeugdjaren en leertijd als marine-officier centraal staan, laat zich lezen als een spannende avonturenroman. Rijk, die op 1 oktober 1799 in dienst trad

bij de Bataafse marine, leidde tot 1814 een enerverend bestaan. Hij verbleef veelvuldig buitengaats en ontpopte zich al snel als een leergierig, dapper en getalenteerd zeeman met leidinggevende capaciteiten. Bovendien ontmoette hij belangrijke personen, zoals de uit Doetinchem afkomstige schout-bij-nacht (later vice-admiraal) Carel Hendrik Ver-Huell, die hem in 1804 aanstelde als kadet, en zo de officiersrangen voor Rijk opende. Zes jaar later trouwde Rijk met Nelly IJsbrands (1792-1865), de dochter van een zeeofficier. In het tweede en derde hoofdstuk gaat Bruijn in op Rijks baanbrekende hydrografische werkzaamheden, wetenschappelijk onderzoek en scheepsreizen uit de periode 1814-1830. Ook deze hoofdstukken zijn vlot geschreven en bevatten boeiende informatie over Rijk, die in de wereld van de wetenschap spoedig veel aanzien genoot. Het uitbreken van de opstand in de zuidelijke gewesten van het Nederlandse koninkrijk in 1830 is in de biografie het moment waarop de tweede auteur, H. J. den Heijer, het roer overneemt. Na de blokkade van Antwerpen kwam Rijks carrière in het teken te staan van walfuncties. Van 1835 tot 1839 was hij commandant van de adelborstenopleiding te Medemblik, daarna vertrok hij naar Suriname om Baron van Heeckeren op te volgen als gouverneur-generaal van West-Indië. In 1842 keerde schout-bij-nacht Rijk vanuit Suriname terug naar Nederland. De rest van zijn leven was hij werkzaam in de landelijke politiek: eerst als directeur-generaal voor de Marine, vanaf 18 juni 1843 als minister (kort daarop met de rang van vice-admiraal), en later, tot aan zijn dood, als kamerlid. De derde auteur - H. Stapelkamp - loodst de lezer op kundige wijze door deze Haagse periode heen.

De biografie van J. C. Rijk is een leuk boek, maar er valt wel een en ander op aan te merken. De auteurs hebben hun bijdragen niet goed op elkaar afgestemd. Bruijn en Stapelkamp maken bijvoorbeeld vaak opmerkingen over het inkomen van Rijk en over andere zaken die met zijn financiën samenhingen. Terecht, want geld speelde een belangrijke rol in het leven van Rijk, die van arme komaf was. Maar Den Heijer besteedt daar nauwelijks aandacht aan. Soms komt een episode niet goed uit de verf, zoals de periode die Rijk doorbracht in Medemblik. De daarover verstrekte informatie is zo ingedikt dat het een fragmentarisch, oppervlakkig verhaal wordt. Het uitgangspunt voor het onderzoek en het daaruit voortvloeiende boek waren Rijks dagboeken, maar vreemd genoeg worden die dagboeken nergens in de biografie geanalyseerd of becommentariëerd. Ook niet in het notenapparaat, want daar treft men vrijwel uitsluitend literatuurverwijzingen en archiefnummers aan. Bijlagen, zoals een stamboom van Rijks familie, een overzicht van de rangen die hij heeft doorlopen (met vermelding van de periode waarin Rijk de betreffende rang bezat) en een erelijst met al zijn onderscheidingen (inclusief de niet in de tekst genoemde), ontbreken helaas. Dergelijke bijlagen maken een biografie niet alleen gebruikersvriendelijk maar geven haar ook meer cachet.

Rijk was op verschillende terreinen actief en bezat interessante contacten binnen en buiten de marine. Zo was hij lid van de Orde van Vrijmetselaren en kind aan huis op het koninklijk paleis. En wat Rijk ook aanpakte, in vrijwel alles bereikte hij de top. Over zo'n veelzijdig, belangrijk, succesvol en boeiend man als Rijk had een dikke dissertatie geschreven kunnen worden. De biografie van Rijk is en blijft een lezenswaardig boek, maar er had meer in gezeten. Dus toch een gemiste kans.

Marc van Alphen

De Buul: 400 jaar zeeverzekering op Terschelling, onder red. van W. Smit (Urk/Terschelling, 1987, 92 p., ill., ISBN 90-70348-40-3).

Voor zeelieden waren er in het verleden nauwelijks sociale voorzieningen. Het instituut van de plaatselijke bootsgezellenbuidel of zeevarende beurs vormde daarop in feite de enige uitzondering. Het is merkwaardig dat aan deze instelling, die vooral in Holland en Friesland voorkwam, zo weinig aandacht is besteed. Dit geldt niet voor de Groot-Schippersbuidel of Zeemans-Assurantiebeurs van Oost-Terschelling, maar deze beroept zich er dan ook op de oudste ter wereld te zijn. Als jaar van oprichting wordt 1587 vermeld en daarom verscheen er 400 jaar later een rijk geïllustreerde jubileumbundel. Een aantal medewerkers, vaak leden van de 'Buul', belichtte daarin verschillende aspecten van deze bijzondere instelling.

Het bijzondere schuilt vooral in het feit dat deze onderlinge assurantiebeurs nog grotendeels werkzaam is volgens de oorspronkelijke doelstelling. De leden of hun nabestaanden ontvangen een uitkering bij verlies van uitrusting of bij overlijden. Een reglementsherziening uit 1905 maakte het mogelijk uitkeringen te verstrekken aan zeelieden die door ouderdom, zwakke gezondheid of blijvende invaliditeit niet meer in staat waren hun beroep uit te oefenen.

De bundel slaagt er niet in om aannemelijk te maken dat de beurs inderdaad in 1587 is opgericht. Het oudste archiefstuk is van 1831 en de oudste vermelding van de buidel dateert van 1653, zoals een uitgebreid archiefonderzoek van H. van Dieren aantoont. Het jaartal 1587 is uitsluitend op overlevering gebaseerd. De meeste Westfriese en Zaanse bootsgezellenbeurzen werden echter omstreeks 1635 opgericht. Deze lokale initiatieven hielden mogelijk verband met het mislukken van een 'Generale Compagnie van Assurantie'. In de Terschellinger bundel wordt gesuggereerd dat deze beurs een geheel ander karakter had dan de Noordhollandse, wat het verschil in leeftijd zou kunnen verklaren. In de Zaanstreek zou het vooral gaan om het vrijkopen van slaven of het verbeteren van hun lot. Dat gold echter alleen voor de eerste tien jaar, toen talrijke Nederlandse zeelieden in Duinkerken in gevangenschap waren geraakt. De bootsgezellenbeurzen verstrekten uitkeringen voor voedsel in de gevangenis en voor reisgeld wanneer de gevangene was vrijgekocht. Het losgeld diende op andere wijze bij elkaar te worden gebracht. Nadat Duinkerken in 1646 door de Fransen was veroverd, dreigde er van die kant geen gevaar meer. Een aantal bootsgezellenbeurzen werd opgeheven, andere veranderden hun doelstelling en gingen uitkeringen verstrekken bij verlies van het 'zeevarend plunje' of bij overlijden. Deze gewijzigde doelstelling komt vrijwel geheel overeen met die van de Terschellinger beurs en deze hoort mijns inziens dan ook gewoon in de rij van Hollands-Friese bootsgezellenbeurzen thuis.

De doelstelling bleef ook in de negentiende eeuw, toen de meeste beurzen werden (of al waren) opgeheven of hun werkterrein geheel hadden verlegd, gehandhaafd. In een uitvoerig overzicht vermeldt H. van Dieren alle uitkeringen vanaf 1864, meestal *f* 80,— wegens schipbreuk, waarbij talrijke bijzonderheden over schepen en zeelieden worden gegeven.

In het schetsen van de achtergrond, waartegen het ontstaan en de ontwikkeling van de Terschellinger 'Buul' moet worden gezien, schiet de bundel een enkele maal tekort. Het aantal van 3000 Nederlandse buizen dat omstreeks 1545 ter haringvangst zou zijn gevaren is bijvoorbeeld al in 1946 door H. A. H. Kranenburg tot veel reëlere proporties (± 700) teruggebracht. Voor de lokale geschiedenis is deze jubileumuitgave echter zonder meer een aanwinst.

Piet Boon

Lina Delfs, *Schiffahrt auf der Geeste. Ein norddeutscher Küstenfluß erschließt eine Region* (Hamburg: Kabel, 1986, 316 p., ill., ISBN 3-8225-0021-6).

De Geeste, een dertig kilometer lange rivier die bij Bremerhaven in de Wezer uitmondt, ontsloot een betrekkelijk klein gebied. Van dit kleine stroomgebied heeft Lina Delfs nu de historie beschreven. De studie kan als model voor geschiedenissen van andere kleine rivieren fungeren. De auteur behandelt visserij, veren en tollen met bijzondere aandacht voor de scheepvaart.

Onder het Ancien Régime werd deze scheepvaart in sterke mate door de lokale adel gecontroleerd. Door de flinke getijdeverschillen en de hoge waterstanden in de winter was het nodig dat er opgehoogde haventerreinen met een beschoeiing ('Huden') werden aangelegd. De adel nam die aanleg ter hand en wist ook laden en lossen op andere plaatsen te voorkomen. Voor opslag en overslag werd tol geheven. Hout en keistenen waren de voornaamste uitvoerproducten.

Hollandse schepen (smakken en koffen) konden met de vloed mee ver landinwaarts komen en voerden in de zeventiende en achttiende eeuw het eikenhout weg. Ondanks allerlei verboden werd zo ten behoeve van de Hollandse scheepsbouw het stroomgebied vrijwel volledig ontbost. Met keistenen gebeurde in de achttiende en negentiende eeuw eigenlijk hetzelfde. Ze werden in Holland gebruikt om de dijken te verstevigen die door de paalworm werden bedreigd. Een apart hoofdstuk is gewijd aan het ontstaan van Bremerhaven.

Ik ken de hier beschreven streek vrij goed en heb met het boek in de hand langs de Geeste gereden. Veel is in het terrein goed te herkennen. Voor iemand die in de lokale geschiedenis geïnteresseerd is of net zo'n onderzoek naar de geschiedenis van een ander stroomgebied zou willen doen, is de studie van Delfs zeer aan te bevelen.

L. Bouma

L. L. M. Eekhout, O. Schutte, P. J. F. van der Pol, J. Buikhuizen, *Emblemen van de Koninklijke Marine / Coats of Arms of the Royal Netherlands Navy* (Leeuwarden/Mechelen: Eisma, 1991, 152 p., ill., ISBN 90-7005-291-1).

Eekhout c.s. geven in dit boek, in kleur, de complete serie van alle marine-emblemen, zoals deze zijn vastgesteld tot en met 30 juni 1991. De kern van het werk vormen de afgebeelde emblemen, met hun korte beschrijvingen (gedeeltelijk tweetalig). Het zijn de emblemen van de schepen, onderdelen en walinrichtingen van de Koninklijke Marine. Het boek heeft allereerst de functie van naslagwerk. Bovendien bevat het een schat aan kleine anekdotes, die aardig zijn om te weten ('ik val aan volgens mij'; Lynx = lijn 10). Voorts bevat het boek een drietal hoofdstukken over het ontstaan van de embleemtraditie, de heraldische regels en de wederwaardigheden van enkele schepen die de dragers van de emblemen zijn.

Emblemen zijn een traditie geworden bij de Koninklijke Marine na de gedwongen samenwerking met de Britse marine in de Tweede Wereldoorlog. De Royal Navy bezat officieel toen ongeveer twintig jaar dit soort scheepsversiering, die een goed middel kan zijn om de eenheid en korpsgeest te bevorderen. De wildgroei, die de Koninklijke Marine in de jaren veertig kende, maakte de Royal Navy al gedurende de Eerste Wereldoorlog door, waarna regels werden opgesteld. Voor de Koninklijke Marine kwamen deze er op 25 april 1950 via Circulaire voor de Zeemacht no. 1982. En dit allemaal, zoals

uit Eekhouts speurwerk blijkt, doordat de waarnemend bevelhebber der zeestrijdkrachten advies vroeg bij de bibliothecaresse van het Koninklijk Nederlandsch Genootschap voor Geslacht- en Wapenkunde en bij een gewezen zeeofficier en genealoog. Deze hadden geen bezwaar, en daarop wendde de minister zich tot de Hoge Raad van de Adel. Zo kreeg de Koninklijke Marine er een nieuwe traditie bij.

Wie de precieze heraldische regels echt wil weten, is de bespreker niet geheel duidelijk, maar zo'n overzicht hoort vermoedelijk thuis in een boek als dit. Vergelijkbare boeken ken ik niet, wel een boekje van A. B. Campbell, *Customs and traditions of the Royal Navy* (Aldershot: Gale and Polden Ltd, 1956), waarvan waarschijnlijk ook de auteurs gebruik hebben gemaakt zonder dit expliciet te vermelden.

Delen van het boek worden tevens naverteld of samengevat in het Engels. Waarom dit zo gedaan is valt slechts te raden. De titel is wat zwaarwichtig vertaald; 'Crests of the Royal Netherlands Navy' zou een alternatief geweest zijn. Het is jammer dat de vervaardiging van de Engelse teksten kennelijk in grote haast is geschied. Voorbeelden zijn het voorwoord, waar sprake is van 'de Engelsen' terwijl er natuurlijk 'de Britten' had moeten staan; de vertaler had er 'the British' van moeten maken. De O 27 maakte 'enige' patrouilles in de Nederlandse tekst en 'several' in de Engelse tekst.

Het emblemenboek is een nuttig werk om iets in op te zoeken, of zomaar wat in te lezen. Binnen de marine zal het zeker zijn weg vinden; zowel de actiefdienenden als de postactieven zullen het vast waarderen. Daarnaast zullen embleem- en distinctievenverzamelaars er vreugde aan beleven.

S. J. de Groot

J. Gawronski, B. Kist en O. Stokvis - Van Boetzelaer, *Hollandia compendium. A contribution to the history, archaeology, classification and lexicography of a 150 ft. Dutch East Indiaman (1740-1750)* (Amsterdam: Rijksmuseum/Elsevier, 1992, 529 p., ill., krt., tek. van voorwerpen, ISBN 0-444-89415-2, *f* 280,–.

Deze kostbare studie is een catalogus van 3400 wrakvondsten die in het bezit zijn van het Rijksmuseum en afkomstig uit de Oostindiëvaarder *Hollandia*, die in 1743 tijdens zijn eerste uitreis bij de Scilly eilanden verging. Het compendium is echter niet zomaar een catalogus. De samenstellers willen met hun studie een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van een universele methode voor het analyseren en interpreteren van VOC-wrakvondsten, opdat onderzoekers zonder drempels en misverstanden hun kennis kunnen uitwisselen. Zij propageren een benadering waarin historisch en archeologisch onderzoek volledig geïntegreerd zijn. Dit betekent dat zij op basis van uitvoerig historisch (archief)onderzoek op papier een Oostindiëvaarder reconstrueren, mèt zijn complete scheepsinventaris, om vervolgens de wrakvondsten te kunnen identificeren en in te delen. De functie van een voorwerp aan boord is het criterium voor zijn classificatie. Door deze exercitie is het mogelijk vorm en voorkomen van een Oostindiëvaarder weer nauwkeuriger te reconstrueren. Het *Hollandia compendium* is een poging deze methode in praktijk te brengen.

De studie bevat derhalve een overzicht van de exacte afmetingen van romp, masten, ra's, zeilen, gaand en staand want van een Oostindiëvaarder uit het midden van de 18de eeuw. De gegevens zijn hoofdzakelijk gebaseerd op documenten uit het VOC-archief, waarvan extracten in het Engels worden geparafraseerd en in 18de-eeuws Nederlands letterlijk weergegeven. Door middel van een corresponderende letter/cijfercode zijn de Nederlandse scheepstermen in het Engels vertaald en zijn de verschillende onderdelen van schip en tuig tevens in vier heldere tekeningen terug te vinden. De reconstructie van de vaste scheepsinventaris zoals voorgeschreven in de officiële VOC-equipagelijst, memorie van scheepsklederen en instructie voor de chirurgijn beslaat ongeveer een derde van het boek. Het overzicht bevat in principe van elk voorwerp een definitie of omschrijving plus zijn functie aan boord, afmetingen, aantal en materiaalsoort. Indien mogelijk gaat de tekst vergezeld van een heldere tekening van het voorwerp. Dit is een goudmijn voor elke VOC-onderzoeker! Het dwingt uitbundige lof en diep respect af zoveel informatie bijeen te brengen.

Desondanks is het *Hollandia*-lexicon onvermijdelijk nog slechts een aanzet - 'a *contribution* to the lexicography of a Dutch East Indiaman' - want het woordenboek is nog niet volgroeid. De items zijn onevenwichtig. Soms bevatten zij geen definitie of afmetingen, maar alléén een functieomschrijving, waar deze bij andere voorwerpen helaas ontbreekt. Een wezenlijk bezwaar is de vage, vaak ongedateerde bronverwijzing. Het is onontkoombaar dat voor het samenstellen van een dergelijk omvangrijk en specifiek lexicon alle beschikbare bronnen van middeleeuwen tot heden in het onderzoek worden betrokken, maar juist daarom is een exacte verantwoording noodzakelijk. Verwijzing naar een scheepskan van de *Wasa* bevat voldoende waarschuwing dat geen mid-18de-eeuws voorwerp is afgebeeld, maar een vroeg-17de-eeuws. De talloze verwijzingen naar 'een foto in het Nederlands Openluchtmuseum' zijn echter onverantwoord vaag. 'Een schilderij in het Nederlands Scheepvaartmuseum' is de bron voor de kleuren van de grote VOC-vlag. Welk schilderij? De rijke collectie van het museum omvat talloze afbeeldingen van Oostindiëvaarders met zowel oranje-blanje-bleu als rood-wit-blauwe vlaggen. Waarom vermeldt het *Hollandia*-lexicon dan het 17de-eeuwse oranje in plaats van 18de-eeuws rood?

Door hun goudmijn onvoldoende te ontsluiten roepen de samenstellers de vloek over zich af van menig gebruiker. De voorwerpen worden in hun originele, dus functionele (Nederlandstalige) VOC-volgorde gepresenteerd en daarom is alleen een Engels register toegevoegd. Maar wàar moet de Nederlandstalige gebruiker, die de equipagelijst niet uit zijn hoofd kent, bijvoorbeeld schuimspanen en spekvorken zoeken? Het koks ketelwerk is voor schuimspanen (9.10) de juiste keuze, maar spekvorken behoorden tot het ijzerwerk (7.18). Als de lezer vertrouwd is met de termen skimmer en carving fork heeft hij de voorwerpen via de Engelse index zo gevonden. Maar een conservator die in een halfrond beugeltje niet onmiddellijk een trigger guard herkent zal 240 pagina's moeten doorvlooien op zoek naar de juiste afbeelding. De archiefvorser (Nederlands-, Engels- of anderstalig) die in VOC-stukken een hem onbekende scheepsterm aantreft en in het *Hollandia*-lexicon een verklaring zoekt, moet eerst via andere kanalen een Engelse vertaling zien te bemachtigen alvorens via de index toegang tot de schat aan informatie te krijgen. Een Nederlands register had niet mogen ontbreken.

De echte catalogus beslaat ongeveer de helft van het lijvige boek. Het is een lijst van alle 3400 voorwerpen, hun inventarisnummer (van het Rijksmuseum), vindplaats op de zeebodem en nauwkeurige beschrijving van vorm, staat en afmetingen. Bovendien is elk voorwerp in een tekening op schaal als het ware fotografisch afgebeeld. Omdat de verzameling voor het grootste deel bestaat uit ernstig vervormde voorwerpen en fragmenten als gevolg van de ongunstige lokatie van het wrak, zullen slechts weinige lezers de lijst met rode oortjes doorbladeren. Twee grenadiersmutsplaten en enkele tabaksdozen spreken tot de verbeelding, maar de pagina's lange opsomming van knopen en pijpekoppen zullen alleen een beheerder die zijn eigen archeologische collectie moet inventariseren in verrukking brengen. De objecten zijn overeenkomstig de gepropageerde methode geordend naar hun functie (aan boord) en niet simpelweg ingedeeld naar bijvoorbeeld materiaalsoort of de numerieke volgorde van opduiken. Op deze manier krijgt elk voorwerp een - universeel te gebruiken - classificatienummer. Een tinnen lepel draagt nummer 2.3.1.1.4.3: 2 (voorwerp aan boord van het schip), 3 (voor consumptie), 1 (van voedsel), 1 (bestek), 4 (lepel), 3 (tinnen). Deze zorgvuldig uitgewerkte classificatie is niet in een handomdraai te doorgronden en vergt enige training van de gebruiker.

Tot slot rijst de vraag of het *Hollandia compendium* aantoont dat een historisch-archeologische benadering en classificatiemethode in praktijk uitvoerbaar zijn. De samenstellers zelf stuitten op de weerbarstigheid van het vondstmateriaal. Vanwege het fragmentarische karakter was het niet mogelijk van alle objecten de functie te bepalen en de ordening volkomen uit te voeren. Net als andere VOC-catalogi heeft ook het *Hollandia compendium* een aantal zeer specifieke, dus niet-universele, eigenschappen die voortkomen uit de aard van het vondstmateriaal. Het vaatwerk is bijvoorbeeld noodgedwongen geordend naar materiaalsoort. Ook in andere opzichten kent de studie beperkingen. De handleiding voor de papieren reconstructie van een Oostindiëvaarder vermeldt vrijwel alle VOC-stukken die relevant zijn voor een uitgaand schip als de *Hollandia*, maar bronnen die wezenlijke informatie bevatten over een thuisvarend VOC-schip blijven buiten beschouwing. Het lexicon verstrekt over boeken, kaarten en kledingstukken nauwelijks enige informatie, waarschijnlijk omdat dergelijke voorwerpen in het wrak van de *Hollandia* niet werden gevonden. Weliswaar staan alle kaarten vermeld, maar afbeeldingen en afmetingen ontbreken evenals verwijzingen naar de overvloedige literatuur. Deze stiefkinderen raken bovendien ernstig verminkt door de vertaling van 'groot bestek' in 'small scale' charts. Een fundamenteler bezwaar, dat de samenstellers onderkennen, is het ontbreken van een beschrijving van de scheepslading, voorraden en (noodzakelijkerwijs) persoonlijke bezittingen aan boord, die vaak tot de wrakvondsten behoren. Het lexicon reconstrueert immers alleen de officiële en vaste scheepsinventaris. Dergelijke intrinsieke problemen onderstrepen dat de weg naar een algemeen VOC-compendium nog lang en moeilijk is. De pioniers van het *Hollandia compendium* hebben echter een eerste belangrijke stap gezet. Hun studie is een indrukwekkende bijdrage aan de kennis van de VOC en aan de systematisering van maritiem-archeologisch onderzoek.

Els M. Jacobs

P. Goodwin, *The naval cutter Alert, 1777* (Londen: Conway Maritime Press, 1991, 126 p., ISBN 0-85177-592-6).

Het is jammer dat de huidige replica-rage zich bijna alleen richt op het nabouwen van zeilschepen met matige zeileigenschappen. Er werden vroeger echter ook zeilschepen gebouwd waarmee het nog altijd spectaculair moet zijn om er niet alleen mee voor de wind te varen, maar ook van een lager wal weg te kruisen. Eén van die snelzeilers was de kotter, die tussen 1750 en 1830 zijn hoogtepunt bereikte.

Het boek van Goodwin is deel 21 in de serie *Anatomy of the ship*. Het is in zijn geheel gewijd aan

één schip, de kotter *Alert*, die in 1777 voor de Britse marine werd gebouwd op een particuliere werf in Dover.
De voorlopers van de kotter werden omstreeks 1710 in Engeland gebouwd op particuliere werven in Folkestone en werden gebruikt voor de kustvaart. Wegens zijn snelheid werd het type spoedig ontdekt door smokkelaars, waardoor de orderportefeuilles van de Engelse scheepsbouwers in dat gebied vervolgens ook werden gevuld met opdrachten van de douane! Omstreeks 1745 huurde de Engelse marine haar eerste kotters om dicht onder de Franse kust verkenningen uit te voeren van de Franse invasievloot. Daarna werden tientallen kotters besteld op particuliere werven en aan het einde van de achttiende eeuw ging de marine zelf kotters bouwen. De *Alert* werd gebouwd op de werf van Henry Ladd in Dover als één van de vijftien kotters die de marine in 1777/78 had besteld. In 1777 nam het schip de Amerikaanse brik *Lexington* en in 1778 de Franse logger *Coureur*. In datzelfde jaar werd de *Alert* prijs gemaakt door het Franse fregat *Junon*.
In een groot aantal tekeningen heeft Goodwin de *Alert* tot op de laatste huidplank en klinknagel proberen te reconstrueren. Voor de reconstructie van de romp waren zijn bronnen twee schilderijen van een open bewerkt model van de *Alert*. Voor de tuigage dienden behalve het bestek het model van de kotter *Hawke* (1777) in het National Maritime Museum als voorbeeld, alsmede een model van een kotter van omstreeks 1785 in het Science Museum. De betrouwbaarheid van deze bronnen is aannemelijk maar de schrijver legt niet uit waarom hij voor deze combinatie heeft gekozen en juist een reconstructie van de *Alert* wilde maken. Waarom geen reconstructie van de *Rattlesnake*, waarvan immers een origineel lijnenplan bestond? Was hiervan geen bestek meer aanwezig? Dit wordt helaas niet duidelijk.
Overigens draagt het boek met recht het predicaat 'Anatomy of the ship'. Het is grondig en gedetailleerd en maakt het bouwen van een goed scheepsmodel door een gevorderde modelbouwer mogelijk. Een echte modelbouw-handleiding is het boek niet. Wie een model van de 'Alert' met behulp van dit boek wil bouwen moet al veel ervaring hebben met elementaire vaardigheiden als het bouwen van een romp, het maken van beslag, touwslaan en zeilnaaien.

