Tijdschrift voor zeegeschiedenis

Jaargang 12, 1993, 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 12, NR. 2

OKTOBER 1993

TEN GELEIDE

Van de redactie

Tegen de tijd dat deze nieuwe aflevering van het *Tijdschrift* onder de ogen van de lezers komt, is de ouderwets Nederlandse zomer al weer voorbij. Graag vraagt de redactie de aandacht van de welwillende lezer voor andermaal een gevarieerde bundel artikelen over het Nederlandse maritieme verleden. Al eerder werden in het *Tijdschrift* bijdragen geplaatst, die waren gebaseerd op het materiaal uit de *Marinemodellenkamer* van het Rijksmuseum te Amsterdam. Hoe rijk deze verzameling wel is en welk een schat aan gegevens de collectie bevat voor de maritieme historicus, moge blijken uit de inhoud van deze aflevering van het *Tijdschrift*. De heer A. Lemmers beschrijft in zijn bijdrage over de 'kunstklip' de betreurenswaardige val van één van zijn jeugdhelden. De heer W.G.M.H. Canisius verhaalt over een negentiende-eeuwse 'smart-bomb', ontworpen door de horlogemaker, uitvinder én tegelijkertijd vermeende troonpretendent van Lodewijk XVII. Mevrouw P. Vermeulen doet verslag van een, gegeven de tijd waarin het verhaal zich afspeelt, wat merkwaardige vereniging van reders die zich tegen de stroom van de technologische ontwikkelingen in, bleef sterk maken voor het zeilschip.
Uiteraard ontbreken in deze aflevering niet de recensies en een lange lijst van nieuwe maritiem-historische artikelen en boeken.

Paul van Royen

INHOUD

BIJDRAGEN

De kunstklip van Aeneae en de leugen van Asmus (*A. Lemmers*)... 111

De buis van Bourbon: een hoogst explosieve uitvinding (*W.G.M.H. Canisius*)..... 129

Pleidooi voor de zeilvaart. Een vereniging van reders van zeilschepen aan het einde van de negentiende eeuw (*Petra Vermeulen*)..... 141