H. Dessens

W. H. P. M. van Hooff, *In het Rijk van de Nederlandse Vulcanus. De Nederlandse machinenijverheid 1825-1914. Een historische bedrijfstakverkenning* (Amsterdam: NEHA, 1990, 360 p., ill., ISBN 90-71617-22-X).
De studie van Van Hooff beoogt een lacune in de geschiedschrijving over de industrialisatie van Nederland op te vullen. De moderne industrie is in Nederland pas na 1890 van betekenis geworden voor de economische ontwikkeling. Bij onderzoekers wint hoe langer hoe meer de mening veld dat de oorzaak van deze relatief late industrialisatie niet in 'futloosheid' van de betrokken partijen lag, maar in specifieke factoren aan de vraag- en aanbodzijde. Uit detailonderzoek is gebleken dat aan de aanbodzijde hier en daar wel sprake is geweest van technische vernieuwing, maar dat de levensvatbaarheid van de machinenijverheid van de vraagzijde afhing. Door het ontbreken van een overzichtswerk over de geschiedenis van de machinenijverheid was het tot nog toe niet mogelijk aan deze conclusie algemene geldigheid toe te kennen.
De bedoeling van *In het Rijk van de Nederlandse Vulcanus* is een eerste gids te zijn voor verder onderzoek in deze zeer gevarieerde en versnipperde bedrijfstak. Getracht is een zo volledig mogelijke inventarisatie van de bedrijven te maken. In het eerste hoofdstuk wordt de oorsprong van de bedrijven en de geografische spreiding beschreven. In het tweede hoofdstuk worden de toegepaste produktietechnieken in de machinebouw behandeld. Hierbij komen het gieten, smeden en mechanische bewerkingen zoals boren, draaien, schaven en frezen aan de orde. In hetzelfde hoofdstuk wordt de fabrieksinrichting besproken (waaronder gebouwen en de huisvesting voor arbeiders worden verstaan). Vervolgens gaat de schrijver in op de financiering van de bedrijfstak, alsmede de organisatie en opbouw van het personeel. Waar kwamen de werkkrachten vandaan, wat was de positie van de bazen, hoeveel kantoorpersoneel was er aanwezig? Dan komt de vraag aan de orde hoe de bedrijven de noodzakelijke kennis verwierven. Voorts heeft de auteur onderzoek gedaan naar de zeer uiteenlopende categorieën produkten die de bedrijven op de markt brachten. Het boek wordt afgesloten met een drietal gevalstudies, te weten over de boekdruksnelpers, de steenvormmachine en baggermaterieel.
In verband met de vraag naar de rol van de machineindustrie bij de invoering van nieuwe produktietechnieken is het interessant te weten hoe het met de fabricage van deze drie typen produkten is afgelopen. Nederland had vanouds een uitgebreide grafische nijverheid. Er was een omvangrijke markt voor boekdrukpersen, terwijl er twee producenten van de handdrukpers actief waren. Toen de machinenijverheid omstreeks 1850 bij de vervaardiging van de boekdrukpers werd betrokken, had dit produkt al een lange ontwikkeling achter de rug. De voorsprong van het buitenland was te groot. Voor zover pogingen werden gedaan de achterstand in te halen, waren deze gedoemd te mislukken. Dat had niet alleen te maken met het ontbreken van de nodige know-how van produkt en produktie maar ook met de marktomstandigheden. Het produkt behoefde immers niet aan de specifieke eisen voor de Nederlandse situatie te worden aangepast. Snelpersen die in andere landen werden gemaakt konden ook hier worden gebruikt. Bij de steenvormmachine lag dit anders. Ook hier werden aanvankelijk machines uit het buitenland gebruikt. Om de zware Nederlandse klei te bewerken moesten echter wijzigingen worden aangebracht. Zo kon er een op de Nederlandse situatie toegespitst produkt ontstaan, dat een grote afzet verwierf. Tenslotte is ook de produktie van baggermaterieel een 'success-story' geworden vanwege de specifieke problemen die bij graafwerkzaamheden in Nederland werden ondervonden (in het bijzonder bij de aanleg van de Nieuwe Waterweg).
De drie gevalstudies tonen duidelijk aan hoe moeilijk het is in algemene zin de vraag te beantwoorden in hoeverre de machinenijverheid bij de industrialisatie in Nederland (en met name de vernieuwing, uitbreiding en instandhouding van kapitaalgoederen) een rol heeft gespeeld. Er is grondige kennis nodig van de ontwikkeling van de kapitaalgoederenmarkt. Omdat deze nu nog onvoldoende aanwezig is, heeft Van Hooffs studie vooral een kwalitatief karakter gekregen.
Al met al komt uit zijn boek een nogal negatief beeld van de machinenijverheid naar voren. De positie van deze industrie blijkt zwak te zijn geweest doordat Nederlandse producenten gevraagde produkten niet konden fabriceren, of niet tegen een concurrerende prijs konden leveren. Op het gebied van de ontwikkeling van nieuwe produkten voor toekomstige markten voerden de meeste ondernemingen geen actief beleid.
Tot de belangrijke afnemers van de machinenijverheid behoorde ook de scheepsbouw en scheepvaart. Aan de scheepsbouw heeft Van Hooff evenwel weinig aandacht besteed. De opzet van zijn onderzoek, dat een verkennend karakter draagt, liet detailstudies niet toe. Het boek biedt wel tal van aanknopingspunten die voor de studie van de geschiedenis van de scheepsbouw van belang kunnen zijn. Deze betreffen bijvoorbeeld de besproken bronnen inzake de toepassing van werkmethoden, werfoutillage, personeelsopbouw en kennisverwerving. Ook heeft Van Hooff veel materiaal verzameld over individuele bedrijven, dat uitgangspunten voor nadere studie kan bieden.
De in de maritieme historie geïnteresseerde lezer zal helaas vergeefs zoeken naar de rol die de marine bij het ontstaan van de machinenijverheid speelde. Vooral op het gebied van de kennisoverdracht is die nogal van belang geweest. Deze kritiek doet evenwel geen afbreuk aan mijn waardering voor deze studie, die ik als een belangrijke bijdrage aan de kennis over de oorsprong van de machinenijverheid beschouw.

J. M. Dirkzwager

A. J. van der Horst, *'Met geen drooge oogen om tesien'. De ondergang van het VOC-retourschip 't Vliegend Hart in 1735* (Amsterdam: De Bataafsche Leeuw, 1991, 80 p.).
De Oostindiëvaarder *Vliegend Hart* verging op 3 februari 1735 in de monding van de Westerschelde. Nadat het wrak eind jaren 1970 was (her)ontdekt, startte een wetenschappelijk archeologisch onderzoek dat moest resulteren in een belangrijke uitbreiding van de kennis van de geschiedenis van de VOC. Het streven was een catalogus op te stellen waarin alle wrakvondsten zouden worden vermeld met de relevante opgravingsgegevens en eigenschappen als materiële samenstelling en functie. Na conservering en bestudering zouden de voorwerpen tegen vergoeding van de kosten ter beschikking worden gesteld aan Nederlandse musea voor verder onderzoek en expositie. Een grote groep Nederlandse sportduikers zou een archeologische training krijgen, opdat zij in de toekomst bij soortgelijke projecten assistentie konden verlenen. Het onderzoek zou alle regels uit het handboek-voor-onderwaterarcheologie proberen te volgen en aanvankelijk gold het project ook als een ideaal type opgraving.
Maar in 1983 rees binnen het unieke samenwerkingsverband van Nederlandse en Engelse specialisten, particulieren en overheidsinstellingen een verschil van mening over de aanpak en voortgang van het project dat onoverbrugbaar bleek en tot op de dag van vandaag niet is bijgelegd. De meeste Nederlandse musea en wetenschappelijke instellingen zegden hun medewerking op. De North Sea Archeological Group, die de bergingsvaartuigen en professionele duikers leverde, zette op eigen kracht het onderzoek voort en heeft sindsdien vrijwel elk jaar een groot aantal voorwerpen boven water gehaald. Maar de Group ontbreken de middelen, mankracht en kennis om aan alle eisen van verantwoord maritiem-archeologisch onderzoek te voldoen. Met name de bestudering van de wrakvondsten en schriftelijke onderzoeksverslagen blijven achterwege.
'Met geen drooge oogen om tesien' heeft geenszins de pretentie deze lacunes te vullen, maar biedt de buitenwacht wel voor het eerst in vele jaren gelegenheid kennis te nemen van het onderzoek naar het *Vliegend Hart*. Auteur Van der Horst is belast met de conservering van de wrakvondsten in een klein provisorisch laboratorium in Vlissingen. De paragraaf over conservering en de presentatie van 'Een greep uit de vondsten' vormen dan ook de boeiendste stukken van het boek. Een bijna complete schoen en het grote aantal wijnflessen, in een fraaie reconstructie tentoongesteld in het Stedelijk

Museum Vlissingen, spreken zeer tot de verbeelding. Verder onderzoek zal moeten aantonen of een loden container met tabak (uit het achterschip) inderdaad smokkelwaar was, zoals Van der Horst suggereert, of bedoeld voor persoonlijk gebruik aan boord. Uit de boedelinventarissen is bekend dat vrijwel alle opvarenden in hun persoonlijke bagage enkele rollen tabak meenamen. Het boek bevat een kort relaas van het onderzoek en van de lotgevallen van het *Vliegend Hart* tijdens zowel de eerste als de tweede, fatale, reis. Het geheel is ingebed in een globale schets van de geschiedenis van de VOC en de scheepsbouw op de Compagniewerf in Zeeland. De foto's en tekeningen zijn zeer illustratief, maar omdat zij veelal tijdens de drukke werkzaamheden werden genomen helaas van minder goede kwaliteit.

Els M. Jacobs

A. E. Leuftink, *Harde heelmeesters, Zeelieden en hun dokters in de 18e eeuw* (Zutphen: Walburg Pers, 1991, 253 p., ill., graf., ISBN 90-6011-736-0).
In 1963 verscheen het vierde en laatste deel van *Medicine and the Navy, 1200-1900* (Edinburgh/Londen, 1957-1963). De eerste twee delen waren geschreven door Surgeon-Commander RN J. J. Keevil; de volgende - na diens dood in 1957 - door de marinehistoricus Chr. Lloyd en Surgeon Captain J. L. S. Coulter. Het was een monumentale reeks, waarin de ontwikkeling van de geneeskundige verzorging der Britse oorlogsvloot op een voortreffelijke wijze geschilderd werd (inclusief verwijzingen naar Nederlandse bronnen).
Wat de geschiedenis van de maritieme geneeskunde in ons land betreft, heeft men zich steeds tevreden moeten stellen met de lofwaardige, maar thans wat verouderde werken van de toenmalige Inspecteur van de Geneeskundige Dienst van de Koninklijke Marine Dr. G. F. Pop, *De Geneeskunde bij het Nederlandsche Zeewezen* (1921), en van de chirurg Dr. D. Schoute, *De Geneeskunde in den Dienst der Oost-Indische Compagnie in Nederlandsch-Indië* (1929).
Het zojuist verschenen boek van Dr. A. E. Leuftink vormt dan ook een hoogst welkome aanvulling voor onze kennis van de medisch-historische aspekten van het leven op de handelsschepen en de oorlogsvloot. De onlangs overleden schrijver, arts en bedrijfsgeneeskundige, was allerminst een nieuweling op dit terrein. Daarvan getuigen onder meer zijn dissertatie *De geneeskunde bij 's Lands Oorlogsvloot in de 17e eeuw* (1952) en het *Chirurgijns Zeekompas* (1963). Thans werd de achttiende eeuw onder de loupe genomen, waarbij hij zich bewust tot de gebeurtenissen op de Atlantische wateren beperkte. Géén beschrijvingen dus van hetgeen de VOC in de Oost op medisch gebied is overkomen, maar wél van de lotgevallen op de schepen tot en met de Kaap. De slavenhandel tussen de Afrikaanse kust en Zuid-Amerika en de walvisvaart komen daarbij ook ter sprake.
Als voornaamste bronnenmateriaal werd gebruik gemaakt van een zestigtal journalen 'omtrent alle ziekte die het scheepsvolk zouden overkomen' die volgens de 'Ordre en Instructie voor de Chirurgijns' moesten worden aangelegd. Daarnaast kon Leuftink in het Staats Argief in Kaapstad nog een 155 medische 'Attestaties' bestuderen over meestal ernstige gebeurtenissen zoals sterfte en ziekte onderweg. Als derde bron waren er de gedrukte reisbeschrijvingen en geschriften van chirurgijns die dienden op de schepen en die soms als antwoord waren ingestuurd op prijsvragen die door Wetenschappelijke Genootschappen waren uitgeschreven.
Bij het lezen van dit boek drong zich steeds weer de gedachte op dat bij dergelijke publicaties enige medisch-historische scholing onontbeerlijk is. Zou een niet-medicus, bij het lezen over 'cholera' aan boord, meteen beseffen dat het daarbij gaat om dysenterie?
Natuurlijk zijn er altijd wel kanttekeningen te plaatsen bij een dergelijk veelomvattend boek. Zo werd bijvoorbeeld bij de beschrijving van de scheurbuik onder walvisvaarders niet het onderzoek van Dr. G. Maat vermeld, die in 1980 op Spitsbergen de onmiskenbare tekenen van vitaminetekort ontdekte in de vorm van uitgebreide bloedingen in het skelet. Ook werd slechts terloops aangetipt dat de opperchirurgijn Schlappritzy in de West de temperatuur bepaalde van de gele koorts patiënten. Dit mocht m.i. best wat meer de aandacht krijgen, want Schlappritzy had zijn thermometers tevoren voor dit doel speciaal laten maken en was praktisch de eerste die bij zieken 'thermometrie' bedreef.
Harde heelmeesters laat zich wellicht het best als een voortreffelijk 'leesboek' annonceren. De lezer zal echter zelf aantekening moeten houden van hetgeen hem boeit of als belangrijk treft. Een register ontbreekt namelijk, helaas! Wie bijvoorbeeld geïnteresseerd is in de verpleging van zeelieden aan de wal zal het boek eerst volledig moeten lezen. Maar dat hindert niet: het boek is prettig geschreven en geeft een goed beeld van de ontberingen en gevaren die zeeman én chirurgijn hadden uit te staan destijds, met de 'hoope dat Godt ons behoeden sal van meer zieken en dooden, want het een groote neerslagtinge onder het Volk verwekt'.

G. T. Haneveld

Wim van Nispen, *De Teems in brant. Een verzameling teksten en afbeeldingen rond de Tweede Engelse Zeeoorlog (1665-1667)* (Hilversum: Verloren, 1991, 127 p., ISBN 90-6550-342-0).,
Een onderzoek naar de berichtgeving en opinievorming gedurende de Tweede Engelse Oorlog resulteerde in dit alleraardigste boekje. Het bevat een keuze uit gedichten, scheepsjournalen, krantebericht en, samenspraken, zinne- en spotprenten en pamfletten. De samensteller putte daarbij vooral uit Scheurleer en Knuttel. Hij verbindt de gekozen teksten en afbeeldingen door een verklarend verhaal, waarin ook de loop der gebeurtenissen op beknopte en heldere wijze wordt uiteengezet. In de kantlijn zijn verklaringen opgenomen ten behoeve van de lezers voor wie het zeventiende-eeuwse Nederlands bezwaren oplevert.
Zoals de auteur in zijn Voorwoord opmerkt heeft hij zich moeten beperken tot een selectie uit veel beschikbaar materiaal. Die keuze zal hem weleens moeilijk zijn gevallen. Al lezend geen gedicht van Vondel aantreffend is men verheugd over de afsluiting van het boekje met diens 'Vreêpylaer der Vrye Nederlanden' (1667).
De verbindende teksten vormen aangename lectuur. De auteur heeft zich behalve in dat materiaal kennelijk ook verdiept in de vaderlandse geschiedenis, zoals de literatuurlijst aangeeft. Toch zou hij er goed aan hebben gedaan zijn tekst voor te leggen aan een kritisch kenner van onze maritieme historie. Soms slaat hij de plank mis of niet helemaal raak. Veelal betreft dit kleine onjuistheden. Hieronder een paar voorbeelden van dergelijke schoonheidsfouten.
Op blz. 15 en 20 wordt betoogd dat admiraal De Ruyter in 1665 tot opperhoofd van 's Lands vloot werd benoemd vanwege de Oranjegezindheid van Cornelis Tromp, die het bevel na het sneuvelen van Van Wassenaer Obdam had waargenomen. Misschien heeft die gezindheid een rol gespeeld, maar zij was geen hoofdzaak. Zoals raadpensionaris Johan de Witt betoogde was de juist in het vaderland teruggekeerde admiraal 'buyten controversie de bequaemste' en dat was de voornaamste reden dat hij de definitieve opvolger van Obdam werd.
Op blz. 63 wordt vermeld dat Cornelis Evertsen na Lowestoft in Den Briel werd gemolesteerd. Dat was echter Johan Evertsen.
Op blz. 70 wordt gesteld dat de affaires Tromp en Buat koren op de molen waren van de Orangisten. Deze zaken waren juist pijnlijk voor de Prinsgezinden en koren op de molen hunner tegenstanders.
Op blz. 74 wordt de zinsnede 'schepen als de Heer van Meppelen en Graaf Jan van Hoorn' verklaard met: 'namen van schepen'. In werkelijkheid worden die schepen hier aangeduid met de naam van de bevelvoerende kapitein of de vlagofficier wiens vlag aan boord werd gevoerd. In dit geval werden de *Westvrieslandt* van luitenant-admiraal Meppel en de *Gelderlandt* van 'Sergeant Majoor' Graaf van Hoorn bedoeld.
Op blz. 98 wordt gesteld dat tijdens de Tocht naar Chatham het Amsterdamse eskader onder Willem Joseph baron van Gent de Theems werd opgezonden. Afgezien van het feit dat zijn gewone eskader ook niet uitsluitend uit Amsterdamse schepen bestond werd niet dat maar een speciaal samengesteld eskader als voorhoede aangewezen, bestaande uit 35 lichte schepen, fregatten, adviesjachten, branders en galjoten (waarvan 27 uit Amsterdam en 8 uit Rotterdam).
Dergelijke onvolkomenheden zijn te betreuren, maar doen niet al te veel af aan de charme van het geheel. Het is een sympathiek idee om de ons in allerlei vormen overgeleverde inzichten van mensen die het meebeleefden op zo intensieve wijze bij de geschiedschrijving te betrekken.
Behoudens een aantal drukfouten maakt het boekje een verzorgde indruk.

A. van der Moer

Philip van de Poel, *'Hollantsche kuyperijen' op de Venezolaanse kust, 1700-1750* (Utrecht: Utrechtse Historische Cahiers, jrg. 12 (1991) nr. 3, 95 p., ill., ISBN 0169-5886).
Deze studie behandelt een weinig bekend hoofdstuk uit de Nederlandse overzeese geschiedenis: de smokkelhandel van Curaçao met Venezuela in de eerste helft van de achttiende eeuw. Smokkelhandel in de Amerikaanse koloniën was een doorn in het oog van de Spaanse autoriteiten. Zij probeerden de handel met buitenlanders zoveel mogelijk tegen te gaan. Lokale produkten mochten alleen via Spanje op de Europese markten worden gebracht en omgekeerd moest alle Europese handelswaar via Spaanse havens naar Amerika worden verscheept.
Dit monopoliestelsel functioneerde slecht. De vele belastingen die werden geheven op produkten uit de koloniën bedroegen in totaal ongeveer een kwart van de verkoopwaarde, hetgeen de deur naar smokkelhandel wijd openzette. Bovendien kende de Spaanse industrie een lage produktiviteit, waardoor ze niet in staat was de koloniën van voldoende verbruiksgoederen te voorzien. Het monopoliestelsel werd verder ondergraven doordat lokale ambtenaren hun plicht verzaakten en zelf een graantje meepikten van de handel met Fransen, Engelsen of Nederlanders.
Venezuela was een van de koloniën waar een intensieve smokkelhandel plaatsvond. Cacao, tabak en huiden vonden gretig aftrek bij de Curaçaose kooplieden, die veelal de Spaanse taal machtig waren. Via Curaçao werden de produkten in grote hoeveelheden naar Amsterdam verscheept. Om deze smokkelhandel een halt toe te roepen, richtte Spanje in 1728 de *Compañía Guipuzcoana* op, een handelscompagnie die de stroom van koloniale produkten naar het moederland weer op gang moest brengen en met kustwachtschepen langs de Venezolaanse

kust diende te patrouilleren.
Van de Poel vraagt zich in zijn lezenswaardige studie af of de compagnie in haar opzet slaagde en de illegale handel deed afnemen. Daartoe onderzoekt hij hoeveel Curaçaose handelaars in de twintig jaar na de komst van de Spaanse compagnie op de 'cust van Caraques' voeren. Bovendien hanteert hij de prijs van cacao, de belangrijkste smokkelwaar, op de Amsterdamse beurs als indicatie van de omvang van de smokkelarij. Daarmee maakt de auteur het zich echter te gemakkelijk. Hij verzuimt namelijk om in de archieven van de WIC de hoeveelheden cacao te tellen die van Curaçao naar Amsterdam werden verscheept. Een analyse daarvan zou een betere indicatie hebben opgeleverd. In elk geval concludeert de auteur nu dat de compagnie aanvankelijk succes had, totdat in 1739 oorlog met Engeland uitbrak. De compagnie raakte bij de oorlog betrokken en moest haar eigenlijke taken verwaarlozen. De smokkelhandel won weer terrein.
De compagnie had inmiddels kwaad bloed gezet bij groepen in de Venezolaanse samenleving die afhankelijk waren van de handel met de Nederlanders. Het kwam tot twee opstanden tegen de *Guipuzcoana*, die beide op een periode van bloei van de smokkelhandel volgden. Van de Poel merkt op dat dit minder vreemd is dan het op het eerste gezicht lijkt. De handel had sterke belangen in het leven geroepen, die de betrokken groepen tot het uiterste wilden verdedigen. Hun opstanden waren echter tot mislukking gedoemd.

W. W. Klooster

R. B. Prud'homme van Reine, *Jan Hendrik van Kinsbergen 1735-1819. Admiraal en filantroop* (Amsterdam: De Bataafsche Leeuw, 1990, 640 p., ill., ISBN 90-6707-237-0).
Wie dacht dat de biografie als historische methode in de marinegeschiedenis had uitgediend, zal zijn/haar opinies dienen te toetsen aan de effectiviteit van dit massieve werk. Uitputtend in zijn onderzoek en encyclopaedisch in zijn aanpak, biedt Prud'homme van Reine hier een levensbeeld van één van de meest aktieve en internationaal bekende admiraals uit de achttiende eeuw. Er is nauwelijks een aspekt van het marinebedrijf waaraan Van Kinsbergen niet op schrift of door daadwerkelijk optreden een aandeel had. Ook gedurende de Franse tijd bleef hij de ontwikkelingen met een belangstellend oog volgen, ook al gaf hij geen gehoor aan herhaalde uitnodigingen het oppercommando op zich te nemen. Hij concentreerde zich nu op de bevordering van onderwijs, kunsten en wetenschappen - sociale weldadigheid, die wellicht niet geheel met filantropie gelijk te stellen is.
Vooropgesteld dient te worden dat Prud'homme van Reine's aanpak het hem mogelijk gemaakt heeft een veel voller en vooral ook genuanceerder beeld van Van Kinsbergen te geven dan tot nu toe beschikbaar was. Naast Van Halls onkritische en incomplete biografie van 1844 stond daar eigenlijk alleen Bosschers korte schets uit 1971 (in *Vier eeuw varen*, 1973). Door een overvloed aan officiële bronnen uit binnen- en buitenland en vooral ook persoonlijke briefwisseling van, aan en over Van Kinsbergen is het mogelijk zijn carrière in de marines van de Republiek, Rusland en Denemarken (de laatste nominaal) op de voet te volgen en dikwijls ook door het oog der tijdgenoten te beschouwen. Bijzonder interessant is de uitgebreide aandacht die Prud'homme van Reine besteed heeft aan Van Kinsbergens talloze geschriften die hem, meer nog dan zijn verdiensten in de Russische en Staatse marine, tot een figuur van betekenis stempelen. Geen aspect van zijn vak ontsnapte aan Van Kinsbergens aandacht. Hij publiceerde, dikwijls origineel, over de zeetaktiek, signalen, de orde aan boord, materieel, onderwijs en training, leiderschap en talloze andere zaken. Zijn *Korte schets over de noodzakelykheid van de kennisse van het menschlyk hart voor een chef* (1801) was een fascinerend voorbeeld van amateur-psychologie en maatschappelijk commentaar. Ik kan het geheel met Prud'homme van Reine eens zijn, dat Van Kinsbergens historische betekenis vooral op zijn geschriften berust. Hij was een enthousiast vernieuwer, die mede door leerlingen als VerHuell en Van Heiden een grote invloed uitoefende.
Het is wellicht de overvloed aan documentatie die ten grondslag ligt aan de zwakke punten van deze biografie. Te gemakkelijk heeft de schrijver zijn bronnen als uitgangspunt voor zijn verhaal genomen. Thema's worden aangesneden op het moment dat Van Kinsbergen ermee in aanraking kwam, historische persoonlijkheden geïntroduceerd wanneer zij zijn pad kruisten. Niet zelden leiden uitwijdingen de lezer van het betoog af. Uitgebreid wordt bijvoorbeeld ingegaan op de problemen aan het hof van stadhouder Willem V of de carrière van Abbé Raynal. Van Kinsbergens correspondentie wordt uitvoerig aangehaald en het verschil tussen belangrijke en minder belangrijke punten wordt hierdoor wel eens vervaagd. Prud'homme van Reine laat volop namen vallen van vrienden, kennissen en collega's van Van Kinsbergen, maar door de bomen is het bos soms niet te zien. Bijzonder interessant en doeltreffend daarentegen is de uiteenzetting van Van Kinsbergens financiële omstandigheden. Op twee niveaus wordt echter te weinig geboden. Aan de ene kant is dat Van Kinsbergens persoonlijkheid en opvattingen, aan de andere is het de toestand van de Staatse marine waarin hij zijn carrière maakte. Het lijkt erop alsof Prud'homme van Reine's vraagstelling te nauw op Van Kinsbergens werkzaamheid gericht is ten koste van een onderzoek naar zijn motieven en diepere denkbeelden. Hij gaat weliswaar in op de vraag in hoeverre Van Kinsbergen een kind van de Verlichting was, maar de mens Van Kinsbergen, tijdens zijn actieve dienst of ook in de lange tijd dat hij met zijn freules samenwoonde, is grotendeels verborgen. Niet alleen zijn correspondentie, maar ook *Mijne droomen* (1800, 1816) zouden daartoe ruimschoots materiaal hebben kunnen verschaffen. Ook over Van Kinsbergens politieke denkbeelden en specifiek zijn opinie aangaande Willem V en diens gemalin Wilhelmina van Pruisen, in tegenstelling tot zijn Oranjegezindheid, wordt nauwelijks iets gezegd. Hoe reageerde hij in 1789 en volgende jaren op de Franse Revolutie? Zijn niet onbelangrijke optreden blijft enigszins in de lucht hangen. Wat wilde hij eigenlijk in de politiek bereiken?
Het is bijna onvermijdelijk dat in een werk van deze omvang enige vergissingen zijn blijven hangen. Demerara, Essequibo en Berbice waren geen eilanden (p. 132). De rol van Laurens Brandligt in het ontwerp van de haven aan het Nieuwediep wordt niet vermeld (p. 136). Mentz (p. 314) is Mainz. 'Cargadoor' (door Van Kinsbergen zelf gebruikt, p. 467) moet 'supercarga' zijn, namelijk de mee-reizende vertegenwoordiger van de eigenaar(s) van een overzee te verkopen scheepslading. Deze punten vallen echter in het niet bij de overvloed aan detail die in dit boek geboden wordt. Ondanks de eerder gesignaleerde bezwaren biedt Prud'homme van Reine's biografie een massieve bijdrage aan onze kennis van de marinegeschiedenis. Het is evenwel te wensen dat de uitgever ook een verkorte uitgave in paperback op de markt brengt zodat de kern ervan aan een ruimer publiek beschikbaar gesteld wordt.