MEDEDELINGEN

Over de auteurs..... 159

Ter herinnering..... 160

LITERATUUR

Boekbesprekingen..... 162

Nieuwe boeken en artikelen (*P. Boon*)..... 182

AGENDA..... 127, 158, 159

BIJDRAGEN

De kunstklip van Aeneae en de leugen van Asmus*

A. Lemmers

Het is nooit leuk als een held van zijn voetstuk valt. Joachim (Jochem) Pietersz. Asmus (1756-1832) kan gelden als een dergelijke held: hij was de grondlegger van de Marinemodellenkamer, de enorme collectie scheepsmodellen en technische modellen die de marine in de loop der negentiende eeuw aanlegde. Al aan het eind van de achttiende eeuw begon Asmus met het verzamelen van modellen uit de voormalige Admiraliteitsgebouwen en het stimuleren van modelbouw op de werven. In 1817 werd op zijn initiatief door de minister van Marine, J.C. van der Hoop, de Modellenkamer opgericht, waarvan Asmus de eerste opzichter werd[1]. Deze ruim 1500 modellen tellende verzameling vormt sinds 1885 een niet onaanzienlijk onderdeel van de collectie van de afdeling Nederlandse Geschiedenis van het Rijksmuseum te Amsterdam.
Het enige wat van Asmus bekend was, afgezien van een aantal modellen die hij had geproduceerd, was dat hij in 1797 samen met Jan Blanken Jansz. een studiereis langs de Franse zeehavens maakte om materiaal te verzamelen dat voor de Bataafse marine van technisch belang kon zijn. De periode tussen 1800 en 1817 is echter een blanco in Asmus' loopbaan, met uitzondering van enkele stukken (tot omstreeks 1803) die betrekking hebben op de afwikkeling van een reis naar Frankrijk en op grond waarvan de indruk wordt gewekt dat Asmus tegen die tijd in ongenade was gevallen. Hoe kwam het zo dat Asmus van het toneel der prominenten bij de marine verdween? Eén van de laatste affaires waarin hij figureerde vóór zijn tijdelijke verdwijning naar de achtergrond, was het plan voor de barricadering van havens en zeegaten, waarbij vooral een ontwerp van de zogenaamde 'kunstklip' van de hand van H. Aeneae een grote rol speelde.
In het Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaartmuseum' te Amsterdam bevindt zich een aantal stukken uit 1800 over de kunstklip, gebundeld onder de titel *Verzameling der verhandelingen over de defencie der zeegaten*, toegeschreven aan J.P. Asmus (afb. 1)[2]. Op het eerste gezicht lijken deze stukken de indruk over de niet al te gelukkige afloop van de kunstklip van Aeneae te bevestigen. Het is bekend dat Asmus een alternatief voor Aeneae's kunstklip had bedacht, de zogenaamde 'waterruiter'. Onbekend is daarentegen de vernietigende kritiek van J. Blanken en J. Florijn op Asmus' waterruiter. Bovendien is deze kritiek zó negatief dat deze meer weg heeft van een persoonlijke vendetta. Bij nadere beschouwing van de stukken bleek echter dat deze niet in chronologische volgorde waren gerangschikt, maar wel zó dat zij beginnen met het voorstel van de kunstklip en eindigen met wat een gefundeerde en redelijke kritiek op de kunstklip van Aeneae lijkt. Chronologische ordening levert evenwel nog geen antwoord op de vragen waarop Blanken's en Florijn's persoonlijke aanval was gebaseerd, waar Asmus zijn kennis van de

kunstklip van Aeneae vandaan haalde en waarom de stukken op zo'n misleidende manier waren geordend. Echter, als bij toeval is het dagboek van Asmus dat juist over de periode 1800 tot en met 1801 handelt, bewaard gebleven[3]. En daarin vinden we de antwoorden op onze vragen.