F. J. A. Broeze

G. J. A. Raven en N. A. M. Rodger (ed.), *Navies and armies. The Anglo-Dutch relationship in war and peace, 1688-1988* (Edinburgh: John Donalds Publishers, 1990, x + 118 p., ISBN 0-85976-292-0).
De herdenking van de Roemrijke Revolutie van 1688 bracht ons een klein aantal monografieën en bundels, waarvan het merendeel werd besproken door G. Groenhuis in de *BMGN* 105 (1990) 394-403. Zowel uit diens recensie als ook uit de hier te bespreken congresbundel, valt af te leiden dat er weinig wetenschappelijk gewicht is gegeven aan de herdenking. In het toch flinke stapeltje boekwerken is nieuw onderzoek een schaars artikel. In *Navies and armies* zijn de bijdragen van een aantal inleiders op een congres in Den Helder over driehonderd jaar Nederlands-Britse relaties op het gebied van leger en vloot gebundeld. H. L. Zwitzer merkt overigens terecht op (33) dat in het kader van de herdenking veelal gesproken werd van driehonderd jaar vriendschap, maar dat de feiten anders uitwijzen. Dat geldt zowel voor de alliantie die in 1688 tussen de Republiek en het Britse - weldra Verenigd - Koninkrijk werd gesloten en die tot aan de Franse Revolutie standhield, als voor de resterende tweehonderd jaar.
Tegen het organiseren van congressen naar aanleiding van markante mijlpalen in de geschiedenis bestaat natuurlijk geen enkel bezwaar. In dit geval was de aanleiding, 1688, snel gevonden. Voorwaarde is echter wel dat de congres-organisatie de inleiders een handreiking doet in de zin van bijvoorbeeld een duidelijke invalshoek of een werkbare markering van het onderwerp. Dat is in dit geval waarschijnlijk niet gebeurd, want een aantal van de inleiders heeft toevlucht gezocht tot een braaf overzichtsartikel. De redacteuren hebben achteraf ook geen merkbare poging gedaan enige lijn in de bijdragen aan te geven; hun rol is nu wel zeer beperkt gebleven.
E. S. van Eyck van Heslinga belicht de Brits-Nederlandse maritieme alliantie vanuit de Nederlandse invalshoek, N. A. M. Rodger doet dit vanuit Engels gezichtspunt. Slechts de eerste veertig jaar was de alliantie enigszins effectief, daarna was er meer onderlinge diplomatieke strijd, dan dat ter zee klinkend resultaat werd behaald. H. L. Zwitzer bespreekt de resultaten van de alliantie te land. Hoewel vaak anders gepresenteerd was de Nederlandse bijdrage aan het alliantie-leger in de eerste decennia verhoudingsgewijs zeer groot - de Republiek stak zich hiervoor diep in de schulden (*f* 183 per inwoner tegenover Engeland *f* 106). De bevelstructuur gaf zowel in leger als vloot na het overlijden van Willem III problemen. Zwitzer toont aan dat lang niet alle mislukkingen tijdens Malboroughs veldtochten aan de Nederlandse gedeputeerden te velde te wijten zijn. Zowel voor leger als vloot bracht de achteruitgang van de Republiek in de loop van de achttiende eeuw mee dat deze zich niet meer met het Verenigd Koninkrijk kon vergelijken. De Engelsen hielden toch lang vast aan de alliantie: Het was een bruikbaar instrument voor hun 'balance of power'-politiek en aan de naam van Oranje hoopten de Hannovers prestige te ontlenen. J. A. de Moor beschrijft in zijn boeiende bijdrage de Brits-Nederlandse betrekkingen in de negentiende eeuw vanuit koloniaal perspectief en karakteriseert deze terecht als een 'very unpleasant relationship'. Nederland verloor in de Franse tijd ondanks Daendels' inspanningen het merendeel der overzeese bezittingen en kreeg deze onverwacht in 1814 terug. Niet bij machte deze nog zelf te verdedigen werd het koninkrijk echter geheel afhankelijk van de Britten, die de Nederlanders in Suriname en Java gedoogden, maar ondertussen hun strategische belangen in o.a. Noord- en Oost-Sumatra en in Borneo vei-

lig stelden. Nederlandse politici maakten van de nood een deugd en droegen met verve een op Engelse steun gebaseerde neutraliteitspolitiek uit. G. Teitler pakt de draad op in de Tweede Wereldoorlog en schetst hoe aan de ene kant de Nederlandse marine zich sterk oriënteerde op de Royal Navy, maar dat er aan de andere kant ook anti-Britse gevoelens werden opgewekt door het Britse optreden in Nederlands-Indië. J. C. H. Blom en E. J. Grove sluiten de bundel af met artikelen over de verhouding leger en samenleving in Nederland en Groot-Brittanië. De onderlinge verschillen verbazen niet. Blom beschrijft de Nederlandse traditie van 'nonmilitarisme' met zijn ups en downs tot in de twintigste eeuw. Nederlanders hebben het leger altijd als een noodzakelijk kwaad beschouwd.
Om deze bundel te beschouwen als het noodzakelijk kwaad, dat herdenkingen nu eenmaal met zich meebrengen, is wat al te onaardig. Het tijdperk van de Koning-Stadhouder komt echter nauwelijks aan bod, de artikelen brengen op een enkele uitzondering na weinig nieuws en missen elke samenhang: een gemiste kans is het wel.

A. van der Kuijl

Eric W. Sager, *Seafaring Labour: the Merchant Marine of Atlantic Canada, 1820-1914* (Kingston, Montreal, London: Queen's University Press, 1989, xiii + 321 p., ill., ISBN 0-7735-0670-5).
In toenemende mate wordt door maritieme historici, zowel in Nederland als in het buitenland, onderzoek verricht naar de zeevarenden zelf. Tot voor enige jaren was de steeds terugkerende klacht dat over het varende volk vrijwel niet meer te achterhalen was dan wat citaten, her en der verspreid in journalen, reisbeschrijvingen en correspondentie. Inmiddels weten we wel beter. In Nederland bieden monsterrollen, scheepsverklaringen en de grootboeken van de VOC de mogelijkheid bij uitstek allerlei facetten van het zeevarende bestaan en de zeevarenden zelf aan een nader onderzoek te onderwerpen.
Aan de andere zijde van de Atlantische Oceaan, in St. John's op Newfoundland, is een enorme hoeveelheid monsterrollen uit de negentiende en twintigste eeuw verzameld, die een haast onuitputtelijke bron van gegevens leveren voor onderzoek naar de trans-atlantische scheepvaart en het varende volk. Dank zij het 'Atlantic Canada Shipping Project' (1976-1982) is een groot deel van het materiaal gecomputeriseerd, waarmee de mogelijkheid is gecreëerd de brei van gegevens te schikken en herschikken tot overzichtelijke verzamelingen, die inzicht kunnen bieden in structuren en ontwikkelingen.
In *Seafaring Labour* beschrijft Eric Sager het varend volk op de Atlantisch-Canadese vrachtvloot in de zeiltijd en de ontwikkelingen en veranderingen van velerlei aard waaraan deze beroepsgroep in de overgangstijd van zeil naar stoom onderhevig was. Zijn gegevens heeft hij vooral ontleend aan de maritieme database op Newfoundland. Daarnaast heeft hij gebruik gemaakt van kranten, journalen, reisbeschrijvingen, havenregisters en diverse andere bronnen die zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve zin aanvulling bieden op het hoofdbestanddeel van zijn onderzoek, de eerdergenoemde monsterrollen.
In zijn inleiding meent Sager eerst te moeten afrekenen met alle mogelijke vooroordelen ten aanzien van het zeevarende bestaan. Kort gezegd komt het alles hier op neer dat de professionele maritieme historicus eigenlijk niet voldoende van zijn onderzoeksobject afweet of niet voldoende invoelingsvermogen kan opbrengen om de negentiende-eeuwse zeeman te 'verstehen'. Wat dat betreft kan hij nog heel wat leren van de amateur historicus, aldus Sager. Bovendien, zo betoogt de schrijver, hebben de dramatis personae er ook een handje van het zeevarende bestaan sterk te romantiseren. Kennelijk is het de bedoeling van de auteur de lezer ervan te overtuigen dat zijn boek geen fictie, maar pure maritieme werkelijkheid is.
Uitgangspunt van Sager is dat het maritieme arbeidsproces in de door hem onderzochte periode aan sterke veranderingen onderhevig was. Deze veranderingen maakten deel uit van een veel omvangrijkere en ingrijpendere wijziging in het arbeidsproces en de arbeidsverhoudingen zoals die zich voltrok te land - en dus ook ter zee - onder invloed van de industriële revolutie. De wijzigingen in de arbeidsverhoudingen ter zee waren echter niet een direct gevolg van technologische veranderingen die de industriële revolutie met zich meebracht - immers, zowel de oude zeilvaart als de nieuwe stoomvaart en alle hybride overgangsvormen daarvan bestonden decennialang naast elkaar voort -, maar werden veeleer veroorzaakt door een verandering in de maritieme sociale relaties. Ofwel, niet de materie dicteerde de veranderingen in de maritieme arbeidsverhoudingen, maar de zeeman zelf, de sociale factor.
Allereerst besteed Sager uitvoerig aandacht aan de samenstelling van de vrachtvloot van Atlantisch Canada en de zeeën die door deze vaartuigen worden bevaren. Het merendeel van deze vloot bestond omstreeks 1900 nog uit schoeners van betrekkelijk kleine afmetingen. Deze schepen, veelal bij de kustvaart betrokken, werden bevolkt door zeelui met een gemeenschappelijke achtergrond: velen kenden elkaar uit het dorp of de naaste omgeving, er waren familierelaties aan boord, men kende de grillen van weer, wind én schip. Van arbeidssplitsing was nog nauwelijks sprake. Dit was de pre-industriële maritieme werkvloer bij uitstek.
De introductie van grotere scheepstypen die een andere werkverdeling vereisten, bracht belangrijke veranderingen in de arbeidsverhoudingen aan boord met zich mee. De reders, die kapitaalkrachtig moesten zijn, wilden ze dergelijke schepen kunnen uitreden, kwamen uit andere lagen van de bevolking. Het 'management' aan boord werd strikter en strenger. De kapitein ontwikkelde zich van kleine zelfstandige tot enerzijds 'business agent' van de rederij, anderzijds tot de enige aan boord met voldoende kennis van zaken op zeevaartkundig gebied. Het broederlijk samenzijn aan boord waar ieder weet had van wat 'varen' eigenlijk inhield, maakte langzaam plaats voor contractueel nauw omschreven arbeidsverhoudingen, waar 'allround' zeevarende kwaliteiten geen rol van betekenis meer speelden. Met de toename van het aantal stoomschepen zou deze arbeidssplitsing alleen maar sterker worden. Aldus deed de industriële revolutie haar intrede op zee.
Ter adstructie van deze transformatie heeft Sager onder andere ook de geografische samenstelling van de bemanningen, hun leeftijdsopbouw en het alfabetisme van zijn zeelui aan een nader onderzoek onderworpen. In hoeverre deze gegevens bijdragen aan de bewijskracht van zijn betoog blijft af en toe in de mist hangen, maar interessant zijn zijn naspeuringen wel. En daarmee komen we tot de kern van de kritiek op de overigens buitengewoon leesbare en zeer zeker interessante studie van Sager. Waarom betoogt hij zo omstandig dat de menselijke factor zo'n belangrijke rol speelt in het proces van verandering, terwijl alles er op wijst dat het wijzigingen in de technologie zijn die andere eisen aan de zeevarenden stellen en derhalve een ander 'type' zeeman met andere vaardigheden vereisen? Misschien toch nog een beetje te veel gevoel voor (Marxistische) romantiek?

Paul van Royen

B. C. Sliggers en A. A. Wertheim (red.), *'Op het strand gesmeten'. Vijf eeuwen potvisstrandingen aan de Nederlandse kust* (Zutphen: Walburg Pers, 1992, 120 p., ill., ISBN 90-6011-773-5).
Dit boek geeft een overzicht van vijfhonderd jaar strandingen van potvissen op de Belgische en Nederlandse kust. Sliggers en Wertheim, de redakteurs, trokken een aantal schrijvers aan om in 'projekt'-vorm dit thema te belichten. De indeling is als volgt: eerst wordt de biologie van de potvis besproken, daarna worden de strandingen in respectievelijk de zestiende, zeventiende en achttiende eeuw beschreven en tot slot wordt een chronologische opsomming van alle bekende strandingen verstrekt.
De biologie van de potvis wordt behandeld door C. Smeenk en J. J. Addink. Beiden zijn verbonden aan het Nationaal Natuurhistorisch Museum (Leiden), de één thans als conservator van de collectie zoogdieren, de ander als assistent in opleiding (AIO). De ongeciteerde literatuur wordt getrouw naverteld en doorspekt met persoonlijke gevoelens ten aanzien van de walvisvaart en het milieu. Gelukkig is de potvis met naar schatting twee miljoen vertegenwoordigers geen bedreigde diersoort.
De auteurs sommen een aantal faktoren op die mogelijk het stranden van potvissen - welke eigenlijk niet thuishoren in de zuidelijke Noordzee - kunnen verklaren. Het is te betreuren dat zij zich laten meeslepen als zij over 'andere bedreigingen' voor de potvis schrijven. Opeens duiken dolfijnen op, vissers met kieuwnetten en PCB's (wordt niet uitgelegd; staat voor een niet afbreekbare chemische verbinding, polychloorbiphenyl). De schrijvers hadden zich beter kunnen beperken tot waar hun kennis reikte. Zij hebben een kans gemist om de lezers te wijzen op het laatste grootschalige walvisonderzoek in ons land verricht door de groep onderzoekers onder leiding van prof. E. J. Slijper van het Zoölogisch Laboratorium van de Universiteit van Amsterdam. Slijper was walvisbioloog tussen 1931-1968 en leermeester van een groot aantal biologen. Velen voeren zelfs mee ter walvisvaart om biologisch materiaal zo vers mogelijk te bestuderen en te verzamelen. Van rottende kadavers op het strand gesmeten is per slot van rekening niet heel veel meer te leren, en de knoken kan men bewaren in een museum. Dat Slijpers boek *Walvissen* (Amsterdam: D.B. Centen, 1958) in de algemene bibliografie ontbreekt is zeker merkwaardig, daar het zeker door de auteurs is benut.
Als kleine kritiek op de schrijfstijl van de auteurs (vermoedelijk veroorzaakt door het bewerken van de literatuur) wil ik vermelden dat een werkelijk zeer groot aantal alinea's aanvangt met 'De potvis'. Hierop had de redactie zeker moeten letten. Ook had deze moeten aandringen op het toevoegen van een notenapparaat net als bij de andere bijdragen van het boek. Nu lijkt het alsof de auteurs uitsluitend uit eigen kennis putten. Is het bescheidenheid of arrogantie?
Barthelmess, die banden bezit met het Deutsches Schiffahrtsmuseum te Hamburg/Bremerhaven, heeft op kundige wijze een uittreksel vervaardigd van zijn boek dat in 1991 bij het bovengenoemde museum verscheen (K. Barthelmess en J. Münzing, *Monstrum horrendum: Wale und Walstrandungen in der Druckgraphik des 16.Jahrhunderts und ihr motivkundlicher Einfluss*). Zijn hoofdstuk is voorzien van een zeer uitvoerig notenapparaat. De illustraties zijn wel gekozen, kortom: men verkrijgt een prachtig overzicht van het aanspoelen van de zeemonsters. Het zal moeilijk zijn omissies in Bar-

thelmess' onderzoek aan te wijzen. Hij zal er zelf wel mee komen.
Sliggers (hoofd presentatie Teylers Museum, Haarlem) behandelt de aanspoelingen in de zeventiende eeuw. Vermakelijk zijn de beschrijvingen in de oorspronkelijke taal en de gedichtjes die hij vermeldt: 'Twintich voet was ick lanck, alsoo ick ben ghemeten Twintich September crank, vol stanck opt strand ghesmeten'.
W. M. Zappey (economisch historicus) geeft een goed overzicht van de strandingen van walvisachtigen in de 18e eeuw. Het volgt de trend gezet door de twee vorige auteurs. Men krijgt nu ook te horen hoeveel kwartelen rauw spek de potvissen opleverden, en hoeveel okshoofden walschot of spermaceti. Het is mij niet duidelijk of de bedragen die hij noemt in guldens van toen of nu zijn. Ook de inhoudsmaten weet ik niet direct om te zetten in de nu gebruikelijke.
Het citeren door de auteur van werken die niet door hem zijn gezien levert helaas onnauwkeurigheden op. De vinvis van Overbeek en Blumenbach, bijvoorbeeld, was niet van onbekende sexe. Blumenbach zelf deelt ons immers mee: 'Von diesen ist die hier abgebildete Gattung nach einem frischen volle 52 Fuss langen weiblichen Thiere gezeichnet, da ich im Dec. 1791 an der holländischen Küste zwischen Sandfort und Wyk of Zee gestrandet zu sehen das seltene Glück gehabt habe'.
Het boek sluit af met een lijst van de in totaal 55 potvisstrandingen die uit de vijf afgelopen eeuwen tot nu toe bekend zijn. Sliggers en Smeenk tekenen voor de samenstelling.
Samenvattend: het is een aardig overzichtswerkje van strandingen van potvissen op de kust van Nederland en België, dat tal van historische bijzonderheden bevat.

S. J. de Groot

Jojada Verrips, *Als het getij verloopt... Over binnenschippers en hun bonden 1898-1975* (Amsterdam: Het Spinhuis, 1991, 261 p., ISBN 90-73052-25-5);
Frits R. Loomeijer, *Een eeuw Nederlandse binnenvaart* (Drachten/Leeuwarden: Friese Persboekerij, 1988, 192 p., ISBN 90-330-1378-9).
De studie van de cultureel-antropoloog Verrips is tot op heden de enige waarin de geschiedenis van de Nederlandse binnenschippersbonden zo uitputtend wordt behandeld. Die geschiedenis is vooral interessant omdat zij steeds is gekenmerkt door een grote mate van wisselvalligheid. Bonden schoten telkens als paddestoelen uit de grond maar werden even gemakkelijk weer door de leden verlaten en vervangen door nieuwe. De centrale vraag in het boek is dan ook waarom schippers nooit langdurig en op grote schaal solidariteit konden ontwikkelen en waarom de meeste bonden zo'n kort leven was beschoren. De verklaring die hiervoor in het verleden wel werd gegeven blijkt te simplistisch. Meestal kwam die hierop neer dat de kleine zelfstandige schippers steeds hun eigenbelang voorop stelden, superindividualisten waren die geen gevoel hadden voor verenigingen en geen leiding accepteerden. Verrips is er m.i. goed in geslaagd greep te krijgen op deze op het eerste gezicht onoverzichtelijke materie en op geloofwaardige wijze het gedrag van de binnenschippers in dit opzicht te verklaren. De geschiedenis van verschillende bonden wordt nauwkeurig en voornamelijk chronologisch behandeld, vooral in de tijdperken 1912-1921 en 1969-1975. Belangrijk in dit verband zijn de ontwikkelingen in de binnenvaart die al in de negentiende eeuw op gang kwamen, in het bijzonder de liberalisering van de binnenvaart die na 1850 een omvangrijke groep deed ontstaan van wilde vaart-schippers. In tijden van laagconjunctuur werd deze sterk afhankelijk van bevrachters en verladers en kreeg niet zelden malafide praktijken van de schrijnendste soort te verduren.
Een constante in de hele onderzochte periode was het voortdurend hinken op twee gedachten bij de binnenschippers. Enerzijds waren er steeds schippers die hun economisch heil zochten in het optimaliseren van hun contacten met de bevrachters. (Verrips noemt ze de 'verticalisten'). Zij voelden zich in de eerste plaats ondernemers en patroons. Anderzijds waren er de 'horizontalisten', wier strategie bestond uit het benadrukken van solidariteit en eerlijke verdeling van de beschikbare vrachten. Zij beschouwden zich als 'arbeiders met een dure schop'. Het merkwaardige is nu dat binnenschippers hierbij het kameleontische vermogen bezaten, zoals Verrips dit noemt, om voortdurend van strategie te wisselen als hun dat uitkwam. Bonden van binnenschippers vertegenwoordigden meestal de horizontalistische visie. Verrips' voornaamste stelling is dat het ambivalente gedrag van de binnenschippers steeds werd veroorzaakt door conjuncturele schommelingen. Soms waren zij daarom verticalistisch, soms horizontalistisch. Hoe langer een periode van crisis duurde (met alle nadelige gevolgen voor het vrachtaanbod van dien), des te meer neigden zij naar het horizontalistische standpunt. Wanneer het economisch getij weer verliep, werden de politieke bakens door de schippers verzet. In de praktijk betekende dit meestal dat zij bij ongunstige economische omstandigheden het oprichten van schippersbeurzen propageerden, waarop de beschikbare vrachten eerlijk moesten worden verdeeld. Ging het wat beter met de economie dan gooiden de schippers hun principes gemakkelijk overboord en probeerden weer op individuele basis het onderste uit de kan te halen door zelf met de bevrachters te onderhandelen. Interveniërende variabelen die hierbij een rol speelden waren de herkomst en confessie van de schippers, alsmede de grootte van hun schip, hun schuldenlast, vaargebied en specialisatie. Vermakelijk en tragisch was hierbij steeds het lot van de bestuurders van de vele bonden die er zijn geweest: zo snel als zij achter de bestuurstafel kwamen, zo snel werden zij weer door hun achterban verguisd. Mij komt het voor dat de conjunctuur-these van Verrips hiervoor slechts beperkt geldig is en de oude psychologische verklaring misschien nog wel zijn nut kan bewijzen. Opmerkelijk, maar wel logisch en in het verlengde van zijn stelling liggend is de verklaring van Verrips voor het nu al bijna twintigjarig bestaan van de Onafhankelijke Schippersbond O.N.S. die werd opgericht in 1975, het jaar van de grote blokkades van waterwegen door binnenschippers. Naar zijn mening bleef deze bond voldoende aanhang houden door het simpele feit dat de conjunctuur na 1975 niet aantrok. Dit lijkt mij geen aantrekkelijk perspectief voor de zittende bestuurders. De consequentie van Verrips stelling is immers dat ze (mèt hun solidaristische visie) weer door hun leden zullen worden afgedankt als het economisch weer beter gaat.
In zijn voorwoord schrijft Verrips dat het uitkomen van het boek van Frits Loomeijer in 1988 hem bijna deed besluiten om zijn eigen boek over de schippersbonden niet af te maken. Dat is merkwaardig, want hoewel *Een eeuw Nederlandse binnenvaart* vrijwel dezelfde periode bestrijkt is het toch wezenlijk een ander boek met een geheel verschillende invalshoek.
Loomeijer is een gerenommeerd auteur op het gebied van de Nederlandse kust- en binnenvaart. Hij liet diverse boeken over dit onderwerp verschijnen en een bundeling van zijn jarenlang in het *Weekblad Schuttevaer* verschenen rubriek 'Van de waterkant gezien' zou op zich een belangwekkende publicatie opleveren. Loomeijer schreef *Een eeuw Nederlandse binnenvaart* in opdracht van de uitgever van het Weekblad Schuttevaer, dat in 1988 het honderdjarig bestaan vierde. Vormen het constant bestaan van tegenstellingen tussen de Nederlandse binnenschippers het thema in het boek van Verrips, Loomeijer legt meer de nadruk op de homogene factoren in de binnenvaart en zijn boek weerspiegelt hiermee in zekere zin de filosofie van zijn opdrachtgever, wiens redaktie lezers moet bedienen van een beroepsgroep die wordt gekenmerkt door een grote heterogeniteit: vroeger vooral binnenschippers, maar tegenwoordig ook mensen uit de kustvaart, visserij, offshore, watersport, scheepsbouw en zeilende beroepsvaart. Loomeijer erkent dat probleem overigens zelf door in de inleiding al te stellen dat 'de' Nederlandse binnenvaart eigenlijk niet bestaat. Niettemin moet worden gezegd dat de schrijver er in is geslaagd om een evenwichtig en zeer compleet overzicht te geven van de belangrijkste economische, sociale en technische ontwikkelingen in de Nederlandse binnenvaart sinds de tweede helft van de negentiende eeuw. Bij elkaar verschaffen de boeken van Verrips en Loomeijer een zeer gedegen inleiding in de geschiedenis van deze oer-Nederlandse bedrijfstak gedurende de afgelopen honderd jaar.