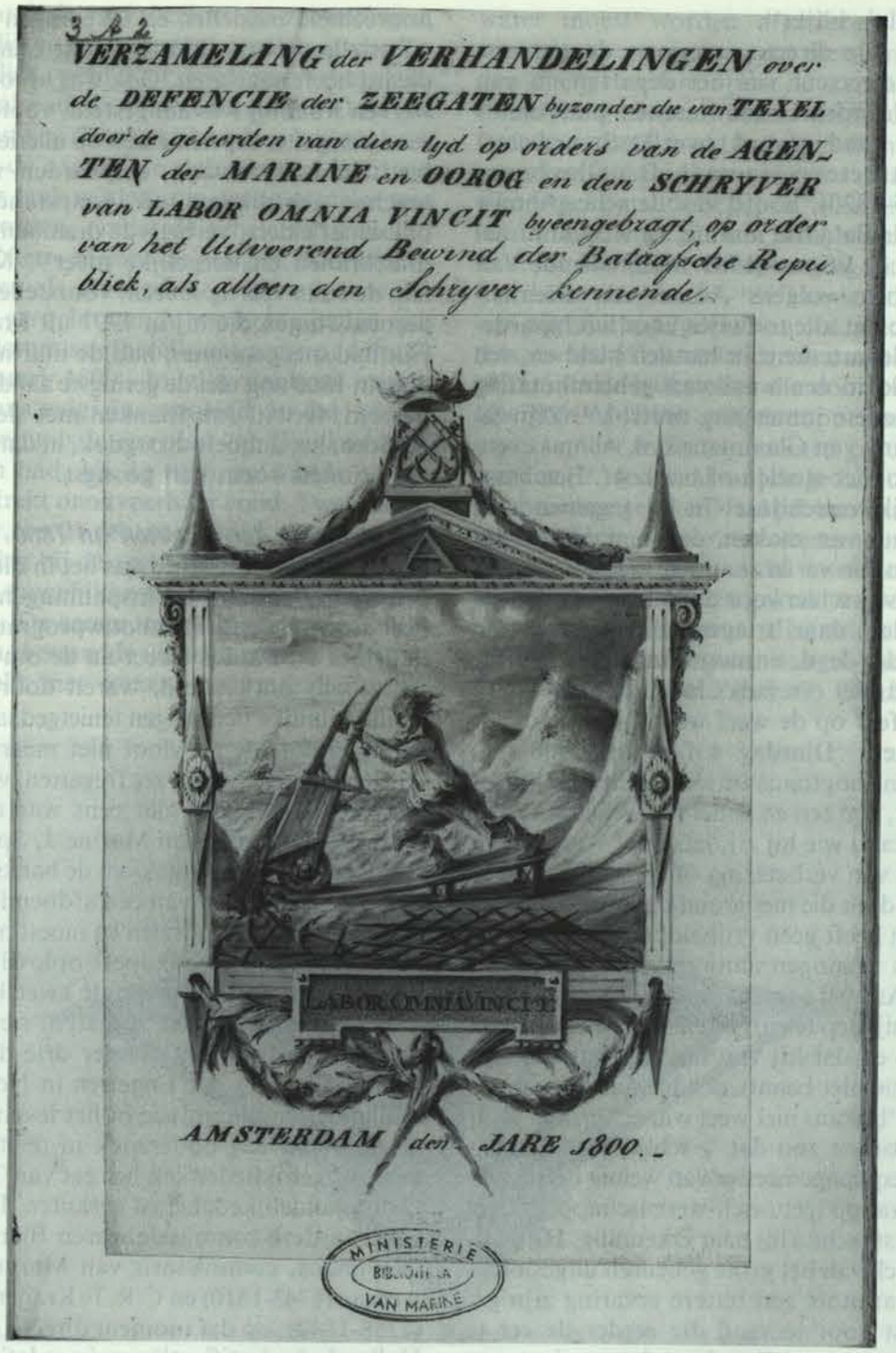
De equipagemeester

Van Asmus' levensloop is vrij weinig bekend. Hij werd in 1756 in Harlingen geboren. Zijn vader was kapitein Pieter Asmus. Dat Asmus in ieder geval enige ervaring op zee heeft gehad, blijkt uit het feit dat hij in 1777 met zijn vader een reis naar de Middellandse Zee heeft ondernomen. Vervolgens weten we dat Asmus in 1795 onder-equipagemeester te Rotterdam was, terwijl hij in datzelfde jaar naar Hellevoetsluis vertrok[4]. Daar kwam ook zijn broer Pieter Joachim terecht, die eveneens tot equipagemeester zou opklimmen[5]. In 1775 vestigde Jan Blanken zich in Hellevoetsluis. Het is heel goed mogelijk dat Asmus hem daar voor het eerst heeft ontmoet. In elk geval beweert Blanken later over hun beider reis naar Frankrijk dat Asmus hem op zijn verzoek heeft vergezeld, wat erop zou kunnen wijzen dat hij in die tijd met Asmus bekend of misschien zelfs bevriend was[6]. Bij dergelijke beweringen van Blanken is enige voorzichtigheid echter op zijn plaats: Asmus kreeg zijn opdracht per slot van rekening van het Comité tot zaken der Marine, terwijl Blanken werd uitgezonden door het Provinciaal Comité van Holland[7]. Dat Blanken enige invloed op de keus van Asmus gehad zou hebben, is dus niet erg waarschijnlijk.

In 1797 was Asmus equipagemeester te Vlissingen. De reis langs de Franse havens die hij dat jaar met Blanken ondernam, was een soort industriële spionage-reis, waarbij aan beide Nederlanders een volstrekte geheimhoudingsplicht was opgelegd: Asmus zou de Franse scheepsbouwtechniek en alles wat het werk op de werven betreft, bestuderen, terwijl Blanken zich zou concentreren op droogdokken en waterbouwkundige werken. Beiden deden hiervan bij terugkeer meteen uitgebreid verslag. Omdat door de woelige tijden de rapporten blijkbaar niet bij de leiding waren doorgedrongen, deden zij dat in het jaar 1800 opnieuw[8]. Dit feit verdient expliciete vermelding, aangezien de verslaggeving van deze reis een belangrijk gegeven zal blijken bij het achterhalen van Asmus' motieven voor zijn gedrag in 1800.