H. Dessens

Nieuwe boeken en artikelen

Piet Boon

Hoewel het vertrek van Leo Akveld als samensteller van 'Nieuwe boeken en artikelen' een belangrijk moment is in de geschiedenis van de bibliografie, zal deze gebeurtenis op het uiterlijk ervan nauwelijks van invloed zijn. Integendeel, de vorm die Leo Akveld er in de loop der jaren aan heeft gegeven, blijft gehandhaafd. Ook bij de samenstelling blijft hij betrokken door het leveren van titels. Ik ben hem en ook anderen, die mij op relevante literatuur hebben gewezen, daarvoor bijzonder erkentelijk.
Voor de ten behoeve van deze bibliografie geraadpleegde tijdschriften, jaarboeken en dergelijke kan worden verwezen naar jaargang 9 (1990), p. 174-179. Hier worden ook de afkortingen vermeld, waarmee deze literatuurbronnen in het hierna volgende overzicht worden aangegeven. Aan deze lijst dienen nog te worden toegevoegd:

EIT	Erfgoed Industrie en Techniek
Prologue	Prologue, quarterly of the National Archives (USA)
REDNMyA	Revista Europea de derecho de la navegación marítima y aeronáutica

Naslagwerken

15348. ARCHIBALD, E., Dictionary of sea painters. Woodford (Suffolk), Antique Collector's Club, 1991, 576 p., ill. (*verbeterde en vermeerderde uitgave van de editie 1989*)
15349. AULIARD-VILLAIN, ANNIE CLAIRE, Principaux artistes ayant travaillé à bord des paquebots français entre 1912 et 1962. Neptunia 1991, nr. 184, 74-78
15350. BRUZELIUS, L. (samenst.), A bibliography of books on naval architecture, rigging and seamanship printed 1600-1919. Upsala, bij de auteur, 1992 (voorlopige versie), 315 p., typescript (*aanwezig bibliotheek Maritiem Museum 'Prins Hendrik'*)
15351. ——, A catalogue of contemporary ship models. Upsala, bij de auteur, 1992, 170 p., typescript (*aanwezig bibliotheek Maritiem Museum 'Prins Hendrik'*)
15352. COOKE, A., Emigrant ships: the vessels which carried migrants across the world 1946-1972. Londen, Carmania Press, 1991, 112 p., foto's
15353. DONGEN AZN., A. VAN, Verloren gegane schepen en gebleven vissers Scheveningen 1914-1920. Scheveningen, Centrum voor Familiegeschiedenis van Scheveningen, 1992, 175 p., ill.
15354. DORLEIJN, P., Peter Dorleijn in beeld en bibliografie. Zutphen, Walburg Pers, 1992, 72 p., ill.
15355. DRAPER, SARAH, Periodical Notes. IJNA 20, 1991, 359-361 (*overzicht van tijdschriftartikelen op het terrein van de maritieme archeologie, voornamelijk uit 1989 en 1990*)
15356. ELLMERS, DETLEV, Schiffahrt und Schiffbau: kommentierte Bibliographie. HG 108, 1990, 107-123 (*betreft boeken en artikelen verschenen in 1989*)
15357. ELLMERS, DETLEV, Schiffahrt und Schiffbau: kommentierte Bibliographie. HG 109, 1991, 109-124 (*betreft boeken en artikelen verschenen in 1990*)
15358. FORSTER, HONORE, More South sea whaling. Canberra, The Australian National University, 1991, 61 p. (*vervolg van 'The South sea whaler' uit 1985, zie nr. 8579*)
15359. FOSTER PROVOST, G., Columbus: an annotated guide to the scholarship on his life and writings, 1750-1988. Detroit, Omnigraphics, 1991, 225 p.
15360. FRIEDMAN, N. (ed.), German warships of World War One: the Royal Navy's official guide to capital ships, cruisers, destroyers, submarines and small craft 1914-1918. Londen, Greenhill Books, 1992, 416 p., ill., plans en silhouet-tekeningen
15361. FUKUI, S., Japanese naval vessels at the end of World War II. Londen, Greenhill Books, 1992, 448 p., ill., lijnentekeningen
15362. GRANIER, HUBERT, Marins de France: conquerants d'empires XIXe et XXe siècles. Parijs, Editions France-Empire, 1991, 368 p., ill.
15363. GRUYTHUYSEN, M.W.M.M., S.U. SABAROEDIN, A.M. TEMPELAARS, Inventaris van de archieven van Regeringscommissarissen van het Ministerie van Koloniën 1904-1952. 's-Gravenhage, Algemeen Rijksarchief, 1992, 53 p. (*bevat onder andere het archief van de Regeringscommissaris bij de Koninklijke Paketvaart Maatschappij, 1930-1952*)
15364. HOOCK, J., P. JEANNIN (eds.), Ars Mercatoria: Handbücher und Traktate für den Gebrauch des Kaufmanns, 1470-1820: eine analytische Bibliographie. Bd. 1: 1470-1600. Paderborn, Schöningh, 1991, 432 p.
15365. KIST, BAS, Bronnen voor de geschiedenis van de uitrusting van Oostindiëvaarders. (*Proceedings*) Scheepsuitrusting en -inventaris (Groningen, 1992) 64-69
15366. LOHANDA, MONA (ed.), Guide to the sources of Asian history, vol. 4: Indonesia, vol. 1: National Archives. Jakarta, National Archives of Indonesia, 1989, 298 p. (*betreft alleen de in het Arsip Nasional te Jakarta bewaarde archiefcollecties van vóór 1941*)
15367. McCORKLE, BARBARA B., Recent literature in discovery history. TI 23, 1991, 93-101 (*betreft 1989-1991*)
15368. MIDDLEMISS, N.L., Furness-Houlder Lines. Newcastle-upon-Tyne, Shield Publications, 1991, 224 p., ill. (*1891; vaart tussen Engeland en Canada/V.S.*)
15369. MOST, W.H.J. VAN DER, Bronnenoverzicht Zuiderzee/IJsselmeergebied (na 1850): archieven, beeld en geluid, kaarten/atlassen, kranten/kranteartikelen, overige documentatie. Lelystad, Stichting voor het Bevolkingsonderzoek in de drooggelegde Zuiderzeepolders, 1992, 192 p.
15370. ROHWER, J., G. HUMMELCHEN, Chronology of the war at sea 1939-1945: the naval history of World War Two. Londen, Greenhill Books, 1992, 416 p.
15371. SBREGA, JOHN J., The war against Japan: a bibliography. New York, Garland, 1989, 1050 p.
15372. SIERKSMA, KL., Het eerste Nederlandse (semi) officiële vlaggenboek. In: (*H.F. Fabri e.a. (eds.)*) Mars et Historia 1966-1991: De Nederlandse Vereniging tot beoefening van de Militaire Historie 25 jaar (Gouda, 1991) 65-76 (*betreft een in opdracht van het Nederlandse departement van marine in 1867 door H.C. Steenbergen samengesteld overzicht*)
15373. TRUMPY, S. (ed.), S. HORNSTEIN (intr.), Naval prints from the Beverley R. Robinson Collection. Vol. 1, 1514-1791. Annapolis (MD), U.S. Naval Academy / The Beverley R. Robinson Collection, 1992, 352 p., 32 ill. in kleur, 242 ill. in zwart/wit
15374. VELDE, PAUL VAN DER (ed.), The Deshima Daghregisters, their original tables of contents, Vol. VI 1730-1740. Leiden, Centre for the History of European Expansion, 1991, 344 p.
15375. WHEATLEY, KEITH, National Maritime Museum Guide to Maritime Britain. Devon, Webb & Bowen, 1990, 208 p., ill.
15376. WILLIAMS, DAVID M., ANDREW P. WHITE (eds.), A select bibliography of British and Irish University theses about maritime history, 1792-1990. St. John's (Nfld), International Journal for Maritime History, 1991, 179 p.
15377. WRIGHT, J.M. (ed. & intr.), Lloyd's war losses: the First World War. Colchester (Essex), Lloyd's of London Press, 1990, 680 p.
15378. WRIGHT, J.M., (ed. & intr.), Lloyd's war losses: the Second World War. Vol. II. Colchester (Essex), Lloyd's of London Press, 1991, 903 p. (*het eerste deel, 1040 p. in omvang en eveneens uitgegeven door J.M. Wright, verscheen in 1989*)
15379. (CATALOGUS), Een wereldreiziger op papier: de atlas van Laurens van der Hem (1621-1678). J.E. Huisken & F. Lammertse, eds. Amsterdam, Stichting Koninklijk Paleis te Amsterdam, 1992, 160 p., ill. (*betreft onder meer de cartografische productie van de VOC*)
15380. ——, Friese scheepssier. Sneek, Fries Scheepvaartmuseum, 1992, 16 p.
15381. ——, Oldenburg und das Wasser: Beiträge aus der Geschichte der Kartographie. Samenstelling Hans Harms. Oldenburg, Isensee, 1990, 76 p., ill.
15382. ——, Ruyteriana: een bonte verzameling over Michiel Adriaensz. de Ruyter. W.G. Boven, inl. Groningen, Noordelijk Scheepvaartmuseum, 1992, 22 p., ill.
15383. (GERMANISCHER LLOYD), Germanischer Lloyd Internationales Register 1867-1992. Herausgegeben anläszlich des 125-jährigen Jubiläums der Gesellschaft am 16. März, 1992. Hamburg, Germanischer Lloyd, 1992, 292 p., ill. (*korte historie plus exemplarisch overzicht van de verzekerde schepen*)
15384. (N.N.) Les paquebots de l'Atlantique 1763-1991. Neptunia 1991, nr. 184, 80-83 (*jaartallenlijst betreffende de ontwikkeling van de Atlantische passagiersvaart*)

Algemene maritieme literatuur

15385. ALDRICH, ROBERT, The French presence in the South Pacific 1842-1940. Londen, Macmillan, 1990, 387 p., ill.
15386. BAUMANN, WOLF-RÜDIGER, The

Merchants Adventurers and the continental cloth-trade (1560s-1620s). Berlijn/New York, Walter de Gruyter, 1990, 425 p., ill. (*heeft vooral betrekking op de lakenhandel in Duitsland*)

15387. BOS JZN., W., De tijd van toen: geschiedenis van Sliedrecht (750 jaar). Sliedrecht, Uitgeverij Van den Dool, 1991, 192 p., ill. (*passim maritiem, onder meer over baggeren en zalmvisserij*)

15388. BOSSENBROEK, MARTIN, Volk voor Indië: de werving van Europese militairen voor de Nederlandse koloniale dienst 1814-1909. Amsterdam, Van Soeren & Co., 1992, 400 p., ill.

15389. BRADLEY, MICHAEL, The Columbus conspiracy: an investigation into the secret history of Christopher Columbus. Willowdale (ONT), Hounslow Press, 1991, 264 p., ill.

15390. CLEMENS, A., J.Th. LINDBLAD, J. TOUWEN, Changing economy in Indonesia, XIIB: regional patterns in foreign trade 1911-1940. Amsterdam, Koninklijk Instituut voor de Tropen, 1992, 103 p., ill.

15391. COLLET, EMMANUEL, JACQUELINE JACQUÉ (eds.), Specerijkelijk: de specerijenroutes. Brussel, Etienne Van Driessche, 1992, 288 p., ill. (*verscheen bij gelijknamige tentoonstelling*)

15392. DELAFOSSE, MARCEL (ed.), Histoire de La Rochelle. Toulouse, Editions Privat, 1991, 306 p., ill. (*herdruk van editie 1985*)

15393. DREESEN, J.B., Woorden uit de zeemanskist: over poesters, grogs en gloria's. Neptunus 35, 1991, 2, 11-12

15394. ELLMERS, DETLEV, Die Verlagerung des Fernhandels vom öffentlichen Ufermarkt in die privaten Häuser der Kaufleute. Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte 20, 1990, 101-108

15395. FINLAY, ROBERT, The treasure-ships of Zheng He: Chinese maritime imperialism in the age of discovery. TI 23, 1991, 1-12 (*eerste helft 15e eeuw; Chinese expedities naar Indonesië en India*)

15396. GERSTENBERGER, HEIDE (ed.), Von Land zu Land: aus der Geschichte Bremischer Seefahrt. Bremen, Edition Temmen, 1991, 192 p., ill.

15397. GOEDHALS, BARRIE, Maldon revisited. UNISA (University of South Africa) Medieval Studies 4, 1991, 1-21 (*inval van Vikingen in 991 aan de oostkust van Essex*)

15398. HOBKIRK, MICHAEL D., Land, sea or air?: military priorities: historical choices. Londen, Macmillan, 1992, 208 p.

15399. ISRAEL, JONATHAN (ed.), The Anglo-Dutch moment: essays on the Glorious Revolution and its world impact. Cambridge, Cambridge University Press, 1991, 502 p., ill.

15400. JACOBS, J.A., Scheepvaart en scheepstypen in Haarlem. SdZ 16, 1992, 5, 18-22

15401. JONG, C. DE, 1000 jaar geleden: de slag bij Maldon tussen land en zee. BW 47, 1992, 140-141

15402. KIEDEL, KLAUS PETER, Von der Ems auf die See: Reeder, Seeleute und Schiffbauer aus Haren und Papenburg. In: Emsland - Landkreis im Nordwesten (Oldenburg, 1990), 122-127

15403. KLEIJ, P., Übersicht der Schiffahrt rund um Texel. Logbuch 28, 1992, 71-74

15404. KRAHÉ, PETER, Literarische Seestücke: Darstellungen von Meer und Seefahrt in der englischen Literatur des 18. bis 20. Jahrhunderts. Hamburg, Ernst Kabel Verlag, 1992, 240 p., ill.

15405. LAAR, P.Th. VAN, Financieringsgedrag in de Rotterdamse maritieme sector 1945-1960. Amsterdam, Thesis publishers, 1991, 376 p., ill.

15406. LAMB, HUBERT i.s.m. Knud Frydendahl, Historic storms of the North Sea, British Isles and Northwest Europe. Cambridge, Cambridge University Press, 1991, 204 p., ill. (*met passim veel aandacht voor de gevolgen voor schepen en zeevarenden*)

15407. MACKIE, G.V., J.F.T. HOUGHTON, Marine meteorological services to shipping: past, present and future. JN 45, 1992, 241-246

15408. PHILLIPS JR., WILLIAM D., CARLA RAHN PHILLIPS, The world of Christopher Columbus. Cambridge, Cambridge University Press, 1992, 322 p., ill.

15409. PINKUS, STEVEN C.A., Popery, trade and universal monarchy: the ideological context of the outbreak of the second Anglo-Dutch war. EHR 107, 1992, nr. 422, 1-29

15410. POL, LOTTE VAN DE, MARC VAN ALPHEN, Vrouwen van een zeevarende natie: banden tussen vrouwen en scheepvaart in de Republiek. SdZ 16, 1992, 3, 9-11

15411. PRICE, ANTHONY, The eyes of the fleet: a popular history of frigates and frigate captains 1793-1815. Londen, Hutchinson, 1990, 298 p., ill.

15412. PRYOR, JOHN H., The crusade of Emperor Frederick II, 1220-29: the implications of the maritieme evidence. AN 52, 1992, 113-132

15413. REINDERS, REINDER, Bronnen voor de bestudering van scheepsuitrusting en -inventaris. (*Proceedings*) Scheepsuitrusting en -inventaris (Groningen, 1992) 5-9

15414. SACKS, DAVID HARRIS, The widening gate: Bristol and the Atlantic economy 1450-1700. Berkeley (CA), California University Press, 1992, 464 p., ill.

15415. SCOTT, BRIAN, Sealink and its predecessors in Dublin. Dublin, Sealink Travel Centre, 1990, 79 p., ill. (*de verbinding tussen Ierland en Engeland door de eeuwen heen*)

15416. SCRAGG, D.G., The battle of Maldon A.D. 991. Oxford, Blackwell, 1991, 288 p., ill.

15417. SIMPSON, GRANT G. (ed.), Scotland and Scandinavia 800-1800. Edinburgh, John Donald, 1990, 154 p., ill.

15418. SMITH, ALAN K., Creating a world economy, merchant capital, colonialism and world trade, 1400-1825. Boulder, Westview Press, 1991

15419. SMOUT, T.C. (ed.), Scotland and the sea. Edinburgh, Donald, 1992, 232 p., ill.

15420. SZOSTAK, R., The role of transportation in the industrial revolution: a comparison of England and France. Montreal, McGill-Queens, 1991, 331 p., ill.

15421. THEMANUMMER Uitgeest en de zeevaart. Hutgheest 12, 1991, 2, 54 p., ill.

15422. THIN, EDMOND, Cherbourg: bastion maritime du Cotentin. Condé-sur-Noireau, C. Corlet, 1991, 430 p., ill.

15423. TRACY, J. NICHOLAS, Attack on maritime trade. Toronto, University of Toronto Press, 1991, 237 p., ill.

15424. TRACY, JAMES D. (ed.), The political economy of merchant empires: state power and world trade, 1350-1750. Cambridge, Cambridge University Press, 1992, 504 p., ill.

15425. VILLE, SIMON P., Transport and the development of the European economy, 1750-1918. New York, St. Marten's Press, 1990, 252 p., ill. (*met veel aandacht voor de Europese scheepvaart*)

15426. WEST, DELNO, Christopher Columbus and his enterprise to the Indies: scholarship of the last quarter century. WMQ 49, 1992, 254-277

15427. WESTERDAHL, CHRISTER, The maritime cultural landscape. IJNA 21, 1992, 1, 5-14 (*bespreking van datgene wat op het land nog aan een maritiem verleden herinnert*)

15428. WHITFELD, H.J., Scilly and its legends. Felinfach, Llanerch, 1992, 224 p. (*heruitgave van eerste editie 1852*)

15429. WILFORD, JOHN NOBLE, The mysterious history of Columbus: an exploration of the man, the myth, the legacy. New York, Alfred A. Knopf, 1991, 318 p., ill.

15430. ZANDEN, J.L. VAN, Arbeid tijdens het handelskapitalisme: opkomst en neergang van de Hollandse economie 1350-1850. Bergen, Octavo, 1991, 202 p., ill.

15431. (PROCEEDINGS), Asian trade routes. Continental and maritime. Copenhagen, August 1984. K.R. Haellquist, ed. Londen, Curzon Press, 1991 (Copenhagen: Scandinavian Institute of Asian Studies: Studies on Asian topics, No. 13), 292 p.

15432. ——, Les marines de guerre du Dreadnought au nucléaire: proceedings of an international colloquium held in Paris 23-25 November 1988. Vincennes, Service Historique de la Marine, 1991, 556 p., ill.

15433. ——, Maritime Celts, Frisians and Saxons. Sean McGrail ed. Londen, Council for British Archaeology, 1990, 140 p., ill.

15434. ——, New interpretations in naval history: selected papers from the Ninth Naval History Symposium. William R. Roberts en Jack Sweetman, eds. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1991, 384 p., ill. (*teksten van 21 geselecteerde papers gepresenteerd in 1989*)

15435. ——, Scheepsuitrusting en -inventaris. Vijfde Glavimans symposium. Amsterdam, 5 april 1991. Reinder Reinders, ed. Groningen, Glavimans Foundation, 1992, 114 p., ill.

15436. ——, Shipping and trade, 1750-1950: essays in International Maritime Economic History. Lewis R. Fischer, Helge W. Nordvik, eds. Leuven, Leuven University Press, 1990, 325 p., ill.

15437. ——, The influence of history on Mahan: the proceedings of a conference marking the centenary of Alfred Thayer Mahan's 'The influence of sea power upon history'. John B. Hattendorf, ed. Newport (RI), Naval War College Press, 1991, 208 p.

Maritieme iconografie

15438. BELBEOCH, HENRI (ed.), Douarnenez 'au bonheur des peintres'. Douarnenez, Editions Le Chasse-Marée, 1992, 240 p., ill. (*bevat 150 reproducties van voornamelijk 19e en 20e eeuwse schilderijen met Douarnenez als onderwerp*)

15439. BONNETT, W. (ed.), A Pacific legacy: a century of maritime photography 1850-1950: photographs from the museum

archives of the San Francisco Maritime National History Park. San Francisco (CA), Chronicle Books, 1991, 160 p., ca 100 foto's

15440. BOOMSMA, H., J.B. MANGE, Vergane bootglorie herleefd: hoogtepunten uit de Nederlandse scheepvaarthistorie (1920-1960). Dordrecht, History Book, 1992, 68 p., foto's

15441. COWELL, JOHN, Liverpool to North Wales: pleasure steamers: a pictorial history 1821-1962. Z.pl., S.B. Publications, 1990, 12 p., 76 ill.

15442. HOSTYN, N., De zee en de kunst: de familie Dommershuizen alias Dommersen. Neptunus 35, 1991, 2, 27-29 (*tweede helft 19e, eerste kwart 20e eeuw*)

15443. LOI, PIETRO, Graffiti navali del 1500 a Capo Mortola. RiM 125, 1992, 3, 89-92

15444. MILLER, DAVID, Submarines of the world. New York, Orion Books, 1991, 190 p., ill. (*in meer dan 300 illustraties worden 's werelds grootste onderzeeërs naar nationaliteit en tijdvak gerubriceerd*)

15445. NISPEN, WIM VAN, De Teems in brant: een verzameling teksten en afbeeldingen rond de Tweede Engelse Zeeoorlog (1665-1667). Hilversum, Verloren, 1991, 128 p., ill.

15446. ROTGANS, FRITS, Een beeld breed van de Rijn; tekst door W.A.A. Suykerbuyk. Amsterdam, Stichting F.J. Rotgans, 1992, 157 p., foto's (*binnenvaart op de Rijn van ca 1930 - ca 1955*)

15447. ROUX, ANTOINE, Voiliers de l'époque romantique: 45 aquarelles et dessins par Antoine Roux. Courbevoie, Editions des Gémeaux, 1991, 84 p. (*Roux, 1765-1835, schilderde scheepstypen, die hij in de haven van Marseille aantrof*)

15448. RUDOLPH, WOLFGANG, Schiffervolkskunst im Stromrevier zwischen Oder und Elbe, Teil 2: Amtsladen und Bartücher, Umtragemodelle und Stifterbänder. DSA 14, 1991, 389-408 (*vervolg van nr. 13587*)

15449. SCHLECHTRIEM, GERT, 'Von Niederlands Küsten zum Weserstrand': Hermann Allmers und Ostfriesland. Jahrbuch der Männer vom Morgenstern 69, 1990, 347-354

15450. SWIGCHEM, C.A. VAN, G. PLOOS VAN AMSTEL, Zes unieke wandtapijten: strijd op de Zeeuwse stromen, 1572-1576. Zwolle, Waanders, 1991, 160 p., ill.

15451. VOS, A. DE, Egide Linnig (1821-1860). Sirene 42, 1991, nr. 166, 10-12

15452. WILLIAMS, D., Tall ships on camera: the photographs of David E. Smith Arps (1903-1990). Liverpool, National Museums and Galleries on Merseyside, 1992, foto's (*foto's van zeilschepen voor de kust- en grote vaart, die in de jaren 1920 en 1930 Liverpool aandeden*)

Marine - algemeen

15453. BORDEJÉ Y MORENCOS, F. FERNANDO DE, Principios estratégicos establecidos hace dos milenios. RHN 10, 1992, nr. 36, 93-100

15454. BOYCE, D. GEORGE (ed.), The crisis of British power: the imperial and naval papers of the second Earl of Selborne, 1895-1910. Londen, The Historians Press, 1990, 438 p.

15455. EEKHOUT, L.L.M., O. SCHUTTE, P.J.F. VAN DER POL, Emblemen van de Koninklijke Marine/Coat of arms of the Royal Netherlands Navy. Leeuwarden/Mechelen, Eisma, 1991, 152 p., ill.

15456. EVANS, M.H.H., Amphibious operations: the projection of sea power ashore. Londen, Brassey's Defense Publications, 1990, 219 p., ill.

15457. FRAME, T.R., J.V.P. GOLDRICK, P.D. JONES, Reflections on the Royal Australian Navy. Sydney, Kangaroo Press, 1991, 417 p., ill.

15458. GLETE, JAN, Örlogsflottorna som stora tekniska system: några långa perspektiv. Polhem (the Swedish journal for the history of technology) 1, 1991, 61-77 (*the navies as large technical systems: some long term perspectives*)

15459. GOLDRICK, JAMES, Naval publishing the British way. NWCR 45,1992, 1, 85-99 (*betreft The Naval Review, die voor het eerst in 1913 verscheen*)

15460. HATTENDORF, JOHN B. (ed.), Mahan on naval strategy: selections from the writings of Rear Admiral Alfred Thayer Mahan. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1991, 432 p., ill.

15461. LAWLISS, CHUCK, The submarine book. New York, Thames & Hudson, 1991, 160 p., ill. (*geschiedenis van de onderzeeër*)

15462. LOVE JR., ROBERT W., History of the U.S. Navy. Vol. 1: 1775-1941. Harrisburg (PA), Stackpole Books, 1992, 766 p., ill.

15463. MEER, Sj. DE, 'Tot gebruyck gebragt in negen maanden': de bouw van 's Lands Zeemagazijn te Amsterdam (1655-1657). Leiden, R.U./Faculteit kunstgeschiedenis, 1992 (doctoraal scriptie kunstgeschiedenis), 65 p. tekst, 28 p. bijl., bronnen en lit., 48 p. ill

15464. MOSER MELIA, TAMARA, 'Damn the torpedoes': a short history of U.S. naval mine countermeasures, 1777-1991. Washington (DC), Naval Historical Center, 1991, 209 p., ill.

15465. PALMER, MICHAEL A., On course to Desert Storm: the United States and the Persian Gulf. Washington (DC), Naval Historical Center, 1992, 201 p., ill. (*beschrijft de toenemende betrokkenheid van de Amerikaanse Marine in de periode 1800-1988 bij de gebeurtenissen in het Golfgebied*)

15466. POLMAR, NORMAN, JURRIEN NOOT, Submarines of the Russian and Soviet Navies, 1718-1990. Annapolis (MD) Naval Institute Press, 1991, 370 p., ill.

15467. REICHERT, KARLHEINZ M. (ed.), Marine an der Unterweser: 140 Jahre Standort Bremerhaven. Bremerhaven, NWD-Verlag, 1990, 184 p., ill.

15468. SALKIN-LAPARRA, GENEVIEVE, Marins et diplomates, les attachés navals, 1860-1914. Parijs, Service historique de la Marine, 1991, 500 p., ill.

15469. SAPOLSKY, HARVEY M., Science and the navy: the history of the Office of Naval Research. Princeton (NJ), Princeton University Press, 1990, 142 p., ill.

15470. SCHEINA, ROBERT L., Iberoamérica: una historia naval 1810-1987. Madrid, Editoral San Martín, 1991, 454 p., ill.

15471. SCOTT, CRAIG ROBERTS, Naval-records research in the National Archives. National Genealogical Society Quarterly 79, 1991, 207-217

15472. SOLER CANTO, J., Casas del Rey y Capitania. RHN 1991, nr. 35, 45-61 (*marinebasis in Cartagena, Spanje, 16e-19e eeuw*)

15473. WHIPPLE, A.B.C., To the shores of Tripoli: the birth of the U.S. Navy and Marines. New York, Morrow, 1991, 357 p., ill.

15474. YERXA, DONALD A., Admirals and empire: the United States Navy and the Caribbean, 1898-1945. Columbia (SC), University of South Carolina Press, 1991, 202 p., ill.

Marine - tot 1700

15475. FERRERO, JULIO ALBERT, Las campanas navales de las Guerras Médicas (I). RHN 10, 1992, nr. 36, 11-30 (*betreft de strijd tussen Perzen en Grieken aan het eind van de 5e eeuw v. Chr.*)

15476. RAHN PHILLIPS, CARLA, Seis galeones para el Rey de Espana: la defensa imperial a principios des siglo XVII. Madrid, Alianza Editorial, 1991, 392 p., ill.

15477. STRADLING, R.A., The Armada of Flanders: Spanish maritime policy and European war, 1568-1668. Cambridge, Cambridge University Press, 1992, 276 p., ill.

15478. VILLIERS, PATRICK, Victoire de Barfleur ou défaite de La Hougue: 29 mai - 2 juin 1692. RN 74, 1992, nr. 294, 53-72

Marine - kaapvaart en zeeroverij

15479. PUHLE, M., Die Vitalienbrüder: Klaus Störtebeker und die Seeräuber der Hansezeit. Frankfurt/Main, Campus Verlag, 1992, 199 p., ill.

Marine - 18e/19e eeuw

15480. CASTILLO MANRUBIA, P., La defensa de Puerto Rico (1797). RHN 1991, nr. 35, 29-43 (*Engelse vlooteenheid vs Spaanse stad*)

15481. CORMACK, WILLIAM S., The French navy and the struggle for revolutionary authority: the mutiny of the Brest fleet in 1793. Canadian journal of history 27, 1992, 1, 29-46

15482. CUTTER, DONALD C., California in 1792: a Spanish naval visit. Norman, University of Oklahoma Press, 1990, 192 p., ill.

15483. ——, Malaspina and Galiano: Spanish voyages to the Northwest coast, 1791 and 1792. Seattle, University of Washington Press, 1991, 160 p., ill.