In 1798 werd Asmus equipagemeester van de marinewerf te Amsterdam[9]. Als equipagemeester was Asmus verantwoordelijk voor het onderhoud en de uitrusting van de schepen en al het andere materieel. Tevens coördineerde hij de werkzaamheden op de werf. Asmus was ondertussen getrouwd en had een gezin, waarmee hij op vrije zondagen af en toe een tochtje in zijn IJsschuitje ondernam.

De inhoud van het dagboek, dat een zeer prettige en toegankelijk lectuur biedt en vaak zelfs Pepysiaans aandoet, geeft echter de indruk dat Asmus, in tegenstelling tot Jan Blanken, geen gebruik had weten te maken van zijn reis naar Frankrijk om zijn eigen loopbaan te bevorderen. Integendeel, het dagboek is doorspekt met jammerklachten over de politiek van zijn tijd - meer specifiek de marinepolitiek - en de incompetentie van zijn superieuren[10]. Asmus klaagt voortdurend over nepotisme en vriendjespolitiek, en dat de projecten die bij de marine liepen, meer ter bevordering van de loopbaan van de bedenker dan om hun feitelijke nut werden ondernomen. 'Ongelukkige tijden, elendig Vaderland!', verzucht hij over de in zijn ogen verkwistende en tot mislukken gedoemde projecten in de havens van Medemblik en Hellevoetsluis, waaruit een niet geringe afgunst over de successen van Jan Blanken met de bouw van het droogdok te Helle-

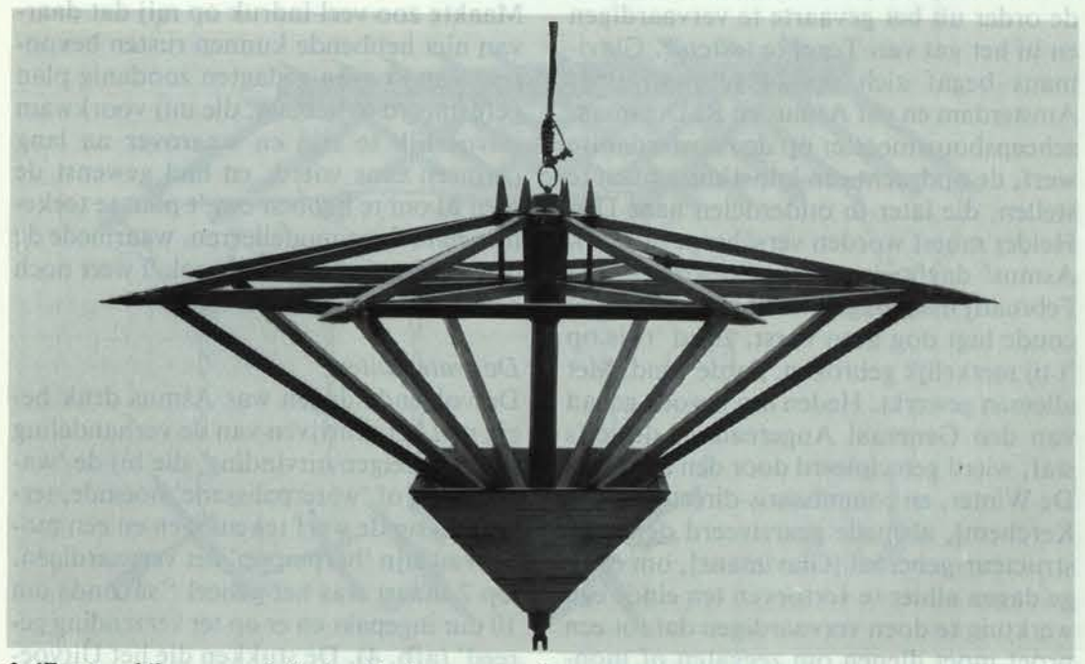


1. Titelpagina van de 'Verzameling der verhandelingen over de defencie der zeegaten'. Op de voorgrond is de waterruiter van Asmus afgebeeld. Foto: Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaartmuseum' Amsterdam.