15484. DEKAY, JAMES TERTIUS, The battle of Stonington. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1990, 216 p., ill. (*beschrijft een aanval van de Royal Navy in 1814 op een Amerikaanse haven*)

15485. FERNANDEZ GUERRA, R., La carta de flétamento del vapor 'Royal Zar' al servicio de la armeda espanola (1834). RHN 1991, nr. 35, 77-88 (*bevrachtingscontract tussen de reder van het ss. 'Royal Zar' en de Spaanse marine, 18 november 1834*)

15486. GIBOULOT, F., Marine française et interventions extérieures, 1815-1870. RHA 186, 1992, 108-114

15487. GLETE, JAN, 1700-talets svenska flotta: en offentlig institution med omställningsproblem. Historielärarnas Förenings Arsskrift 1990/91, 41-51 (*the 18th century Swedish navy: a public institution with problems of adaptation*)

15488. ——, Den svenska linjeflotten 1721-1860: en översikt av dess struktur och storlek samt några synpunkter på behovet av ytterligare forskning. Forum Navale 45,

1990, 9-68 (*the Swedish battle fleet, 1721-1860: a survey of its structure and size*)

15489. ——, En styrka mest på papperet ?: historiografiska synpunkter på 1700-talets svenska linjeflotta. In: Studier i modern historia tillägnade Jarl Torbacke den 18 augusti 1990 (Stockholm, 1990) 97-112 (*historiographical views on the Swedish 18th century battle fleet*)

15490. ——, Kriget till sjöss. In: Gustav IIIs ryska krig (1788-90) (Stockholm, 1992), 108-172 (the Swedish-Russian war at sea, 1788-90)

15491. GONZALEZ-ALLER, COLECCION (ed.), Un relato inédito sobre el combate de Trafalgar. RHN 10, 1992, nr. 36, 87-92

15492. HARDING, RICHARD, Amphibious warfare in the eighteenth century: the British expedition to the West Indies, 1740-1742. Rochester (NY), Boydell, 1991, 248 p., ill.

15493. KRAMERS, C.J.H., Nederland bevrijdt Ierland anno 1797. Mars et Historia 25, 1991, 104-106

15494. LARCHER, F., La guerre des boxeurs: une expédition internationale 1900. RHA 186, 1992, 115-123 (*betreft vooral de Franse bijdrage aan een internationale interventie in China*)

15495. LEWIS, JAMES A., The final campaign of the American Revolution: rise and fall of the Spanish Bahamas. Columbia (SC), University of South Carolina Press, 1991, 149 p., ill.

15496. MARTINEZ-VALVERDE, CARLOS, Sobre las fuerzas navales sutiles Espanolas en los siglos XVIII y XIX. RHN 10, 1992, nr. 36, 31-53

15497. PARKER, MARY ANN, A voyage around the world in the Gorgon man-of-war; met een inleiding van Gavin Fry. Potts Point, Hordern House, 1991, 215 p., ill. (*facsimile van uitgave 1795*)

15498. PEARCE, MAUREEN, The old Navy: a trial for piracy. USNIP 118, 1992, 1, 82-84 (*op 6 juli 1861 veroverde de brik 'Jeff Davis' de schoener 'Enchantress' van de Noordelijken, welk schip later werd heroverd. De kapitein van de 'Jeff Davis' werd van piraterij beschuldigd, maar niet veroordeeld*)

15499. TÉLLEZ MOLINA, ANTONIO, Reflexiones en torno al la situación de la armada Española hacia 1898. RHN 10, 1992, nr. 36, 55-67

Marine - 20e eeuw / algemeen

15500. BEYER, EDWARD F., KENNETH M. BEYER, U.S. Navy mystery ships. WI 28, 1991, 4, 322-373 (*over het gebruik van koopvaardijvaartuigen als lokschepen tijdens de Eerste en Tweede Wereldoorlog*)

15501. BOISSET, OLIVIER, La Royal Navy 1900-1914. RM 1991, nr. 423, 78-88

15502. BRAUZZI, ALFREDO, Navi militari Italiane sul Danubio (1920-'24). RiM 124, 1991, 11, 93-111 en 12, 95-124

15503. CAPELOTTI, P.J., Our man in the Crimea: commander Hugo Koehler and the Russian Civil War. Columbia (SC), University of South Carolina Press, 1991, 218 p., ill. (*een Amerikaans officier van de Marineinlichtingendienst tijdens het laatste jaar van de Russische Revolutie*)

15504. COLETTA, PAOLO E., Prelude to war: Japan, the United States and the aircraft carrier, 1919-1945. Prologue 23, 1991, 342-359

15505. COLLIN, RICHARD H., The Caribbean theater transformed: Britain, France, Germany, and the U.S., 1900-1906. AN 52, 1992, 102-112

15506. EPGENHANS, MICHAEL, Die wilhelminische Flottenrüstung 1908-1914: Weltmachtstreben, industriellen Fortschritt, soziale Integration. München, Oldenbourg, 1991, 488 p., ill.

15507. FRY, R., T-class conversions: (conversion of eight WWII submarines into Fast Battery Drive Boats, 1948-56). SM 27, 1992, 2, 33-35

15508. HARLOW, GILES D., GEORGE C. MAERZ (eds.), Measures short of war: the George F. Kennan lectures at the National War College, 1946-47. Washington (DC), National Defense University Press, 1991, 326 p., ill.

15509. HOWARD, GRANT, Portrait of the Royal New Zealand Navy: fiftieth anniversary celebration; with paintings by Colin C. Wynn. Wellington, Grantham House, 1991, 152 p., ill.

15510. KOBURGER JR., CHARLES W., The French navy in Indochina: riverine and coastal forces, 1945-54. New York, Praeger, 1991, 133 p., ill.

15511. MASSON, Ph., L'opération Prométhée. RHA 186, 1992, 124-129 (*betreft een Franse operatie in de Perzische Golf en de Zee van Oman in 1987*)

15512. McPOIL, WILLIAM D., The development and defense of Wake Island, 1934-1941. Prologue 23, 1991, 360-366 (*Amerikaanse marinebasis in de Stille Oceaan*)

15513. NEITZEL, SÖNKE, Die deutschen Ubootbunker und Bunkerwerften: Bau, Verwendung und Bedeutung verbunkerter Ubootstützpunkte in beiden Weltkriegen. Bonn, Bernard & Graefe, 1991, 232 p., ill.

15514. ROHWER, JÜRGEN (ed.), Rüstungswettlauf zur See, 1930-1941: von der Abrüstung zum Wettrüsten. Bonn, Bernard & Graefe, 1991, 136 p.

15515. SCHREADLEY, RICHARD L., From the rivers to the sea: the U.S. Navy in Vietnam. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1992, 415 p., ill.

15516. SILVERSTONE, PAUL, U.S. Navy 1945 to present. Londen, Arms and Armour Press, 1991, 96 p., ill.

15517. TEITLER, G., Nederland en de territorialisering van de zee: een maritiem-strategische beschouwing. MB 102, 1992, 278-83

15518. WATSON, BRUCE W., The changing face of the world's navies 1945 to the present. Washington (DC), Brassey's, 1991, ill.

15519. WEIR, GARY E., Building the Kaiser's Navy: the Imperial naval office and German industry in the Tirpitz era, 1890-1919. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1992, 352 p., ill.

15520. WOODWARD, SANDY, with Patrick Robinson, One hundred days: the memoirs of the Falkland battle group commander. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1992, 384 p., ill.

15521. ZINN, FRANKLYN K., Old Navy: subchaser. USNIP 118, 1992, 4, 82-84 (*waren in de Eerste Wereldoorlog al in de vaart, werden tussen beide oorlogen onder andere gebruikt voor opleidingsdoeleinden en werden ook in de Tweede Wereldoorlog nog ingezet*)

Marine - 20e eeuw/eerste wereldoorlog

15522. COLETTA, PAOLO E., Naval lessons of the Great War: the Williams Sims-Josephus Daniels controversy. AN 51, 1991, 241-251

15523. COMPTON-HALL, R., Submarines at war at sea 1914-18. Londen, Macmillan, 1991, 345 p., ill.

15524. MÜNCHING, L.L. VON, De Nederlandse koopvaardij tijdens de Eerste Wereldoorlog en het mijnengevaar. BW 47, 1992, 136-137

15525. SIMPSON, MICHAEL (ed.), Anglo-American naval relations, 1917-1919. Brookfield, VT, Gower Publishing Company, 1991, 648 p., ill.

Marine - 20e eeuw/tweede wereldoorlog

15526. BERGHUIS, JAN, De koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog: konvooi OB-293 en het overvaren van de U-70 door de 'Mijdrecht'. Cornelis Douwes 1992, nr. 109, 2322-2328

15527. BONEY, F.N., GARY L. DOSTER, A University goes to war: the Navy at the University of Georgia during World War II. Georgia Historical Quarterly 76, 1992, 1, 115-127

15528. CARGIL HALL, R., Lightning over Bougainville: the Yamamoto mission reconsidered. Washington (DC), Smithsonian Institution Press, 1991, 220 p., ill. (*april 1943, een Japans vliegtuig met aan boord de commandant van de gecombineerde Japanse vloot, Isoroku Yamamoto, wordt neergeschoten*)

15529. CRESSMAN, ROBERT J. e.a., 'A glorious page in our history': the battle of Midway, 4-6 June 1942. Missoula (MONT.), Pictorial Histories Publishing Company, 1990, 240 p., ill. (*Midway Island in de Stille Oceaan*)

15530. DEKKERS, C.A., Slag in de Javazee: honderden verhalen. BW 47, 1992, 8-10 en 43-45

15531. DOWDING, HUGH, Employment of the Fighter Command in home defence. NWCR 45, 1992, 2, 35-50 (*tekst van een op 24 mei 1937 gehouden toespraak, waarin de auteur de Battle of Britain voorspelde*)

15532. ELLIS, JOHN, Brute force: allied strategy and tactics in the Second World War. New York, Viking, 1990, 643 p., ill.

15533. FOLEY, F.M., History of naval radar 1935-1945: a history of the silica valve. JNS 17, 1991, 3, 154-165

15534. FRANK, RICHARD B., Guadalcanal. New York, Random House, 1990, 800 p., ill. (*beschrijft de Slag om Guadalcanal, 1942/43*)

15535. GAILEY, HARRY A., Bougainville: the forgotten campaign 1943-1945. Lexington, The University Press of Kentucky, 1991, 237 p., ill. (*een campagne ten noorden van de Solomon-eilanden, die van groot strategisch belang was*)

15536. GANNON, MICHAEL, Operation Drumbeat. New York, Harper & Row, 1990, 419 p., ill. (*over de Duitse onderzeebootoperaties langs de Amerikaanse kust in de periode januari-juni 1942*)

15537. GARTZEN, W. VON, Flottentorpedoboote T 22 bis T 36 im Einsatz. Herford, Koeh-

ler, 1992 (Schiff & Zeit Spezial, Bnd. 4), 64 p., foto's

15538. GOLDSTEIN, DONALD M., KATHERINE V. DILLON (eds.), Fading victory: the diary of Admiral Matome Ugaki, 1941-1945. Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 1991, 731 p.

15539. GRAY, EDWYN, Operation Pacific: the Royal Navy's war against Japan, 1941-1945. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1991, 288 p., ill.

15540. KAHN, DAVID, Seizing the enigma: the race to break the German U-boat codes, 1939-1943. Boston, Houghton Miffler, 1991, 337 p., ill.

15541. KAMPE, H., Auf Z23 im Gefecht mit 'Glasgow' und 'Enterprise'. Köhlers Flotten-Kalender 1993, 130-137 (*28 december 1943; Golf van Biskaje*)

15542. KOBURGER JR., CHARLES W., Steel ships, iron crosses and refugees: the German navy in the Baltic, 1939-1945. New York, Praeger, 1989, 133 p., ill.

15543. KONVITZ, JOSEF W., Bombs, cities and submarines: allied bombing of French ports, 1941-1943. IHR 14, 1992, 1, 23-44

15544. MACDERMOTT, B., Ships without a name: the L(anding) S(hip) T(ank)'s of the Second World War. SB 66, 1992, 549-555

15545. MARTIENSSEN, ANTHONY (ed.), Fuehrer conferences on naval affairs 1939-1945. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1990, 544 p., ill.

15546. MASSON, PHILIPPE, La marine française et la guerre, 1939-1945. Parijs, Tallandier, 1991, ill.

15547. MATSON, ROBERT W., The British naval blockade and U.S. trade, 1939-40. Historian 53, 1991, 734-764

15548. MCCART, N., The loss of the 'Empress of Asia'. SM 27, 1992, 2, 36-38 (*Straat Malakka, 5 februari 1942*)

15549. McCUE, BRIAN, U-Boats in the Bay of Biscay: an essay in operation analysis. Washington (DC), National Defense University Press, 1990, 206 p., ill.

15550. MÜNCHING, L.L. VON, Neutrale landen op zee: 1941-1945. BW 47, 1992, 58-59

15551. ROSENQUIST, R.G. e.a., Our kind of war: illustrated saga of the U.S. marine raiders of World War II. Richmond (VA), The American Historical Foundation, 1990, ill.

15552. ROSS, BILL D., Peleliu: tragic triumph. New York, Random House, 1991, 381 p., ill. (*eiland in de Stille Oceaan*)

15553. SADKOVICH, JAMES J. (ed.), Reevaluating major naval combatants of World War II. Westport (CO), Greenwood Press, 1990, 203 p., ill.

15554. SCHÖN, HEINZ, Ostsee '45: Menschen, Schiffe, Schicksale. Stuttgart, Motorbuch Verlag, 1992, 698 p., ill. (*beschrijft de gebeurtenissen in het Oostzeegebied van herfst 1944 t/m mei 1945*)

15555. SCHOONOORD, D.C.L., Mariniers in actie op Oost-Java, maart 1942. MB 102, 1992, 70-77

15556. SWEETMAN, JACK, 50 years ago ...: sacrifices must be made: the Japanese destroyed the ABDA striking force in the Battle of the Java Sea. USNIP 118, 1992, 2, 14-15

15557. URWIN, GREGORY J.W., The defenders of Wake Island and their two wars, 1941-1945. Prologue 23, 1991, 368-380

15558. VERGES, MARIANNE, On silver wings: the women airforce service pilots of World War II. New York, Ballantine Books, 1991, 270 p., ill.

15559. WHITLEY, M.J., German destroyers of World War Two. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1992, 224 p., ill. (*tweede geheel herziene en uitgebreide druk, eerste druk 1985*)

15560. WINGATE, JOHN, The fighting Tenth: the Tenth Submarine Flotilla and the siege of Malta. Londen, Leo Cooper, 1991, 384 p., ill. (*beschrijft de activiteiten in de jaren 1940-1943 van één van de drie Engelse onderzeebootflottieljes in de Middellandse Zee*)

Koopvaardij - algemeen

15561. ARMSTRONG, JOHN, The shipping depression of 1901 to 1911: the experience of freight rates in the British coastal coal trade. MW 14, 1991, 89-112

15562. COURTEN, L. DE, La marina mercantile italiana nella politica di espansione (1860-1914). Rome, Bulzoni, 1989, 294 p., ill.

15563. DHARMASENA, K., The growth of national shipping in Sri Lanka, 1750-1985: the experience of a developing country. (*Proceedings*) Shipping and trade (1750-1950) (Leuven, 1990) 110-119

15564. EAMES, ALED, Shrouded quays: the last ports of Wales. Gwynned, Gwarg Carreg Gwalch, 1991, 96 p., ill. (*behandelt een aantal aspecten van de scheepvaart van Wales in de late 19e en vroege 20e eeuw*)

15565. ELLMERS, DETLEV, Baumwolle als Schiffsfracht. In: (*Michael Ropers (ed.)*) Aus der Geschichte der Baumwolle (Bremen, 1990) 21-26

15566. HAHN-PEDERSEN, MORTEN e.a. Roundtable. Reviews of Yrjö Kaukiainen, Sailing into twilight: Finnish shipping in an age of transport revolution, 1860-1914, with a response by Yrjö Kaukiainen. IJMH 3, 1991, 2, 121-169

15567. HARLEY, C. KNICK, North Atlantic shipping in the late 19th century: freight rates and the interrelationship of cargoes. (*Proceedings*) Shipping and trade (1750-1950) (Leuven, 1990) 74-83

15568. HOCQUET, JEAN-CLAUDE, Les mutations du commerce du sel dans l' Europe du Nord au tournant des XVIIIe et XIXe siècles. RN 73, 1991, 597-610

15569. JOHANSEN, HANS CHR., Danish shipping services as a link between the Mediterranean and the Baltic 1750-1850. (*Proceedings*) Shipping and trade (1750-1850) (Leuven, 1990) 18-27

15570. KAUKIAINEN, YRJÖ, Sailing into twilight: Finnish shipping in an age of transport revolution, 1860-1914. Helsinki, Societas Historica Finlandiae, 1991, 430 p., ill.

15571. WILLIAMS, DAVID M., Bulk passenger freight rates. (*Proceedings*) Shipping and trade (1750-1950) (Leuven, 1990) 38-46

Koopvaardij - rederij

15572. CAMPO, J.N.F.M. à, Koninklijke Paketvaart Maatschappij: stoomvaart en staatsvorming in de Indonesische archipel 1888-1914. Hilversum, Verloren, 1992, 758 p., ill.

15573. FRANK, DAVID ALEXANDER, G.E. PANTING, The mercantile fleet and its owners: Yarmouth, Nova Scotia, 1840-1889. In: (*P.A. Buckner en D.A. Frank (eds.)*), Atlantic Canada before confederation: the Acadiensis reader, vol. 1 (Fredericton, 1990) 320-345

15574. HARLAFTIS, GELINA, Participation of Greek merchants and shipowners in the Black Sea in the 19th century (1830-1900). (*Proceedings*) Shipping and trade (1750-1950) (Leuven, 1990) 47-55

15575. HERBERT, JEAN-PAUL, La French Line: un siècle d' innovations. Neptunia 1991, nr. 184, 24-30 (*betreft de Compagnie générale transatlantique*)

15576. HOWARTH, S., Sea Shell: the story of Shell's British tanker fleets 1892-1992. Londen, Thomas Reed Publications, 1992, 216 p., ill.

15577. HURSCHMANN, ROLF, Carl Robert Eckelmanns A.G. 1865-1990. Hamburg, Eckelmann, 1990 (*geschiedenis van een Hamburgse scheepvaartonderneming, ooit begonnen met het transport van goederen in evers*)

15578. JENKINS, DAVID, Owen and Watkin Williams of Cardiff: the Golden Cross Line. Kendal, World Ship Society, 1991, 72 p., ill. (*de Golden Cross Line exploiteerde tussen de beide wereldoorlogen een lijndienst van het Verenigd Koninkrijk op de Middellandse Zee*)

15579. KAYE LAMB, W., Empress to the Orient. Vancouver, Vancouver Maritime Museum, 1991, 147 p., ill. (*van ca 1885 tot ca 1955 onderhield de Canadian Pacific Railway Company de verbinding tussen de Canadese westkust en China en Japan*)

15580. LARSSON, SÖREN, JAAK SAVING, Nordstjernam: the inside story 1890-1990. Stockholm, Norstedts Forlag, 1990, 200 p., ill. (*betreft de Zweedse 'North Star'-lijn*)

15581. LIMONIER, CHARLES, Les 110 ans de la Havraise Péninsulaire: histoire de la flotte. Marseille, Editions P. Tacussel, 1992, 400 p., ill. (*scheepvaartonderneming, opgericht in 1882*)

15582. MOLTENI DE VILLERMONT, CLAUDE, Les principales compagnies anglaises sur l' Atlantique nord. Neptunia 1991, nr. 184, 8-15 (*vanaf 1840*)

15583. MUNRO, J. FORBES, 'The gilt of illusion': the Mackinnon Group's entry into Queensland shipping, 1880-1895. IJMH 3, 1991, 2, 1-37

15584. ——, Suez and the shipowner: the response of the Mackinnon Shipping Group to the opening of the Canal, 1869-1884. (*Proceedings*) Shipping and trade (1750-1950) (Leuven, 1990) 56-63

15585. SCHOLL, LARS U., Struggling against the odds: the German merchant marine in the inter-war period. (*Proceedings*) Shipping and trade (1750-1950) (Leuven, 1990) 91-100

15586. THORSOE, SØREN e.a., DFDS 1866-1991: ship development through 125 years: from paddle steamer to ro/ro ship. Kopenhagen, DFDS A/S, 1991, 503 p., ill. (*geschiedenis van de oudste Deense rederij, in 1866 ontstaan uit het samengaan van een aantal kleine scheepvaartmaatschappijen; onder meer gegevens over de circa 450 schepen, die voor DFDS gevaren hebben/varen*)

15587. WITTHÖFT, HANS JÜRGEN (ed.), Die

Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei im Zweiten Weltkrieg: ein Tagebuch. Hamburg, Ernst Kabel Verlag, 1992, 206 p., ill. (*dagboek van een anonieme medewerker van de rederij, betrekking hebbend op de eerste oorlogsjaren*)

Koopvaardij - tot 1800

15588. BARRETT, WARD, World bullion flows, 1450-1800. In: (*J.D. Tracy (ed.)*) The rise of merchant empires (Cambridge, 1990) 224-254
15589. BOHN, ROBERT, Das Handelshaus Donner in Visby und der gotländische Aussenhandel im 18. Jahrhundert: eine Studie zur Handels- und Seefahrtsgeschichte des Ostseeraums im Spätmerkantilismus. Keulen/Wenen, 1989, 362 p., ill.
15590. DEROLIN, PIERRE, La naissance des paquebots transatlantiques français. Neptunia 1991, nr. 184, 2-7 (*eind 18e eeuw*)
15591. ELBL, IVANA, Nation, Bolsa and Factory: three institutions of late-medieval Portugese trade with Flanders. IHR 14, 1992, 1, 1-22
15592. GRAHAM, ERIC J., The shipping trade of Ayrshire 1689-1791. Ayr, Ayrshire Archaeological & Natural History Society, 1991, 48 p., ill.
15593. GROTH, ANDRZEJ, Der Braunberger Seehandel 1638-1700 in Vergleich zu den anderen Hafen des Frischen Haffs. Zeitschrift für die Geschichte und Altertumskunde Ermland 45, 1989, 7-21
15594. MADEIRA SANTOS, MARIA EMíLIA, Rotas Atlânticas, o caso da carreira de S. Tomé. Lissabon, Instituto de investigaçao científica tropical, 1990 (Serie Separatas no. 226), 9 p., ill. (*16e eeuw*)
15595. MATERNÉ, JAN, Haven en hinterland: de Antwerpse specerijenmarkt in de 16de eeuw. In: (*Emmanuel Collet, Jacqueline Jacqué (eds.)*) Specerijkelijk: de specerijenroutes (Brussel, 1992) 168-181
15596. MAURO, FRÉDÉRIC, Merchant communities. In: (*J.D. Tracy (ed.)*) The rise of merchant empires (Cambridge, 1990) 255-286
15597. MÜLLER, HARTMUT, 'On y boit des vins du Rhin, le commun peuple boit du vin de Bordeaux': Bremen und Bordeaux im Zeitalter des Ancien Régime. Bremisches Jahrbuch 69, 1990, 45-73
15598. RAUH, MANFRED, Handelswege und Seemacht im Mittelmeer während des 17. und 18. Jahrhunderts. MGM 1991, Bnd. 50, 9-24
15599. ROBLIN, LAURENT, 'Le commerce de la mer': les navires, les structures et le financement de l' armement Nantais (fin XVIIe-début XVIIIe siècle). Histoire, Economie et Société 10, 1991, 195-225
15600. STARKEY, DAVID J., British seafaring employment levels in peace and war, 1736-1792. (*Proceedings*) Shipping and trade (1750-1950) (Leuven, 1990) 28-37
15601. STEENGAARD, NIELS, The growth and composition of the long-distance trade of England and the Dutch Republic before 1750. In: (*J.D. Tracy (ed.)*) The rise of merchant empires (Cambridge, 1990) 102-152
15602. VERLINDEN, CHARLES, Specerijenroutes in de Middeleeuwen. In: (*Emmanuel Collet, Jacqueline Jacqué (eds.)*) Specerijkelijk: de specerijenroutes (Brussel, 1992) 136-151
15603. WEE, HERMAN VAN DER, Structural changes in European long-distance trade, and particularly in the re-export trade from south to north, 1350-1750. In: (*Tracy, J.D. (ed.)*) The rise of merchant empires (Cambridge, 1990) 14-33
15604. ÅSTRÖM, SVEN-ERIK, Britain's timber imports from the Baltic: some new figures and viewpoints. The Slavonic and East European Review 37, 1989, 57-71

Koopvaardij - om de oost

15605. ATTMAN, ARTUR, The flow of precious metals along the trade routes between Europe and Asia up to 1800. (*Proceedings*) Asian trade routes (Londen, 1991) 7-20
15606. BLUSSÉ, LEONARD, JAN OOSTERHOFF AND TON VERMEULEN, Chinese trade with Batavia in the seventeenth and eighteenth centuries: a preliminary report. (*Proceedings*) Asian trade routes (Londen, 1991) 231-245
15607. BOWEN, HUW V., The 'Little Parliament': the General Court of the East India Company, 1750-1784. HJ 34, 1991, 857-872
15608. BRODACKI, OLAF, Hamburg und der Persische Gulf: ein Kapitel wilhelminisch-deutscher Wirtschaftsgeschichte. ZvHG 77, 1991, 37-76 (*eind 19e - begin 20e eeuw*)
15609. CHATTERJEE, KUMKUM, Trade and Darbar politics in the Bengal Subah, 1733-1757. MAS 26, 1992, 2, 233-274
15610. CHEONG, W.E., The age of Suqua, 1720-1759: the early Hong merchants. (*Proceedings*) Asian trade routes (Londen, 1991) 217-230
15611. DIEBELS, P.G.M., 'Op papier vergaan': onderzoek naar vergane schepen in de archieven van de Verenigde Oostindische Compagnie. Nederlands Archievenblad 95, 1991, 3, 174-190
15612. DILLO, INGRID G., De nadagen van de Verenigde Oostindische Compagnie 1783-1795: schepen en zeevarenden. Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 1992 (proefschrift RUL), 304 p., ill.
15613. EVERAERT, JOHN G., Oost-Indische compagnieën als grootkruideniers (17de - 18de eeuw). In: (*Emmanuel Collet, Jacqueline Jacqué (eds.)*) Specerijkelijk: de specerijenroutes (Brussel, 1992) 208-225
15614. EVERS, HANS-DIETER, Traditional trading networks of Southeast Asia. (*Proceedings*) Asian trade routes (Londen, 1991) 142-152
15615. FARRINGTON, ANTHONY, The cargo of broadcloth carried in the East India Company's eighth voyage. (*Proceedings*) Asian trade routes (Londen, 1991) 193-198
15616. FELDBAEK, OLE, Country trade under Danish colours: a study of economics and politics around 1800. (*Proceedings*) Asian trade routes (Londen, 1991) 96-103
15617. GØBEL, ERIK, Danish country trade routes in Asian waters in the seventeenth and eighteenth centuries. (*Proceedings*) Asian trade routes (Londen, 1991) 104-116
15618. KATO, EIICHI, From pirates to merchants: the VOC's trading policy towards Japan during the 1620s. (*Proceedings*) Asian trade routes (Londen, 1991) 181-192
15619. KIENIEWICZ, JAN, Asian merchants and European expansion: Malabar pepper trade routes in the Indian Ocean world system in the sixteenth century. (*Proceedings*) Asian trade routes (Londen, 1991) 78-86
15620. KONING-VAN DER VEEN, MIA, Dromen over Sabang. Rhenen, eigen uitgave, 1991, 176 p., ruim 200 foto's (*fotoboek over Sabang en de bijna 100-jarige geschiedenis van deze haven op het eiland Poeloe Weh, Noord-Sumatra*)
15621. LANCKER, A.F., De VOC en haar forten. Mars et Historia 25, 1992, 134-146
15622. LATASA VASALLO, P., El comercio triangular entre Filipinas, Mexico y Peru a comienzos del siglo XVII. RHN 1991, nr. 35, 13-28
15623. MATHEW, K.S., AFAL AHMAD, Emergence of Cochin in the pre-industrial era. Pondicherry, Pondicherry University Press, 1990, 153 p., ill.
15624. ——, Maritime trade of Masulpatnam on the Coromandel coast of India during the second half of the 18th century. (*Proceedings*) Shipping and trade (1750-1950) (Leuven, 1990) 8-17
15625. MEYER TIMMERMAN THIJSSEN, D., Twee gouverneurs en een equipagemeester: in en om Malakka 1778-1823. Buren, Uitgeverij Frits Knuf, 1991, 196 p., ill. (*betreft verval van Malakka onder de gouverneurs P.Th. Couperus en Timmerman Thijssen*)
15626. NEAL, LARRY, The Dutch and English East India companies compared: evidence from the stock and foreign exchange markets. In: (*J.D. Tracy (ed.)*) The rise of merchant empires (Cambridge, 1990) 195-223
15627. NIEUHOF, JOHAN, Het gezantschap der Neêrlandtsche Oost-Indische Compagnie, aan den grooten Tartarischen Cham den tegenwoordigen Keizer van China. Franeker, Van Wijnen, 1992 (*fotomech. herdr. ed.-Amsterdam, 1665*), 564 p., ill.
15628. PARMENTIER, JAN, De specerijhandel van de Oostendse Oost-Indiëvaarders (1714-1735). In: (*Emmanuel Collet, Jacqueline Jacqué (eds.)*) Specerijkelijk: de specerijenroutes (Brussel, 1992) 226-235
15629. ——, De holle compagnie: smokkel en legale handel onder Zuidnederlandse vlag in Bengalen, ca. 1720-1744. Hilversum, Verloren, 1992, 96 p., ill.
15630. RAHN PHILLIPS, CARLA, The growth and composition of trade in the Iberian empires, 1450-1750. In: (*Tracy, J.D. (ed.)*) The rise of merchant empires (Cambridge, 1990) 34-101
15631. RAY, ANIRUDDHA (ed.), François Martin: mémoires: travels to Africa, Persia & India. Calcutta, Subarnarekha, 1990, 584 p., ill. (*betreft het verblijf van Martin in Madagascar, Surat, de Perzische Golf en India in de jaren 1665-1670*)
15632. SANTEN, H.W. VAN, Trade between Mughal India and the Middle East, and Mughal monetary policy. (*Proceedings*) Asian trade routes (Londen, 1991) 87-95
15633. SCHWADE, ARCADIO, The first trade routes and relations between Japan and Mexico. (*Proceedings*) Asian trade routes (Londen, 1991) 209-216 (*1611*)
15634. VERLINDEN, CHARLES, Het Atlantische initiatief en de Portugezen in Indië. In: (*Emmanuel Collet, Jacqueline Jacqué (eds.)*) Specerijkelijk: de specerijenroutes (Brussel, 1992) 152-167
15635. VOS, R., Koopman en koning: de VOC en de Maleise tinhandel. Utrecht, Rijksuniversiteit, 1990, 240 p., ill.
15636. WINIUS, G., M.P.M. VINK, The mer-

chant warrior pacified: the VOC (Dutch East India Company) and its changing political economy in India. Delhi, Oxford University Press, 1991, 201 p. (*betreft de gehele octrooi-periode, 1602-1795*)

Koopvaardij - om de west

15637. BUTEL, PAUL, France, the Antilles, and Europe in the seventeenth and eighteenth centuries: renewals of foreign trade. In: (*J.D. Tracy (ed.)*) The rise of merchant empires (Cambridge, 1990) 153-173

15638. GIRAUD, MARCEL, A history of French Louisiana. Vol. 5: The Company of the Indies, 1723-1731. Baton Rouge, Louisiana State University Press, 1991, 544 p., ill.

Koopvaardij - slavenvaart

15639. KLEIN, HERBERT S., Economic aspects of the eighteenth-century Atlantic slave trade. In: (*J.D. Tracy ed.*)) The rise of merchant empires (Cambridge, 1990) 287-310

15640. MANNING, PATRICK, Slavery and African life: Occidental, Oriental and African slave trades. New York, Cambridge University Press, 1990, 263 p., ill.

Koopvaardij - zeilvaart 19e & 20e eeuw

15641. BURMESTER, HEINZ, Petroleumsegler. DSA 14, 1991, 79-98 (*periode 1861-1921*)

15642. CLARK, G.V., Yarns of a Cyprus pilot. Soham, Pentland Press, 1991, 192 p., ill. (*verhalen van zeelieden die vòòr 1914 naar de haven van Famagusta zeilden, waar Clark loods was*)

15643. HAHN-PEDERSEN, MORTEN, Fanø in der Ära der Segelschiffe: ein Überblick. Esbjerg, Fiskeri- og Søfartsmuseet, 1990, 48 p., ill. (*vertaling van in 1989 uitgegeven Deense versie onder de titel 'Fanø i sejlskibstiden - et overblik*)

15644. ——, Fanøs 'jernalder': portraet af en brydningstid. Sjaek'len 1991, 8-48 (*beschrijft de groei en achteruitgang van de vloot van het Deense eiland Fanø in de 19e eeuw; met Engelse samenvatting*)

15645. KAUKIAINEN, YRJÖ, The development of gross freight rates and profitability in international sailing ship trades, 1860-1914: a Finnish sample. (*Proceedings*) Shipping and trade (1750-1950) (Leuven, 1990) 64-73

15646. OMORI, MINORU, The Eisch Boek in Dutch-Japanese trade. (*Proceedings*) Asian trade routes (Londen, 1991) 199-208

15647. TURNBULL, CHARLES H., The last voyage of the Jean F. Anderson. Mystic (CT), Mystic Seaport Museum, 1990, 104 p., ill. (*over de laatste reis van deze Amerikaanse schoener, die in 1941 in een orkaan verging*)

Koopvaardij - stoom- & motorvaart

15648. BOIS, PAUL, Les paquebots de Marseille. Neptunia 1991, nr. 184, 53-62 (*19e en 20e eeuw*)

15649. BOUVARD, RENÉ, Le Ruban bleu de l' Atlantique nord. Neptunia 1991, nr. 184, 16-23 (*de Blauwe Wimpel, de trofee voor de snelste overtocht over de Atlantische Oceaan*)

15650. HYNDS, PAUL, Worldwide high speed ferries. Londen, Conway Maritime Press, 1992, 160 p., ill.

15651. MACHIELSEN, R., De Belgische koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog. Antwerpen, Verbroedering der Belgische zeelieden ter koopvaardij van de beide wereldoorlogen, 1991, 509 p., ill.

15652. MASSIE, D.F., A century on the river: Green Line and Delta Queen Steamboat Company. StB 48, 1991, 257-273 (*Amerikaanse rederij voor het passagiersvervoer, vooral op de rivier de Ohio, opgericht in 1890*)

15653. MOLTENI DE VILLERMONT, CLAUDE, Les croisières. Neptunia 1991, nr. 184, 50-52 (*over het toenemende gebruik van passagiersschepen in de cruisevaart*)

15654. OWENS, HARRY P., Steamboats and the cotton economy: river trade in the Yazoo-Mississippi delta. Jackson, University Press of Minnesota, 1990, 255 p., ill. (*1830-1927*)

15655. TATSUKI, MARIKO, Competition and streamlining on the Pacific routes in the 1920s and 1930s. (*Proceedings*) Shipping and trade (1750-1950) (Leuven, 1990) 84-90

15656. TSOKHAS, KOSMAS, The Eastern & Australian Steamship Company and the shipping dispute between Australia and Japan, 1936-39. BH 34, 1992, 2, 50-68

15657. WOODMAN, RICHARD, Reis naar de Oost: een vrachtschip in de jaren zestig. Baarn, De Boer Maritiem, 1992, 240 p., ill. (*oorspronkelijk verschenen onder de titel 'Voyage East'*)

15658. WRAY, WILLIAM D., The 'Mitsui fight', 1953-1956: Japan and the Far Eastern Freight Conference. (*Proceedings*) Shipping and trade (1750-1950) (Leuven, 1990) 101-109

Walvisvaart

15659. BARTHELMESS, KLAUS, ERICH REUPKE, A/s Oceana: Hamburger Kapital in einer norwegischen Döglingsfangreederei. DSA 14, 1991, 263-318 (*periode 1887-1909; bevat schepenlijst van de rederij met afbeeldingen*)

15660. FEDDERSEN, BEREND HARKE, WOLFGANG ASBACH, Der historische Walfang der Nordfriesen 1. Husum, Nordfriesische Schiffahrtmuseum, 1991, 92 p., ill. (*ter begeleiding van permanente expositie*)

15661. FRANCIS, DANIEL, A history of world whaling. Markham (ONT), Viking/Penguin, 1990, 288 p., ill.

15662. GILKERSON, WILLIAM, Boarders away, with steel: the edged weapons and polearms of the classical age of fighting sail, 1626-1826. Lincoln (RI), Andrew Mowbray, 1991, 160 p., ill.

15663. SANGER, CHESLEY W., 'On good fishing ground but too early for whales I think': the impact of Greenland right whale migration pattern on hunting strategies in the Northern whale fishery, 1600-1900. AN 51, 1991, 221-240

15664. SCHOLL, LARS U., Whale oil and fat supply: the issue of German whaling in the twentieth century. IJMH 3, 1991, 2, 39-62

15665. SLIGGERS, B.C., A.A. WERTHEIM (eds.), 'Op het strand gesmeten': vijf eeuwen potvisstrandingen aan de Nederlandse kust. Zutphen, Walburg Pers, 1992, 120 p., ill.

15666. SONNTAG, JOHANNES-HENDRIK, Der Emder Walfang im 18. Jahrhundert (1766-1799), Teil II. DSA 14, 1991, 223-256

15667. WAGEMAKERS, PETER, Traan- en baleinverwerking: walvis voor zeep, paraplu's en korsetten. OA 44, 1992, 128-131

Zee- en binnenvisserij

15668. BEEK, ARIE TER, De visafslagen in Spakenburg. Tagrijn 1992, 2, 5-17 (*betreft periode 1903-1987*)

15669. ——, Verslagen van de gemeente Bunschoten over de visserij. Tagrijn 1992, 2, 18-22 (*betreft met name de jaren 1914 en 1915*)

15670. BOES, A.J., Brixham, thuishaven van menig voormalig Nederlands vissersvaartuig. BW 47, 1992, 80-83 (*betreft de verkoop van betrekkelijk 'jonge' vissersschepen naar Engeland na het in de vaart komen van nieuwe en beter uitgeruste schepen in Nederland*)

15671. BRIÈRE, JEAN-FRANÇOIS, La pèche française en Amérique du Nord au XVIIIe siècle. Montreal, Fides, 1990, 271 p., ill.

15672. DEVINE, PATRICK KEVIN, In the good old days !: fishery customs of the past. St. John's, Harry Cuff, 1990, 99 p., ill.

15673. DOHERTY, ROBERT, Disputed waters: native Americans and the Great Lake fishery. Lexington, University Press of Kentucky, 1990, 172 p., ill.

15674. HOLM, POUL, Den flåde vi ikke fik: Danske damptrawlere i Nordsoen og ved Island, 1887-1903. Sjaek'len 1991, 49-74 (*betreft de Deense maatschappij 'Dan', opgericht in 1890, die met stoomtrawlers de visserij beoefende; met Engelse samenvatting*)

15675. KEWELOH, HANS-WALTER, Fischerstecken in der Gegenwart: zur Übernahme eines alten Brauchtums in der Gegenwart. In: (*Bente Gulverig Alver en Torunn Selberg (eds.)*), Papers II: SIEF 4th Congress (Bergen, 1990), 365-375

15676. MCCULLOUGH, A.B., The commercial fishery of the Canadian Great Lakes. Ottawa, Environment Canada, 1989, 153 p., ill.

15677. MELCHERS, MARTIN, GEERT TIMMERMANS, Haring in het IJ: de verborgen dierenwereld van Amsterdam. Amsterdam, Stadsuitgeverij, 1992, 168 p., ill.

15678. MORGAN, GERALD, Aberystwyth herring tithes and boat-names in 1730. MW 14, 1991, 7-15

15679. PRONK, BRAM, De pakkentrekkers van de lange deining: de geschiedenis van 30 jaar hektrawling. Den Haag, Uitgeverij Borghouts, 1992, 104 p., 150 foto's, 11 plans

15680. SIEUWERTSEN, W., De visserij en de visafslag van Petten. Zijper Historie Bladen 9, 1991, 2, 5-10, 3, 11-13 en 4, 3-5

15681. STÖLTING, SIEGFRIED, Fische und Fischfang auf Skandinavischen Felsbildern. DSA 14, 1991, 199-222

15682. VENTEGODT, OLE, Skånemarkedets sild. Maritim Kontakt 14, 1990, 3-19 (*samenvatting van de stand van onderzoek naar de haringvangst en -handel in Schonen*)

Kust- en binnenvaart

15683. ARMSTRONG, JOHN, The significance of coastal shipping in British domestic transport, 1550-1830. IJMH 3, 1991, 2, 63-94

15684. HÜCKSTÄDT, HARALD, 'Reiset nach dem Norden': zur Geschichte der Fährverbindung Warnemünde-Gedser. 2. Teil: Von der Eröffnung der Fährlinie bis zu ihrem

Ende im zweiten Weltkrieg. DSA 14, 1991, 99-132

15685. KLAHN, GUSTAV A., Lebend-Fisch für Berlin: eine Transport-Idee aus der Zeit von 1927 bis 1936. DSA 14, 1991, 318-356 (*vrijwel ongewijzigde uitgave van 'Niederschrift über Notwendigkeit und Ermöglichung zur Wiederbelebung der ostpreussischen Küsten-, Binnen- und Haff-Fischerei van Gustav-Adolf Klahn; de voorstellen werden door de overheid niet overgenomen*)

15686. LEE, A. VAN DER, De turfvaart van Venloon naar Den Bosch. Jaarboek Straet en Vaert 11, 1991, 16-27

15687. MANTEN, A.A., De scheepvaart op de Vecht. Maandblad Oud-Utrecht 64, 1991, 118-130

15688. SCHAEFER, ULRICH, Gaffelschoner in Nord- und Ostsee: die Deutsche Küstenschiffahrt unter Segeln. Hamburg, Ernst Kabel Verlag, 1990, 118 p., ill.

15689. SCHOLL, LARS U., Eine Art Eisenbahn mit beweglicher Schiene im Wasser: die Antwort der Binnenschiffahrt auf die Herausforderung durch den landgebundenen Schienenverkehr. Ferrum 62, 1990, 67-77

15690. VERRIPS, JOJADA, Als het tij verloopt ...: over binnenschippers en hun bonden, 1898-1975. Amsterdam, Het Spinhuis, 1992, 261 p., ill.

Ontdekkings- en wetenschappelijke reizen

15691. BELLEC, FRANÇOIS, Tentation de la haute mer: [le siècle des découvreurs]. Parijs, Editions Seghers, 1992, 416 p., ill.

15692. BITTERLI, URS, Die Entdeckung Amerikas: von Kolumbus bis Alexander von Humboldt. München, C.H. Beck, 1991, 544 p., ill.

15693. BROC, N., (ed.), Autour du monde: voyage de François de Pages, 1767-1771. Parijs, Imprimerie nationale, 1991, 304 p., ill.

15694. CATHCART, MICHAEL e.a., Mission to the South Seas: the voyage of the Duff 1796-1799. Melbourne, Parkville, 1990, 172 p., ill.

15695. DAVIES, M. (intr. & transl.), Columbus in Italy: an Italian versification of the letter on the discovery of the New World, with facsimiles of the Italian and Latin editions of 1493. Londen, The British Library, 1991, 56 p., ill.

15696. DREGE, JEAN-PIERRE, Marco Polo en de zijderoute. Houten, Unieboek, 1991, 160 p., ill. (*vertaald uit het Frans*)

15697. EVERS, DIETRICH, Wie war der wahre Entdecker Amerikas. Logbuch 28, 1992, 12-15

15698. GELMAN, D., Columbus and his four fateful voyages. Newsweek, Columbus Special Issue. December 1991, 39-46

15699. HACQUEBORD, LOURENS, Five early European winterings in the Atlantic Arctic (1596-1635): a comparison. Arctic 44, 1991, 2, 146-155

15700. HENIGE, DAVID, The mutinies on Columbus' first voyage: fact or fiction ? TI 23, 1991, 29-37

15701. JACOBSON, TIMOTHY, Discovering America: journeys in search of the New World. Toronto, Key Porter, 1991, 160 p., ill.

15702. JANSEN-SIEBEN, RIA, Specerijen in de Middeleeuwen en Renaissance: botanie, geneeskunde, reizen of: Van Jacob van Maerlant tot Jan van Linschoten. In: (*Emmanuel Collet, Jacqueline Jacqué (eds.)*) Specerijkelijk: de specerijenroutes (Brussel, 1992) 182-207

15703. KADIR, DJELAL, Columbus and the ends of the earth: Europe's prophetic rhetoric as conquering ideology. Berkeley (CA), Columbia University Press, 1992, 236 p., ill.

15704. KAJDANSKI, EDWARD, The authenticity of Maurice Benyowsky's account of his voyage through the Bering Sea: the earliest description and the earliest drawings of St. Lawrence Island. TI 23, 1991, 51-79 (*Benyowsky vertrok op 11 mei 1771 van het schiereiland Kamchatka en arriveerde op 21 september 1771 in de haven van Macao*)

15705. KING, PETER (ed.), South: the story of Shackleton's last expedition, 1914-17. Londen, Century, 1992, 208 p., ill.

15706. KNOX-JOHNSTON, R., In the wake ... of Columbus. MC 1992, nr. 58, 14-17

15707. LITVINOFF, B., 1492: the year and the era. Londen, Constable, 1992, 272 p., ill. (*(cultuur)historische impressie van Europa in de tweede helft van de 15e eeuw, met daarin gepast de ontdekkingsreizen van Columbus*)

15708. MADEIRA SANTOS, MARIA EMíLIA, Joao Pereira Dantas: um homem da expansao europeia: a experiência na carreira da India, a notícia na corte de Paris. Lissabon, Instituto de investigaçao científica tropical, 1990 (Serie Separatas no.223), 13 p., ill. (*de Portugese edelman Pereira Dantas maakte in de zestiger jaren van de 16e eeuw reizen naar Indië, Afrika en Florida*)

15709. MOOLENBURGH, J.O.C.H., San Salvador. (Den Haag), bij de auteur, 1991, 36 p., krtn. (*betreft controverse over het eerste eiland dat Columbus in 1492 op het westelijk halfrond bereikt zou hebben*)

15710. QUINN, DAVID B., Columbus and the North: England, Iceland and Ireland. WMQ 49, 1992, 278-297 (*activiteiten van Columbus vòòr 1492*)

15711. REINKE-KUNZE, CHRISTINE, Aufbruch in die weisse Wildnis: die Geschichte der deutschen Polarforschung. Hamburg, Ernst Kabel Verlag, 1992, 479 p., ill. (*geschiedenis van 125 jaar poolonderzoek*)

15712. ROBICHON, JEAN-PIERRE, Charles Alexandre Lesueur et l'Australie. RM 1991, nr. 422, 88-108 (*betreft een reis naar Australië omstreeks 1800*)

15713. RUSSELL, JEFFREY BURTON, Inventing the flat earth: Columbus and modern historians. New York, Praeger, 1991, 117 p., ill.

15714. SEALEY, NEIL E., An examination of the geography of three major contenders for Columbus' first landfall in 1492. TI 23, 1991, 39-50 (*betreft de eilanden San Salvador, Samana Cay en Grand Turk*)

15715. SHARP, J.J., Discovery in the North Atlantic. Halifax, Nimbus Publishing, 1991, 144 p., ill. (*ontdekkingsreizen in het tijdperk vòòr en na Columbus*)

15716. SLOT, B.J., Abel Tasman en de ontdekking van Nieuw-Zeeland. Amsterdam, Otto Cramwinckel, 1992, 126 p., ill., krt.

15717. STRUZIK, EDWARD, Northwest passage: the quest for an Arctic route to the east. Toronto, Key Porter, 1991, 152 p., ill.

15718. ZAUNER, PHYLLIS, Voyage of discovery. Compass 62, 1992, 1, 2-9 (*betreft Columbus*)

15719. (VASCO DA GAMA), Vasco da Gama: de ontdekking van de zeeweg naar Indië: een ooggetuigenverslag 1497-1499. Baarn, Hollandia, 1991, 120 p., ill. (*vertaald uit het Duits*)

Loods-, bergings- en reddingswezen

15720. BAKER, T. LINDSAY, Lighthouses of Texas. College Station, Texas A & M University Press, 1991, 128 p., ill.

15721. BEUKEMA, HANS, Op kruispost: zeilende loodsen voor de Nederlandse kust. Haarlem, Stichting Spiegel der Zeilvaart, 1991, 168 p., ill. (*verhalen van Nederlandse loodsen uit het begin van de 20e eeuw; heruitgave van editie 1983*)

15722. CAPPELS, W.P.R.A., Lasten en baten rond het redden van drenkelingen: de financiële factor binnen het Nederlandse vertoog over schijndood in de tweede helft van de 18e eeuw. TSG 17, 1991, 271-294

15723. GLEASON, SARAH C., Kindly lights: a history of the lighthouses of Southern New England. Boston, Beacon, 1991, 175 p., ill.

15724. HAHN-PEDERSEN, MORTEN, Danish North Sea lightships. Esbjerg, Fiskeri- og Søfartsmuseet, 1991, 64 p., ill. (*verscheen ook in het Deens*)

15725. JOUSTRA, SJOUKE, Vertrouw nooit een zeeloods. Baarn, De Boer Maritiem, 1991, 100 p. (*verhalen van loodsreizen op de Schelde en tijdens de Tweede Wereldoorlog*)

15726. OSTERSEHLTE, C., Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffsbrüchiger. Hamburg, Ernst Kabel Verlag, 1991, 144 p., ill. (*opgericht in 1865*)

15727. SCHOL, AAD, Texelse jutters. Schoorl, Pirola, 1991, 96 p., ill. (*gesprekken met strandvonders en jutters*)

15728. SYME, MARTEN, Rocket corps and brigades on the Australian coast. Newsletter of the Australian Association for Maritime History 1992, nr. 50, 9-12 (*deze vorm van hulp aan schipbreukelingen kwam in Australië veel vaker voor dan die waarbij gebruikt werd gemaakt van reddingboten*)

15729. WIJSENBEEK, A.Th., Vuur- en bakengelden voor de Zuiderzeeschippers. SdZ 16, 1992, 5, 23-26

15730. (VUURTORENS) Lighthouses in Australia. Dickson, Australian Archives, 1991, 172 p. (*overzicht van bronnen betreffende vuurtorens in Australische archieven*)

Sleepvaart

15731. BOES, ALBERT, 'Klassieke' grote zeeslepers, een uitstervend type. BW 47, 1992, 48-51

15732. BURG, G. VAN DER, J.A. HEIJLIGER, Op 21 november 1940 hielp de slb. Amsterdam de slb. Ebro. Lekko 17, 1992, nr. 173, 331-335

15733. GASTON, M.J., Tugs and towing: a worldwide survey of the vessels, technique and development of the towing business. Glasgow, Patrick Stephens, 1991, 195 p., ill. (*beschrijft de geschiedenis van de sleepvaart, voornamelijk in West-Europa en de Verenigde Staten*)

15734. HECK, W. VAN, AD VAN ZANTEN, Enkele Rijnsleepboten uit 1963. Lekko 17, 1992, nr. 178, 131-133

15735. HEIJLIGER, J.A., Fa. W. Bouwman en Zonen in Zierikzee. Lekko 17, 1992, nr. 175, 35-38 (*opgericht in 1946*)

15736. WIT, P. DE, Uit de grijze oudheid. De

sleepboot 7, 1992, nr. 45, 149-156 (*over de sleepvaart met jaaglijn in Groningen*)

Pleziervaart

15737. CHARLES, DANIEL, Plaisance française: du canotage au yachting 1822-1860. Neptunia 1992, nr. 185, 36-44

15738. SISK, HAL, L'invention du catamaran européen. LCM 62, 1992, 12-27 (*uitvinding van Sir William Petty, waarvan de auteur een replica construeerde*)

De mens op zee en in de haven

15739. ALLEN, MICHAEL, Western rivermen, 1763-1861: Ohio and Mississippi boatmen and the myth of the alligator Horse. Baton Rouge, Louisiana State University Press, 1990, 261 p., ill.

15740. ANDERSEN, RAOUL, Nineteenth-century American banks fishing under sail: its health and injury costs. Canadian Folklore Canadien 12, 1990, 2, 101-122

15741. ANSON, PETER F., The sea apostolate in the port of London. Londen, The Apostleship of the sea, England and Wales, 1991, 77 p., ill. (*heruitgave bij het honderdjarig bestaan van een publicatie van de medeoprichter van 'The Apostleship of the Sea' te Glasgow in 1920*)

15742. ARBEILLE, ALAIN, Capitaine au long cours. Parijs, Editions France Empire, 1991, 398 p., ill. (*herinneringen van een koopvaardijofficier, die alle wereldzeeën bevoer*)

15743. ARZEL, PHILIPPE, Les officiers de port: régisseurs de l'escale. LCM 62, 1992, 2-11 (*met historisch overzicht*)

15744. AVRICH, PAUL, Kronstadt 1921. Lawrenceville (NJ), Princeton University Press, 1991, 271 p., ill. (*betreft een opstand van zeelieden tegen het bolsjewistische bewind*)

15745. BARTLETT, MERRILL L., Lejeune: a marine's life, 1869-1942. Columbia (SC), University of South Carolina Press, 1991, 240 p., ill. (*Lejeune was met name verantwoordelijk voor de totstandkoming van het Amerikaanse Corps Mariniers als een onafhankelijk onderdeel*)

15746. BOUMAN, J., 'Dichter bij Dordt ...': oude binnenvaart onder zeil. Dordrecht, bij de auteur, 1991, 72 p., foto's (*autobiografische verhalen van een aantal oud-binnenvaartschippers; met verbindende notities van de auteur*)

15747. BROOKESMITH, FRANK, I remember the tall ships. Londen, Seafarer Books, 1991, 270 p., ill. (*de auteur beschrijft zijn reizen in de twintiger jaren op de 'William Mitchell' naar Chili en op de 'Kilmallie' naar Peru*)

15748. BUCHET, CHRISTIAN, Le tour du monde de l' amiral Anson (1740-1744). Parijs, Editions France-Empire, 1991, 422 p., ill.