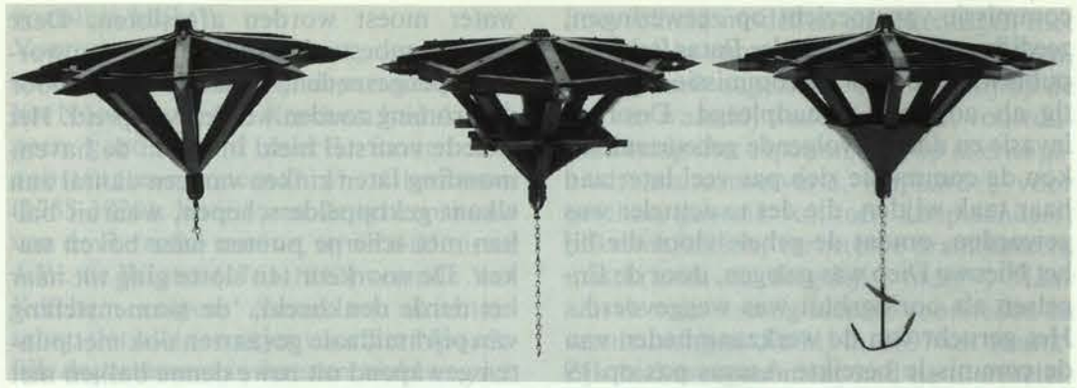
voetsluis blijkt[11].
Voor zijn directe superieur, de commissaris-directeur van het departement van het Noorden C. van Kerchem had Asmus geen goed woord over[12]. Samen met constructeur-generaal P. Glavimans (1755-1820), hoofd van de scheepsbouw van de Bataafse marine, en vice-admiraal J.W. de Winter (1761-1812) vormde Van Kerchem volgens Asmus een driemanschap dat alle touwtjes voor het Noordelijk departement in handen hield en zich gehuld in een waas van geheimhouding aan iedere inmenging onttrok[13]. Zijn lage dunk van Glavimans stak Asmus evenmin onder stoelen of banken: 'Een wonderlijk verschijnsel in de tegenwoordig bestuur van zaaken, dat men de kundigheden zoo ver in zommige beschouwd, dat dezelven schier voor onfeilbaar worden gehouden, daar 't tegendeel zoo klaar aan den dag legd, en nogthans heeft men de moed niet om zulks tegen te gaan (...)'. De sfeer op de werf was af en toe om te snijden: 'Dinsdag 4 februari 1800 (...) schijnt nogthans of ieder individu plaisir heeft, den een en ander te kwellen, (...) dat niemand wie hij zij, iets durf voorstellen, 't zij van verbetering of werkelijk nut, ja zelfs door die met grond daarover kan oordelen heeft geen vrijheid, om iets dat nuttig is te mogen aanwenden'[14].
Uit Asmus' commentaar blijkt zonneklaar dat hij diep teleurgesteld was over zijn carrière en dat hij van mening was dat zijn positie niet beantwoordde aan zijn ambities: 'bijkans niet weet wat er verricht staat te worden zoo dat 't schijnt dat de post van equipagemeester van weinig belang is'. Vooral op technisch-wetenschappelijk gebied smachtte hij naar erkenning. Hij voelde zich van het grote gebeuren uitgesloten, en dat moet een bittere ervaring zijn geweest voor iemand die eerder de eer te beurt was gevallen door de regering naar Frankrijk te worden uitgezonden. Asmus' interesse voor techniek spreekt uit de grote hoeveelheid modellen en tekeningen met voorstellen voor technische verbeteringen, die hij heeft nagelaten. Ook was hij op de werven waar hij was aangesteld, voortdurend bezig met experimenten op allerlei gebied: houtconservatie, rolpaarden voor geschut, gebruik van teer, kaapstanders, bliksemafleiders, verbeterde draaibanken, mastkranen en dergelijke meer[15]. Maar aan de ruim veertig ideeën, voorstellen en vernieuwingen die hij in 1797 uit Frankrijk had meegenomen, had de marineleiding in 1800 nog niet de geringste aandacht besteed, terwijl Jan Blanken met slechts één idee, het dubbele droogdok, in dat jaar al nationale roem had geoogst.