15749. BUSH, BRITON C., 'Brace and be dam'd': work stoppages on American whaleships, 1820-1920. IJMH 3, 1991, 2, 95-107

15750. CABANTOUS, ALAIN, Dix mille marins face à l'océan: les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVIIe et XVIIIe siècles (vers 1660-1794): étude sociale. Parijs, Editions Publisud, 1991, 672 p., ill.

15751. ——, Les gens de mer et les autres: vision d'un monde (XVIIe - XIXe siècles). Canadian Folklore Canadien 12, 1990, 2, 39-52

15752. CASSON, LIONEL, The ancient mariners: seafarers and sea fighters of the Mediterranean in ancient times; second edition. Lawrenceville (NJ), Princeton University Press, 1991, 299 p., ill. (*eerste druk 1959*)

15753. CELARDO, JOHN, Shifting seas: racial integration in the United States Navy, 1941-1945. Prologue 23, 1991, 230-235

15754. CHARLES, T.N., Three generations of a seegoing family. SB 66, 1992, 195-202 (*leden van de familie Hains uit Devonport waren van ca 1850-ca 1950 werkzaam op schepen in de Noordatlantische vaart*)

15755. CHRISTOPHER, T., MICHAEL J. WATTS, My ancestor was a merchant seaman: how can I find out more about him? Londen, The Society of Genealogists, 1991, 84 p., ill. (*vrijwel ongewijzigde herdruk van de editie 1986*)

15756. CLAIR, SYLVIE (ed.), Les galères de la République par Louis Redon communard déporté. Parijs, Presses du C.N.R.S., 1990, 272 p., ill.

15757. COOTE, JOHN, Submariner. Londen, Leo Cooper, 1991, 240 p., ill. (*autobiografisch verslag van de carrière van de auteur in onderzeeërs van 1942 t/m 1957, inclusief zijn diensttijd bij het tiende flottielje in de Middellandse Zee*)

15758. DAEMS, W., Columbus zonder franje. EOS Magazine. Wetenschap & Technologie voor de mens nr. 3, 1992, 6-18

15759. DAVIES, J.D., Gentlemen and tarpaulins : the officers and men of the Restoration Navy. Oxford, Clarendon Press, 1991, 270 p., ill.

15760. DE DECKER, J.M., Du temps de la marine à voile ...: quand nos ancêtres etaient colons, aventuriers, explorateurs, 4: sur les routes transatlantiques. Neptunus 35, 1991, 2, 3-9 (*vervolg van nr. 15045*)

15761. DEMAUS, A.B., Captain John Williams of Aberaeron (1856-1929). MW 14, 1991, 54-63

15762. DOR-NEV, Z., Columbus and the age of discovery. Londen, Harper-Collins, 1991, 365 p., ill.

15763. DUGUAY-TROUIN, RENÉ, Mémoires de Duguay-Trouin: lieutenant général des armées navales, commandeur de l' ordre royal militair de Saint-Louis. Parijs, France-Empire, 1991, 226 p., ill.

15764. EGLINTON, EDMUND, The Mary Fletcher: seven days in the life of a West-Country coasting ketch; ed. and intr. by Basil Greenhill. Exeter, University of Exeter Press, 1990, 85 p., ill. (*fictief verhaal over het wel en wee op een zeilende kustvaarder, verteld door een zeeman op basis van zijn eigen ervaringen*)

15765. FELDKAMP, URSULA, Von 'Deutschen Indianern', 'hässlichen Negerschnuten' und einem 'fixen Aesculap': das Tagebuch der Geschwister Schreiber von 1852 an Bord des Auswandererseglers Goethe. DSA 14, 1991, 9-68

15766. FOSTER, CHARLES C., Conchtown USA: Bahamian fisherfolk in Riviera Beach, Florida. Boca Raton, Florida Atlantic University Press, 1991, 176 p., ill. (*een in het begin van de 20e eeuw van de Engelse Bahama-eilanden naar Florida geëmigreerde vissersgemeenschap met een eigen cultuur, volksliederen en-verhalen*)

15767. FUSON, ROBERT H., Het scheepsdagboek van Christoffel Columbus. Utrecht, Bruna, 1991, 272 p., ill.

15768. GATES, D., Who was Columbus. Newsweek, Columbus Special Issue. December 1991, 29-31

15769. GEISTDOERFER, ALIETTE, Ethnologie d' une culture maritime qui disparaît: Saint-Pierre et Miquelon (France). Canadian Folklore Canadien 12, 1990, 2, 123-142

15770. HAAS, KEES DE, Een zeeman in oorlogstijd: herinneringen van Bertus Ras. BW 47, 1992, 5, 166-169 (*voer op de sleepboten 'Schelde' en 'Dexterous'*)

15771. HAZENBERG, K., Het leven aan boord van de 'Volti Subito'. SdZ 16, 1992, 3, 38-40 (*een zeiltjalk voor de binnenvaart*)

15772. HEIMERMAN, BENOIT, GERARD JANICHON, Charcot, le gentleman des pôles. Rennes, Editions Ouest-France, 1991, 260 p., ill.

15773. HOLK, ANDRÉ VAN, Scheepsinventarissen op schrift: aspecten van materiële cultuur. (*Proceedings*) Scheepsuitrusting en -inventaris (Groningen, 1992) 42-55

15774. HUGHES, BETI ISABEL, David John Jones, Morfa Bychan, 1895-1918. MW 13, 1990, 100-110 (*gebaseerd op dagboekaantekeningen van een jonge zeeman, die in 1918 omkwam toen zijn schip op een mijn liep*)

15775. JACOBS, I., Dienaar van de Vereenigde Oost-Indische Compagnie in Bengalen en Coromandel: werk en levensloop van Jacob Eilbracht (1738-1804). Leiden, R.U./ Faculteit geschiedenis, 1991 (doctoraal scriptie geschiedenis), 57 p. tekst, 42 p. bijl., bronnen en lit.

15776. JAFFEE, WALTER W., Rites of passage. The Compass 60, 1990, 3, 10-13 (*betreft bepaalde gewoonten, bijvoorbeeld bij het passeren van de evenaar*)

15777. JOHNSON, ROBERT ERWIN, Bering Sea escort: life aboard a coast guard cutter in World War II. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1992, 144 p., ill. (*de auteur nam als zeventienjarige in 1941 dienst bij de Amerikaanse kustwacht en beschrijft het leven aan boord van de 'Haida' tijdens een vredesmissie en de daarop volgende convooidienst*)

15778. JONG, CORNELIS DE, Scrimshaw auf den Unterkiefer eines Pottwals in Bloemfontein, Südafrika. DSA 14, 1991, 257-262 (*mogelijk afkomstig van de in Londen thuishorende bark 'Victoria' die in de periode 1838-1842 de walvisvangst bedreef*)

15779. JONGE, NIENKE DE e.a. (eds.), Echt relaas van de muiterij op het Oostindisch Compagnieschip Nijenburg. Amsterdam, Terra Incognita, 1992, 98 p., ill. (*heruitgave van de editie 1764 met inleiding, commentaar en woordverklaringen*)

15780. KEUNING, M. DE, Strandroverij langs de Hollandse kust in de achttiende eeuw. TvZ 11, 1992, 1, 5-28

15781. KING, GEORGE, A love of ships. Emsworth, Kenneth Mason, 1991, 294 p., ill. (*autobiografie van een Schot, die in 1941 als midscheepsman aanmonsterde en zijn carrière eindigde als managing director van de BP Tanker Company's vloot van 300 schepen*)

15782. KOLLIS, H., Het geslacht Plas: zeevaarders en boeren uit de Zeevang. Bergen, H. Kollis, 1991, 644 p., ill. (*genealogisch overzicht met talrijke gegevens over zeevarende familieleden*)

15783. KONING, HANS, Columbus: his enter-

prise: a revealing account of a man and his motives. Londen, Latin American Bureau, 1991, 137 p., ill.

15784. KRIEKEN, G.S. VAN, De missies van Thomas Hees naar Algiers, Tunis en Tripoli (1675-1685). Sharqiyyât 4, 1992, 1, 21-39 (*belangrijke doelstelling was steeds de loskoop van gevangen genomen zeelieden*)

15785. LAGUETTE, J.A.Ph., Een reisverslag naar de Oost uit 1873. Mars et Historia 26, 1992, 95-101 (*betreft een reis van de zouaaf C. Graus naar Indië met de SS Tromp, waarvan hij in een brief van 12 juli 1873 aan zijn ouders verslag doet*)

15786. LLOYD, LEWIS, Captain Lewis Holland Thomas (1812-1888) as a Pacific trader, 1835-1848/9. MW 14, 1991, 25-53

15787. LOGUE, BARBARA J., In pursuit of property: disease and death in a Massachusetts commercial port, 1660-1850. JSoH 25, 1992, 2, 309-344 (*onderzoek op basis van gezinsreconstructie te Nantucket*)

15788. MCWILLIAMS, H.H., The loneliness of the long-distance swimmer. SB 66, 1992, 11-19 (*autobiografisch; ondergang 'destroyer depot ship' HMS 'Hecla', 12 november 1942, west van de Straat van Gibraltar*)

15789. MOER, A. VAN DER, Jan van Amstel (1618-1669). MB 102, 1992, 166-172 (*in Gemert geboren en te Schijndel overleden kapitein bij de Admiraliteit, voornamelijk die te Amsterdam*)

15790. MOOR, J. DE, M. SALVERDA (red.), 'Uit menschlievendheid zoude ik barbaar kunnen worden': reizen in Azië 1770-1830. Amsterdam, Uitgeverij L.J. Veen, 1992 (Den Haag, Letterkundig Museum: Schrijversprentenboek nr. 32), 167 p., ill. (*het betreft de Nederlandse reizigers/auteurs J.G. Haafner, Q.M.R. VerHuell, J. Olivier en P.P. Roorda van Eysinga*)

15791. MOOR, J.A. DE, P.G.E.I.J. VAN DER VELDE (eds.), De werken van Jacob Haafner, deel I. Zutphen, De Walburg Pers, 1992 (Werken Linschoten Vereeniging XCI), 367 p., ill. (*Jacob Gotfried Haafner verbleef van 1773-1786 in India en Ceylon; het verhaal van zijn belevenissen aldaar en van zijn reizen legde hij vast in onder meer de twee hier gereproduceerde reisverhalen, gepubliceerd in resp. 1806 en 1820: 'Lotgevallen op eene reize van Madras via Tranquebaar naar het eiland Ceilon' en 'Lotgevallen en vroegere zeereizen'*)

15792. MOULIN DE LABARTHETE, JEAN DU, Des marins dans la tourmente. Parijs, Nouv. éd. latines, 1990, 155 p., ill. (*Tweede Wereldoorlog*)

15793. MÜNS, HEIKE, Handschriftliche seemännische Liederbücher auf Deutschen Segelschiffen. DSA 14, 1991, 373-388

15794. MYTUM, HAROLD, Mariners at St. Dogmaels, Pembrokeshire: the evidence from gravestones. MW 13, 1990, 18-32 (*19e en 20e eeuw*)

15795. NEUT, R. VAN DER, Straf en tucht aan boord van schepen. Mars et Historia 26, 1992, 88-95

15796. NOULLET, BERNARD, Christophe Colomb le marin. Neptunia 1992, nr. 185, 2-11

15797. NUIS, J., J.B. Verheij, marinier in Atjeh 1875-1876. In: (*H.F. Fabri e.a. (eds.)*) Mars et Historia 1966-1991: De Nederlandse Vereniging ter beoefening van de Militaire Historie 25 jaar (Gouda, 1991) 150-171

15798. POCOCK, TOM, Sailor King: the life of King William IV. Londen, Sinclair-Stevenson, 1991, 254 p., ill. (*besteedt vooral aandacht aan de jaren 1779-1790, toen de latere William IV in actieve dienst was bij de Royal Navy*)

15799. POTTER, E.B., Admiral Arleigh Burke. New York, Random House, 1990, 494 p., ill.

15800. RAATS, G., De Belgische zeelieden en hun verenigingen. Sirene 43, 1992, nr. 167, 23-26 (*historisch overzicht*)

15801. RUST, ERICH C., Naval officers under Hitler: the story of crew 34. New York, Praeger, 1991, 248 p., ill. (*collectieve biografie van 318 mannen, die zich in 1934 bij de Kriegsmarine aanmeldden om zeeofficier te worden; zie ook nr. 13931*)

15802. SAGARRA, A., La deserción en la marina espanola del siglo XVIII. RHN 1991, nr. 35, 63-75

15803. SCHNALL, UWE, '... Unnd ein Jeden vermahnet ein Exempel daran zu nemen': Bemerkungen zur Dezimierung der Besatzungen durch Disziplinarmassnahmen auf Langreisen im 16. Jahrhundert, besonders während der Weltumsegelung des Olivier van Noort 1598 bis 1601. DSA 14, 1991, 356-372

15804. SÉBILEAU, BERNARD, Nous étions trois marins de Blaye. Ville, eigen uitgave, 1991, 343 p., ill. (*gebaseerd op 18e eeuwse dagboekaantekeningen van drie kapiteins uit Blaye*)

15805. SMITH, JOHN S., DAVID STEVENSON (eds.), Fermfolk and fisherfolk: rural life in Northern Scotland in the eighteenth and nineteenth centuries. Aberdeen, Aberdeen University Press, 1989, 101 p., ill.

15806. STAPELKAMP, HERMAN, Hendrik Hardes (1815-1871): grondlegger moderne Japanse scheepsbouw en industrie. TvZ 11, 1992, 1, 29-39

15807. STEUSLOFF, WOLFGANG, Seefahrer-Mitbringsel von der Baltikum- und der Weissmeerfahrt: Zeugnisbeispiele maritimer Kulturkontakte im 19. und 20. Jahrhundert. DSA 14, 1991, 409-428

15808. STÖLTING, SIEGFRIED (ed.), Seemanns-Erinnerungen von Fritz Heysel, Hans Constabel, Fritz Bülter. Bremerhaven, NWD-Verlag, 1990, 112 p., ill.

15809. TANTER, FRÉDÉRIC, Les Abris du Marin. LCM 64, 1992, 30-47 (*beschrijft de geschiedenis van het in 1900 opgerichte instituut 'Oeuvre des Abris du Marin', dat zeemanshuizen in een groot aantal Bretonse kustplaatsen exploiteerde*)

15810. THOMAS, D.A., Christopher Columbus: master of the Atlantic. Londen, A. Deutsch, 1991, 244 p., ill.

15811. TRAIZET, JACQUES, La vie à bord des paquebots. Neptunia 1991, nr. 184, 44-49

15812. TURNER, RICHARD, Capt. David Davies, Tal y Don, Nefyn, and his family. MW 13, 1990, 111-114

15813. ——, The life of captain John Hughes, Brig y Don, Caernarfon. MW 14, 1991, 67-76 (*1868-1947*)

15814. WERLICH, DAVID P., Admiral of the Amazon: John Randolph Tucker, his confederate colleagues and Peru. Charlottesville, University Press of Virginia, 1990, 353 p., ill. (*Tucker nam in 1826 dienst bij de U.S. Navy, schaarde zich bij het uitbreken van de Burgeroorlog aan de zijde van de geconfederaten en kreeg na de nederlaag het bevel over een gecombineerd Peruviaans-Chileense vloot in hun strijd tegen Spanje*)

15815. WORTEL, TH.P.H., Een meid bij Slag van Lowestoft. In: (*H.F.Fabri e.a. (eds.)*) Mars et Historia 1966-1991: De Nederlandse Vereniging ter beoefening van de Militaire Historie 25 jaar (Gouda, 1991) 218-225 (*over de Slag bij Lowestoft 1665, mede aan de hand van een in 1706 verschenen boekje: Het wonderlyk leven en de dappere oorlogsdaaden van de kloekmoedige land- en zeeheldin: [een Maastrichts meisje ter zee]*)

15816. ZULUETA, JULIáN DE, Health and military factors in Vernon's failure at Cartagena. MM 78, 1992, 2, 127-141 (*beschrijft de oorzaken van het mislukken van de aanval van de Engelse vice-admiraal Vernon in 1741 op Cartagena, West-Indië*)

15817. ZYSBERG, ANDRÉ, Les galériens: vies et destins de 60.000 forçats sur les galères de France, 1680-1748. Parijs, Seuil, 1991, 288 p., ill.

15818. (HEINE) With Perry to Japan: a memoir by William Heine; transl. with an introduction and annotations by Frederic Trautmann. Honolulu, University of Hawaii Press, 1990, 235 p., ill. (*Engelse vertaling van een deel van de memoires van de Duitse illustrator William Heine, die belast was met artistieke en wetenschappelijke werkzaamheden tijdens de Amerikaanse marine-expeditie naar Japan onder bevel van Matthew C. Perry, 1853-1854*)

Schip en scheepsbouw - algemeen

15819. AKVELD, LEO, De uitrusting van Het Wapen van Essen van de Amsterdamse admiraliteit op zijn eerste reis in het najaar van 1666. (*Proceedings*) Scheepsuitrusting en -inventaris (Groningen, 1992) 32-41

15820. BARNARD, JOHN E., John Barnard the younger, shipbuilder of Ipswich and Harwich 1705-1784. MM 78, 1992, 2, 155-175

15821. BORGSCHULZE, SIEGFRIED, Die Weinschiffe vom Douro. Logbuch 28, 1992, 47-53

15822. BROWN, DAVID K. (ed.), The eclipse of the big gun: the warship 1906-1945. Londen, Conway Maritime Press, 1992, 192 p., ill.

15823. DESSENS, H.J.A., De inventaris van de aak Alles Heeft Een Tijd (1914). (*Proceedings*) Scheepsuitrusting en -inventaris (Groningen, 1992) 105-114

15824. GREENMAN, D., Twenty-five years of container ships. SM 27, 1992, 1, 14-18; 2, 28-32

15825. HARLAND, J.H., Catchers and corvettes: the steam whalecatcher in peace and war, 1860-1960. Rotherfield (East Sussex), Jean Boudriot Publications, 1992, 448 p. met tekst, scheepsbouwkundige tekeningen en foto's (*in 1862 werd in Noorwegen de eerste als zodanig ontworpen en door een stoommachine voortgestuwde walvisjager gebouwd; in WW II gebruikten Engeland en Duitsland het zeer wendbare type schip voor de onderzeebootbestrijding en voor mijnenveegoperaties*)

15826. KRÜTZFELDT, LUTZ, Literaturbericht zur Geschichte des modernen Deutschen Seeschiffbaus bis 1945. DSA 14, 1991,

157-198

15827. LAVERY, BRIAN (ed.), The line of battle: the sailing warship 1650-1840. Londen, Conway Maritime Press, 1992, 192 p., ill.

15828. LEMMERS, A.A., De duikboot van Anton Lipkens en Olke Uhlenbeck. EIT 1, 1992, 1, 8-23 (*een Nederlandse ingenieur en een idem marine-officier ontwierpen in de jaren 1830 een nimmer tot realiteit geworden duikboot, waarvan zich een model in de Marinemodellenkamer in het Rijksmuseum bevindt*)

15829. MARZARI, MARIO, I Camuffo e barche: cinque secoli di costruzioni navali. Monfalcone, Edizione della Laguna, 1991, 172 p., ill. (*een dynastie van scheepsbouwers, die van 1470 t/m 1974 onafgebroken in Chioggia nabij Venetië werkzaam is geweest*)

15830. ——, Le trabaccolo: caboteur de l' Adriatique. LCM 64, 1992, 18-29 (*meest gebruikte zeilvrachtschip in de Adriatische Zee in de 19e en 20e eeuw*)

15831. McALLISTER, IAIN, Solway Maid: le testament de William Fife. LCM 65, 1992, 36-51 (*de Solway Maid was het laatste schip dat - in 1939 - van stapel liep van de Schotse scheepswerf Fife & Son, waar vanaf het begin van de 19e eeuw drie generaties Fife de scepter hadden gezwaaid*)

15832. MUSCAT, JOSEPH, Le xprunara: un bâtiment traditionnel maltais. Neptunia 1992, nr. 185, 22-32

15833. ROBERTS, R. FRED, Ships built on the river Clwyd. MW 14, 1991, 16-21 (*met een lijst over de periode 1767-1911*)

15834. SCHUTTEN, G.J., Mededelingen over de inventaris van de grote praam. (*Proceedings*) Scheepsuitrusting en -inventaris (Groningen, 1992) 90-104

15835. UNGER, RICHARD W., The art of medieval technology: images of Noah the shipbuilder. New Brunswick (NJ), Rutgers University Press, 1992, 168 p., ill.

15836. VIGNE, BERNARD, CHRISTIAN DORQUES, Nacelles de Languedoc, bateaux des pêcheurs des étangs. LCM 62, 1992, 28-41 (*platbodems geschikt voor de visserij in de kustmeren*)

Schip en scheepsbouw - scheepsbouw

15837. BAUDEZ, L., De civiele scheepsbouwers te Antwerpen tijdens het Franse bewind, 1792-1814. Sirene 42, 1991, nr. 166, 17-23

15838. BOYDEN, RICHARD, 'Where outsized paychecks grow on trees': war workers in San Francisco shipyards. Prologue 23, 1991, 253-259

15839. BRAAM, A. VAN, Over de omvang van de Zaandamse scheepsbouw in de 17e en 18e eeuw. Holland 24, 1992, 1, 33-49.

15840. CRAIG, ROBIN, A note on shipbuilding in the port of Sunderland. IJMH 3, 1991, 2, 109-119

15841. DAVIS, R. Ch., Shipbuilders of the Venetian arsenal: workers and workplace in the preindustrial city. Baltimore, The John Hopkins UP, 1991, 270 p., ill.

15842. DOMENICHINO, J., Construction navale, politique étatique, stratégies patronale et ouvrières: les Chantiers et Ateliers de Provence de Port-de-Bouc (1950-1965). MS 156, 1991, 45-74

15843. ELLMERS, DETLEV, HEINRICH WALLE, Wilhelm Bauer, der erste U-Boot-Konstrukteur. In: Technikmuseum U-Boot Wilhelm Bauer: kleine Geschichte und Technik der deutschen U-Boote (Bremerhaven, 1990), 29-36

15844. HAUSEN, JÜRGEN, HEINZ ZIMMERMANN, Über 100 Jahre Eisenbahn-Fährschiffbau (Schickau Seebeckwerft AG). Bremerhaven, 1990, 16 p.

15845. KEUNING, ED DE, Scheepswerf Gebrs. Tijssen [een levend monument]. Leids Jaarboekje 83, 1991, 159-166

15846. LEHMANN, L.Th., Baldissera Quinto Drachio: visione del Drachio. Amsterdam, bij de auteur, 1992, 55 p., lijntekeningen (*16e-eeuws manuscript over de bouw van galeien in Venetië; Italiaans origineel met Engelse vertaling*)

15847. MARQUARDT, KARL HEINZ, Eighteenth-century rigs and riggings. Londen, Conway Maritime Press, 1992, 352 p., ill.

15848. MC KINLAY, A., Maîtres ou employeurs?: travail et rapports d' autorité dans la construction navale: l' exemple des chantiers de la Clyde (1900-1939). MS 156, 1991, 75-94

15849. NIEMEYER, A.F.J., Zeven eeuwen scheepsbouw langs het Spaarne. EIT 1, 1992, 1, 24-36

15850. OLIVEIRA, FERNANDO, O livro da fábrica das naus. Lissabon, Edifício de Marinha, 1991, 385 p. (*manuscript van een Dominicaner monnik uit omstreeks 1580, uitgegeven in een transcriptie van 1898 met een volledige Engelse vertaling*)

15851. OOSTERVELD, M.W.C., Maritiem Research Instituut Nederland 60 jaar. Schip & Werf/De Zee 2, 1992, 170-176

15852. RIEDEL, G.J., Vor 115 Jahren: Kuhwärder Schiffswerft. SI 43, 1992, 189-190 (*later uitgegroeid tot Blohm + Voss*)

15853. RIJKE, A., 75 jaar B.V. Scheepswerf en Machinefabriek De Biesbosch-Dordrecht, 1917-1992. Dordrecht, B.V. Scheepswerf en Machinefabriek De Biesbosch, 1992, 96 p., ill. (*niet in de handel*)

15854. ROOK, HANS-JOACHIM, Der erste Deutsche Doppelschrauben-Schnelldampfer 'Augusta Victoria': Hintergründe der Auftragserteilung an die Stettiner Vulcan-Werft. DSA 14, 1991, 139-156

15855. SMIT, P.A., Van marktschuit tot tuindersschuit. Historisch Jaarboek Westland 4, 1991, 39-60

15856. STAMMERS, M.K., Irish Sea wherries, schooners or shallops. MW 13, 1990, 78-83 (*18e en 19e eeuw*)

15857. WEIR, GARY E., Building American submarines, 1914-1940. Washington (DC), Naval Historical Center, 1991, 171 p., ill.

Schip en scheepsbouw - schip

15858. BACH, NIELS, Dagmar Aaen: en Esbjergkutters usaedvanlige livslob. Sjaek'len 1991, 87-94 (*betreft een in 1931 gebouwd vissersvaartuig, waarmee nu een tocht rond de Noordpool wordt gemaakt; met Engelse samenvatting*)

15859. BOES, ALBERT, Voormalige Zuiderzeelijnschepen: een taai ras ! BW 47, 1992, 120-124 (*vracht- en passagiersschepen*)

15860. BOS, R., Het oude en nieuwe leven van de 'Vertrouwen'. SdZ 16, 1992, 1, 12-17 (*vervolg van nr. 14556*)

15861. BOURDON, PHILBERT, Il y a quarante ans ...: le naufrage du Flying Enterprise. Neptunia 1992, nr. 185, 33-35

15862. DEMAUS, A.B., From aristocrat to tramp: Wanderer, R.Y.S. MW 13, 1990, 5-14 (*driemastschoener met motoraandrijving, opgenomen in het Royal Yacht Squadron, gebouwd in 1878 en na diverse naamswijzigingen gesloopt in 1926*)

15863. DEWBERRY, SUZANNE, Perils at sea: the sinking of the SS Montebello. Prologue 23, 1991, 260-265 (*zonk eind 1941, getroffen door een Japanse torpedo*)

15864. DIRKZWAGER, J.M., Stoomkanonneerboot type Staunch. SH 27, 1992, 85-86

15865. DREYER, W., 'Cap Polonio': ein Schiffsschicksal im Spiegel der Zeitgeschichte. SI 43, 1992, 71-73, 104-106 (*passagiersschip van de Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtgesellschaft, gebouwd in de jaren 1914-17, gesloopt in 1935*)

15866. EERLAND, WILLEM, Viermastbark 'Herzogin Cecilia'. BW 47, 1992, 19-22 (*in 1902 gebouwd te Bremerhaven, in 1935 op de rotsen van Devon gelopen*)

15867. GAWRONSKI, JERZY, BAS KIST EN ODILIA STOKVIS-VAN BOETZELAER, Hollandia Compendium: a contribution to the history, archaeology, classification and lexicography of a 150 ft. Dutch East Indiamen (1740-1750). Amsterdam, Elsevier Science Publishers, 1992, 530 p., ill. (*na inleidende hoofdstukken over de stand van zaken bij onderwater archeologisch onderzoek van schepen van de VOC, de scheepsbouw in de eerste helft van de 18e eeuw en de gemiddelde inventaris van een schip à de 'Hollandia' volgt een geillustreerd overzicht van de in het wrak van de 'H' aangetroffen vondsten*)

15868. GRÖBNER, JOHANN, Das französische 74-Kanonen-Schiff Achille (1803-05) und sein Modell (1). Logbuch 28, 1992, 58-65

15869. GROOT, W.A. DE, Een oorlogsramp op 't eiland Marken: het vergaan van den stoomlogger Maria Christina, V.L. 40. Goudriaan, De Groot, 1991, 32 p., ill. (*betreft de Eerste Wereldoorlog; heruitgave van editie Den Haag, 1924*)

15870. HAAS, KEES DE, 'Roode Zee' en 'Oostzee' naar Frankrijk verkocht: sleepbootexport in de vorige eeuw. BW 47, 1992, 90-91

15871. HAGE, W.A., Ander nieuws over het vergaan van het ss 'Soemba'. BW 47, 1992, 62-64 (*5 januari 1941 op de Atlantische Oceaan*)

15872. KOENEN, JOS, VD 10//'Franciscus Xaverius': het verhaal van een zeilend vissersschip: 1936-1992. SZ 16, 1992, 4, 22-27

15873. KOOP, GERHARD, Die Schlachtschiffe der Scharnhorst-Klasse. Bonn, Bernard & Graefe, 1991, 176 p., ill. (*betreft de Scharnhorst en de Gneisenau*)

15874. KRUIK, L.M., De geschiedenis van Hr. Ms. Tromp. Mars et Historia 25, 1991, 81-93

15875. KUHLMANN, OLAF, S.M. Linienschiff Wettin: Torpedoboot S 33. Logbuch 28, 1992, 66-69

15876. KUHNE, HOLGER, Der Schoner 'Johanne': Levenslauf eines kleinen Handelsseglers von 1861 bis 1875. DSA 14, 1991, 69-78

15877. LATHAM, TIMOTHY JOHN, The history of the topsail schooner Mary Ashburner. MW 13, 1990, 35-43 (*in 1877 gebouwd in Barrow-in-Furness en in 1913 na een aanvaring gezonken*)

15878. LEEK, B.M., These splendid ships: the Cable & Wireless Cableship 'Recorder' of 1954. SB 66, 1992, 474-478

15879. ——, These splendid ships: the Federal Steam Navigation Co.'s 'Essex' of 1954. SB 66, 1992, 383-390
15880. ——, These splendid ships: the icebreaker/tanker 'Manhattan' of 1969. SB 66, 1992, 536-540
15881. ——, These splendid ships: P. & A. Campbell's White Funnel Fleet and the 'Bristol Queen', 1940. SB 66, 1992, 229-235
15882. ——, These splendid ships: the Royal Research ship 'John Briscoe' of 1956. SB 66, 1992, 117-121
15883. ——, These splendid ships: the Wilh. Wilhelmsen motorship 'Taurus' of 1935. SB 66, 1992, 56-60
15884. LEMOS, WILLIAM, The Quest for the Santa María. USNIP 118, 1992, 4, 109-112 (*Spaanse walvisvaarder, in 1565 bij Labrador gezonken*)
15885. MCCART, N., 'Oronsay': one of the trend-setting post-war liners of the Orient Line. SM 27, 1992, 3, 32-35 (*gebouwd in 1949*)
15886. MILLER, W.H., S.s. 'United States': the story of America's greatest liner. Sportsford (Somerset), P. Stephens Ltd., 1991, 224 p., foto's (*gebouwd in 1950/52 bij de Newport News Shipbuilding & Dry Dock Comp.*)
15887. NORTH, CHRISTINE, REX HALL, The Penvearn: a Cornish connection. MW 14, 1991, 113-124 (*begin 20e eeuw*)
15888. NOTTELMANN, DIRK, 'HMCS Sackville': die letzte 'Flower-class' Korvette. Logbuch 28, 1992, 16-17
15889. ——, Die osmanische Panzerkorvette Iclaliye oder die Geschichte eines 'unwichtigen' Schiffes. Logbuch 28, 1992, 44-46 (*liep in 1870 van stapel, deed later onder andere dienst als opleidings- en woonschip en werd in 1928 gesloopt*)
15890. OFFREY, CHARLES, Du paquebot de luxe au paquebot fonctionnel: Normandie et France. Neptunia 1991, nr. 184, 31-37 (*de Normandie werd in 1935 en de France in 1960 gebouwd*)
15891. OSTERSEHLTE, CHRISTIAN, Die bremischer Eisbrechdampfer Siegfried und Wodan. Logbuch 28, 1992, 4-11
15892. PASTOR, XAVIER, The ships of Christopher Columbus: Santa Maria, Nina and Pinta. Londen, Conway Maritime Press, 1992, 128 p., ill.
15893. ——, The Columbus ships: a detailed examination of the historical reconstructions of the Nina, Pinta and Santa Maria (conclusion). MS 79, 1991, 23-32
15894. PAULUN, HANS-JÜRGEN, Seefalke: schwimmendes Exponat des Deutschen Schiffahrtsmuseum. Brilon Godenhagen, Arbeitskreis historischer Schiffbau, 1992, 54 p., ill. (*Duitse bergingssleepboot uit 1925, nu als museumschip te Bremerhaven in gebruik*)
15895. POCHON, FRANÇOIS, Les vaquelottes du Cotentin. LCM 63, 1992, 30-43 (*betreft de vier van dit type bewaard gebleven vissersvaartuigen, nu voor de pleziervaart in gebruik*)
15896. RANDOLPH, EVAN, Fouled anchors ? Foul blow. AN 52, 1992, 94-101 (*reactie op nr. 15903*)
15897. RHYS-JONES, GRAHAM, The loss of the Bismarck: who was to blame ? NWCR 45, 1992, 1, 25-44
15898. SALEMKE, G., Orion: ehemaliges Schulschiff der Deutschen Lufthansa. Logbuch 28, 1992, 18-22
15899. TROJANOWICZ, A., 'John J. Harvey': sixty years of outstanding service. StB 48, 1991, 285-291 (*geschiedenis van een blusboot van de brandweer van New York, te water gelaten Todd Shipyard, Brooklyn, oktober 1931*)
15900. TURNER, C.W.R., Life and tragic death of a Liverpool barque. SB 66, 1992, 556-564 (*'The Highfields', gebouwd in 1892 in Stockton-on-Tees, in juni 1902 na een aanvaring vergaan voor de ingang van de Tafelbaai*)
15901. USOV, V.Iv., The Kronshtadt class battle cruisers. WI 28, 1991, 4, 382-387 (*verscheen eerder in 1989 in Sudostroeni = Shipbuilding; de Kronshtadt liep in 1939 van stapel*)
15902. UTLEY, JONATHAN G., An American battleship at peace and war: the U.S.S. Tennessee. Lawrence, University Press of Kansas, 1991, 162 p., ill. (*gebouwd in de Eerste Wereldoorlog en op 7 december 1941 nog bij Pearl Harbor in gebruik*)
15903. WEGNER, DANA M., An apple and an orange: two Constellations at Gosport, 1853-1855. AN 52, 1992, 77-93 (*betreft de Constellation, die te Baltimore, Maryland wordt tentoongesteld als een in 1797 ter plaatse gebouwd schip, maar volgens de auteur een in 1855 te Norfolk, Virginia gebouwd schip van dezelfde naam zou zijn*)
15904. ——, The Constellation mystery solved. MM 78, 1992, 2, 202-210 (*zie voorgaand nummer*)

Schip en scheepsbouw - voortstuwing

15905. DIRKZWAGER, J.M., De Marinemodellenkamer: problemen bij de introductie van de scheepsschroef. SH 27, 1992, 132-133
15906. ——, De Nederlandse marine als pionier in de technische ontwikkeling: ontwikkeling en gebruik van stoomketels in het tweede kwart van de 19de eeuw. TvZ 11, 1992, 1, 41-57
15907. HOVING, A.J., Early Dutch paddlewheelers: paddlewheel technology illustrated by models in the Rijksmuseum's Marinemodellenkamer collection. MS 79, 1991, 59-63
15908. VERKLEIJ, C.J., 100 jaar dieselmotor. Schip & Werf/De Zee 2, 1992, 71-74

Schip en scheepsbouw - bewapening

15909. BOUDRIOT, JEAN, La caronade dans la marine française. Neptunia 1992, nr. 185, 12-16
15910. CERNUSCHI, ERNESTO, Sparammo meglio di quali tutti: le artiglirie navali italiane negli anni di guerra 1940-1943: una revisione critica. RiM 125, 1992, 3, 93-104
15911. REILLY JR., JOHN C., The iron guns of Willard Park. Washington (DC), Naval Historical Center, 1991, 107 p., ill. (*een gids van het in Willard Park, de Marinewerf te Washington, geëxposeerde geschut*)

Schip en scheepsbouw - versiering

15912. VIAN, LOUIS-RENÉ, L'âge d'or de la décoration à bord des paquebots français. Neptunia 1991, nr. 184, 38-43

Maritieme archeologie

15913. ADAMS, JONATHAN, ANDRÉ VAN HOLK, THIJS MAARLEVELD, Dredgers and archaeology: shipfinds from the Slufter. Alphen a/d Rijn, Ministerie van W.V.C., 1990, 198 p., ill.
15914. CROOME, ANGELA, The United States' abandoned shipwreck act goes into action: a report. IJNA 21, 1992, 1, 39-53 (*hierbij een lijst van 142 scheepswrakken, die zijn opgenomen in het 'National Register of Historic Places'*)
15915. EASTON, N. ALEXANDER, CHARLES D. MOORE, Test excavations of subtidal deposits at Montague Harbour, British Columbia, Canada - 1989. IJNA 20, 1991, 269-280
15916. ELLMERS, DETLEV, Schiffsarchäologische Experimente in Deutschland. In: (*Mamoun Fansa (ed.)*) Experimentelle Archäologie in Deutschland/Archäologische Mitteilungen aus Nordwestdeutschland, Beiheft 4 (Oldenburg, 1990) 192-200
15917. GAWRONSKI, JERZY, Classificatie van een vondstcomplex afkomstig uit de 18e-eeuwse Oostindiëvaarder Hollandia. (*Proceedings*) Scheepsuitrusting en -inventaris (Groningen, 1992) 70-79
15918. GESNER, PETER, Pandora: an archaeological perspective. S. Brisbane, Queensland Museum, 1991, 58 p., ill. (*beschrijft de ontdekking in 1977 van het wrak van de in 1779 gebouwde Pandora en de opgravingen in de periode 1983-1986*)
15919. KLEIJ, P., Aanloop Molengat. Vondstgroep leer. Met een bijdrage over botanisch materiaal. Alphen a/d Rijn, Afdeling Archeologie onder water van het Ministerie van WVC, 1992 (Project Aanloop Molengat. Tussentijdse rapportage nr. 6), 52 p., ill. (*gegevens over de huiden aangetroffen in het wrak van een 17e-eeuwe koopvaarder voor de zuidwestkust van het eiland Texel*)
15920. ——, Texelstroom IV - herkomst en bestemming van een onbekende koopvaarder. (*Proceedings*) Scheepsuitrusting en -inventaris (Groningen, 1992) 80-89
15921. KONSTAM, ANGUS, A comparison between finds from an 18th century British warship and an inventory of her ordnance stores. (*Proceedings*) Scheepsuitrusting en -inventaris (Groningen, 1992) 56-63
15922. MAISONNEUVE, BERNARD DE e.a., Excavation of the Maidstone, a British man-of-war lost off Noirmoutier in 1747. IJNA 21, 1992, 1, 15-26
15923. MÄSS, VELLO, Prospects for underwater archaeology in the Eastern Baltic. IJNA 20, 1991, 313-320
15924. OWEN, N.C., Hazardous 1990-1991: interim report. IJNA 20, 1991, 325-334 (*de Hazardous werd in 1698 in Engeland gebouwd, daarna door de Fransen veroverd en zonk in 1706*)
15925. PARRY, STEVEN, SEAN Mc GRAIL, A prehistoric plank boat fragment and a hard from Caldicot Castle Lake, Gwent, Wales. IJNA 20, 1991, 321-324
15926. REINKE-KUNZE, Chr., Die Römer am Rhein. SI 43, 1992, 141-142 (*betreft Keulen en omstreken*)
15927. SARRAZIN, JENNY, The fireplace, cooking and eating utensils from a 17th century beurtschip. (*Proceedings*) Scheepsuitrusting en -inventaris (Groningen, 1992) 23-31
15928. SCILLIANO, MARTINE, PATRICIA SIBELLA, Amphores: comment les identi-

fier? Aix-en Provence, Edisud, 1991, 134 p., ill.

15929. SIMOSSI, ANGELIKI, Underwater excavation research in the ancient harbour of Samos: September-October 1988. IJNA 20, 1991, 281-298

15930. VLIERMAN, KAREL, De uitrusting en inventaris van een kleine 15e-eeuwse kogge. (*Proceedings*) Scheepsuitrusting en -inventaris (Groningen, 1992) 10-22

Stuurmanskunst

15931. ASHLEY, RAYMOND E., The search for longitude. AN 51, 1991, 252-266

15932. KENDAL, BRIAN, A brief description of the major Second World War navigational aids. JN 45, 1992, 70-79

15933. KNOX-JOHNSTON, ROBIN, In the wake of Columbus. JN 45, 1992, 1-12 (*beschrijft een zeiltocht in 1989, waarbij gebruik werd gemaakt van 15e eeuwse instrumenten en methoden en Columbus' zeilaanwijzingen zoveel mogelijk werden gevolgd*)

15934. MÖRZER BRUYNS, W.F.J., Navigation on Dutch East India Company ships around the 1740s. MM 78, 1992, 2, 143-154

15935. RICHARDSON, F.C., Radionavigation in the UK in World War II. JN 45, 1992, 60-69

15936. RICHEY, MICHAEL, The navigational background to 1492. JN 45, 1992, 266-284

15937. (HAZEWINKEL). Handleiding om op verschillende wijzen de breedte buiten den middag of meridiaan te vinden door waarnemingen aan de zon of starren, door Abraham C. Hazewinkel. Gedrukt voor rekening van den schrijver. Uitgegeven te Groningen bij R.J. Schierbeek, 1827. Tweede, aanzienlijk verbeterde en aangevulde druk uitgegeven bij de Wed. G. Hulst van Keulen te Amsterdam in 1839. Fotografische herdruk van de tweede druk, voorzien van het Voorberigt bij de eerste druk en van een inleiding door W.van Koldam. Veendam, Veenkoloniaal Museum, 1992, (125) p.

Kartografie en oceanografie

15938. DAVID, A. e.a. (eds.), The charts and coastal views of captain Cook's voyages. Vol. II, The voyage of the 'Resolution' and 'Adventure', 1772-1775. Londen, The Hakluyt Society, 1992 (Extra Series, vol. 44), inl. + portefeuille met reproducties van 250 kaarten, landopdoeningen, enz. (*zie nrs. 10569 en 11679*)

15939. ENTERLINE, JAMES, Cryptography in the Yale Vinland map. TI 23, 1992, 13-27

15940. FERNANDEZ-ARMESTO, F., Columbus and maps. MC 1992, nr. 58, 2-5

15941. HARLEY, J.B., Maps and the invention of America. MC 1992, nr. 58, 8-12

15942. OKHUIZEN, EDWIN, De (on)mogelijkheid van een Noordoost Passage in het Europese kaartbeeld van de 15de en eerste helft 16de eeuw. CT 11, 1992, 1, 24-30

15943. PALM, L.C., Columbus' wereldbeeld: de mythe van de platte aarde. Natuur & Techniek 60, 1992, 4, 234-245

15944. RUGGLES, RICHARD I., A country so interesting: the Hudson's Bay Company and two centuries of mapping, 1670-1870. Montreal, Mc Gill-Queen's University Press, 1991, 300 p., ill.

15945. WALLIS, H., Compass points: is the Paris map the long-sought chart of Christopher Columbus? MC 1992, nr. 58, 20-21

Havens en waterwegen

15946. AGUIAR CARDOSO CORREIA E SILVA, ANTóNIO LEAO DE, A influencia do Atlântico na formaçao de portos em Cabo Verde. Lissabon, Instituto de investigaçao científica tropical, 1990 (Serie Separatas no. 228), 14 p.

15947. BAARS, K.E., Varend vervoeren: van Amsterdam tot de Rijn: 100 jaar Merwedekanaal. Utrecht, Stichting Matrijs, 1991, 191 p., foto's

15948. BARFUSS, KARL MARTEN, Der Wiederaufbau der bremischen Häfen nach dem Zweiter Weltkrieg aus technischer, hafenwirtschaftlicher und hafenpolitischer Sicht. Bremisches Jahrbuch 69, 1990, 203-260

15949. BEECHERT, EDWARD D., Honolulu: crossroads to the Pacific. Columbia (SC), University of South Carolina Press, 1991, 210 p., ill. (*Honolulu Harbour van eind 18e eeuw tot heden*)

15950. BIJLSMA, W.M., De nooit gebruikte verbinding Amsterdam-Zuiderzee: kanaal door Waterland en Marken. IJsselmeerberichten 1991, 4, 16-19

15951. DEKEMA, DIRK, 350 jaar trekvaart Naarden-Muiden. Tussen Vecht en Eem 9, 1991, 4, 195-198

15952. HENWOOD, PHILIPPE, Images de la Penfeld: l'arsenal de Brest de Louis XIV au Second Empire. LCM 65, 1992, 12-23

15953. JARVIS, ADRIAN, G.F. Lyster and the role of the dock engineer, 1861-1897. MM 78, 1992, 2, 177-199 (*betreft de haven van Liverpool*)

15954. ——, Prince' Dock: a magnificent monument of mural art. Liverpool, Merseyside Portfolios, 1991, 84 p., ill.

15955. KOEN, D.T., Utrecht havenstad?: zeventiende- en achttiende-eeuwse plannen tot aanleg van een scheepvaartverbinding met de Zuiderzee. Jaarboek Oud-Utrecht 1991, 121-142

15956. LAMBOOIJ, HERMAN, Een eeuw schipperen: de omstreden kanalisatie van West-Friesland. Schoorl, Pirola, 1991, 159 p., ill.

15957. LLOYD, LEWIS, Pwllheli: the port and mart of LLŷn. Caernarfon, 1991, 335 p., ill. (*betreft voornamelijk de periode tussen 1835 en 1880, toen de haven het meest floreerde*)

15958. MAC ORLAN, PIERRE, Brest sur les pas de Mac Orlan. LCM 65, 1992, 24-35 (*samenvatting van een bijdrage voor 'Portraits de France' uit 1926 over de havenstad Brest*)

15959. MANTEN, A.A., Keulse vaart vervangen door het Merwedekanaal. Tijdschrift Historische Kring Breukelen 7, 1992, 1, 4-17

15960. McCARRON, KEN, Fort Perch Dock and the defence of the Mersey. Liverpool, Merseyside Portfolios, 1991, 80 p., ill.

15961. OSTERSEHLTE, CHRISTIAN, Bremens schwimmende Feuerwehr. Bremisches Jahrbuch 69, 1990, 89-132

15962. SCHAFTENAAR, H., De aanleg van de Naarder- en Muidertrekvaart. De Omroeper: historisch tijdschrift voor Naarden 4, 1991, 2, 74-80

15963. SCHUESSLER, RAYMOND, River of sorrows: building the Panama Canal. Compass 62, 1992, 1, 14-17

15964. SHAW, RONALD E., Canals for a nation: the Canal era in the United States, 1790-1860. Lexington, University Press of Kentucky, 1990, 284 p., ill. (*benadrukt het belang van de aanleg van kanalen voor het openleggen van de Verenigde Staten*)

15965. ——, Erie water west: a history of the Erie Canal, 1792-1854. Lexington, University of Kentucky Press, 1990, 449 p., ill.

15966. SMITH, TIM, Hydraulic power in the port of London. IAR 14, 1991, 1, 64-88

15967. TWYMAN, L.J., Part Natal harbour and the colonial politics of Natal 1894-1897. Historia 36, 1991, 2, 5-16

15968. VOS, Ch.J., Scheepsliften van toen, nu en morgen in het hart van België. Histechnicon 17, 1991, 4, 24-29

Zee- en binnenvaartrecht

15969. PELAEZ, MANUEL J., Los contratos de fletamento en el derecho Catalano-Balear y Pisano-Genoves: notas y reflexiones jushistoricas sobre la institucion fletamentaria y sobre el transporte. REDNMyA 3/4, 1989, 277-301 en 7, 1991, 913-978

15970. SANZ I GARCIA, ARCADI, La historiografia Catalana del derecho maritimo: Antonio de Capmany, Ernest Moline i Brases, Ferran Valls i Taberner, Josep Ma. Font i Rius. REDNMyA 3/4, 1989, 235-244

15971. SCHAAL, KATHARINA, Schiffbruch in der Rechtssprechung des Lübecker Rats im Spätmittelalter. Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde 70, 1990, 71-101

15972. TEITLER, G., Een mijlpaal voorbij: Nederland en de Noordzee-conventie, 1882-1910. TvZ 11, 1992, 1, 59-71 (*betreft voornamelijk de Nederlandse maatregelen ter uitvoering van de conventie, die onder andere de driemijlszone vastlegde*)

15973. VALLS I TABERNER, FERRAN, El derecho mercantil y el derecho marítimo en los Estados de la corona de Aragón durante el reinado de Jaime I. REDNMyA 5/6, 1990/91, 537-557 (*betreft de 13e eeuw*)

15974. ZUNARELLI, STEFANO, Le origini del principio della libertà del commercio marittimo internazionale ed i prodromi de suo superamento. REDNMyA 5/6, 1990/91, 601-623

Agenda

20 maart 1993: De Society for Nautical Research organiseert in samenwerking met de International Commission of Maritime History en het National Maritime Museum een conferentie te Greenwich over het onderwerp *New Researchers in Maritime History*. Inlichtingen: dr. Roger Knight, 'New Researchers Conference', National Maritime Museum, Greenwich, Londen SE10 9NF, Groot-Brittannië.

Mei 1993: De Stichting Maatschappijgeschiedenis organiseert een conferentie over *De Republiek tussen zee en vasteland. Externe relaties en hun interne effecten in de economie, de cultuur en de staat omstreeks 1580-1795*. Voorstellen voor papers kunnen worden ingediend tot uiterlijk 15 september 1992. Inlichtingen: dr. C. A. Davids, p/a vakgroep geschiedenis R.U.L., Postbus 9515, 2300 RA Leiden, tel. 071-272763 of dr. A. Knotter, p/a Gemeentearchief Amsterdam, Amsteldijk 67, 1074 HZ Amsterdam, 020-6646916.

21 - 25 juni 1993: In Chicago wordt het vijftiende internationale congres over cartografie gehouden. Inlichtingen: The Herman Dunlap Center for the History of Cartography, The Newberry Library, 60 West Walton Street, Chicago, IL 60610, USA.

Augustus 1993: Conferentie van de North Sea Society te Aberdeen. Inlichtingen: John Edwards, Aberdeen Maritime Museum, Schoolhill, Aberdeen AB9 1FQ, Groot-Brittannië.

Augustus / september 1993: *Management, finance and industrial relations in maritime industries* in Glasgow, Schotland. Het ligt in de bedoeling dat de zelfde voordrachten tevens zullen worden gehouden op het 11e *International congress of economic history* in Milaan, Italië (1994). Inlichtingen: Dr. Simon P. Ville, Dept. of Economic History, Australian National University, GPO Box 4, Canberra, ACT 2601, Australië.

2 - 4 september 1993: Third British-Dutch Maritime History Conference te Glasgow over het onderwerp *Technical Change and the Emergence of Modern Shipping, 1850-1914*. Inlichtingen: dr. Gordon Jackson, Department of History, University of Strathclyde, 16 Richmond Street, Glasgow G1 1XQ, Groot-Brittannië.

6 - 10 september 1993: *International congress of maritime museums triennial conference* in Barcelona, Spanje. Inlichtingen: Secretaris-generaal van het ICMM, Altonaer Museum, Museumstrasze 23, D-2000 Hamburg.

6 - 10 december 1993: *New directions in maritime history*, conferentie van de International Commission of Maritime History en de Australische Association of Maritime History. Inlichtingen: Dept. of History, University of Western Australia, Nedlands, WA 6009, Australië.

Augustus / september 1994: 11e *International congress of economic history* te Milaan, Italië (zie de aankondiging augustus/september 1993).

RICHTLIJNEN VOOR AUTEURS

Kopij

De redactie gaat ervan uit dat een aangeboden artikel niet reeds is gepubliceerd of elders ter publicatie in aanbieding is. Indien een artikel meer dan 6000 woorden beslaat moet contact worden opgenomen met de redactiesecretaris. Een artikel in het Engels, Duits of Frans kan bij uitzondering worden opgenomen na overleg met de redactie. Kopij moet in zijn getikt op A4 formaat met dubbele regelafstand en brede marge. Titel, onder- en subtitels duidelijk en consistent aangeven. Kopij moet in **vijfvoud** en compleet worden ingeleverd, d.w.z.: tekst, bijlagen, notenapparaat, eventuele illustraties/tabellen/grafieken enz. met onderschrift. Annotatie dient te geschieden volgens *Aanwijzingen voor tekstbewerking en annotatie*, uitgegeven door het Nederlands Historisch Genootschap te Den Haag en aldaar verkrijgbaar (tel: 070-3140363).
De redactie heeft het recht om, in overleg met de auteur, wijzigingen in taalkundige zin in de tekst aan te brengen. De auteur dient met de kopij een kort curriculum vitae mee te zenden, evenals haar/zijn adres en telefoonnummer.

Illustraties

Illustraties moeten worden ingeleverd als zwart/wit glansfoto's minimaal op formaat 13 x 18 cm. De auteur moet zonodig aangeven waar ze in de tekst behoren te worden geplaatst. Kaartjes en grafieken moeten in O.I. inkt zijn getekend. Bij tabellen duidelijk aangeven hoe ze moeten worden gezet.
De auteur regelt zelf auteursrechten van derden op fotomateriaal enz. Het door de auteur geleverde illustratiemateriaal wordt na publicatie van het artikel zo spoedig mogelijk geretourneerd.

Proeven

De auteur ontvangt van de redactiesecretaris de eerste drukproef. Deze dient binnen de aangegeven termijn gecorrigeerd teruggezonden te worden aan de redactiesecretaris. Extra correctie (wijzigingen of aanvullingen achteraf door de auteur in de drukproef aangebracht in afwijking van de origineel ingeleverde tekst) moet met een afwijkende kleur worden aangebracht. Extra correctie is buitengewoon kostbaar: deze kosten kunnen de auteur in rekening worden gebracht.

Overdrukken

Elke auteur ontvangt na publicatie twintig overdrukken van haar/zijn artikel.

PRODUKTIE: GRAFISCH SERVICEBUREAU MARCUS – AMSTELVEEN