De 'defencie der zeegaten' in 1800

Met de Bataafse marine was het in die dagen treurig gesteld. De inspanningen van het grootscheepse aanbouwprogramma dat door P. Paulus direct na de omwenteling was ontwikkeld, waren door een aantal pijnlijke nederlagen tenietgedaan en begin 1799 telde de vloot niet meer dan vijftien linieschepen en zes fregatten, waarvan een aantal nog niet eens was afgebouwd[16]. De agent van Marine J. Spoors (1751-1833) kreeg de taak om de bankroete Bataafse Republiek van een afdoende defensieapparaat te voorzien en moest noodgedwongen naar goedkopere oplossingen omzien. Doordrongen van de kwetsbaarheid van de Hollandse zeegaten, riep hij op 24 augustus 1799, amper drie dagen vóór de landing der Engelsen in Noord-Holland, een commissie in het leven met de opdracht een onderzoek in te stellen naar mogelijkheden om het gat van Texel voor vijandelijke schepen te sluiten. De leden van deze commissie waren Blanken, Glavimans, commissaris van Marine H. Aeneae (1743-1810) en C.R.T. Kraijenhoff (1758-1840), op dat moment directeur der Hollandsche fortificatiën en inundatiën en chef van het bureau van Waterstaat. Chr. Brunings (1736-1805), president van de commissie van toezicht op zeeweringen, zeedijken en waterstaat der Bataafsche Republiek, werd door de commissie regelmatig als adviseur geraadpleegd. Door de invasie en daarop volgende gebeurtenissen kon de commissie zich pas veel later aan haar taak wijden, die des te actueler was geworden, omdat de gehele vloot die bij het Nieuwe Diep was gelegen, door de Engelsen als oorlogsbuit was weggevoerd.
Het gerucht van de werkzaamheden van de commissie bereikte Asmus pas op 19 februari 1800. In zijn dagboek merkt Asmus enigszins smalend op dat, indien de commissie een plan van Blanken voor ogen had, hij dit plan wel kende en het volstrekt onuitvoerbaar vond. Twee dagen later, op 21 februari, deed de commissie verslag bij de agent der Marine[17]. Zij had drie mogelijkheden in overweging genomen. De eerste 'oplossing' was een zinkwerk, bestaande uit zogenaamde worsten, gevuld met stenen, waarmee het vaarwater moest worden afgesloten. Deze worsten moesten na gedane diensten worden opengesneden, opdat de stenen door de stroming zouden worden verspreid. Het tweede voorstel hield in het in de havenmonding laten zinken van een aantal aan elkaar gekoppelde schepen, waaruit balken met scherpe punten naar boven staken. De voorkeur ten slotte ging uit naar het derde denkbeeld, 'de saamenstelling van pijramidaale gevaarten ook met punten gewapend uit ruwe denne balken met pijramidaale balkstellen die door zwaare gewigten of lasten met de toppen nederwaarts onder water zou moeten gehouden worden (...) [en waarvan] de gedaante (...) geen geringe gelijkenis zal hebben naar het geraamte van de kap eens vierkanten boeren hooiberg (...), mits dat men zich het toppunt naar beneeden gekeert verbeelde. (...) Men heeft dit gevaarte bij gelegenheid reeds provisioneel met den naam van *kunstklip* bestempeld' (afb. 2). De uitvin-



2. 'Een te exhibeeren model (...) zal in dezen meer afdoen dan duizend woorden' ('Verzameling', 67-88). Dit model is waarschijnlijk het eerste ontwerp van Aeneae's kunstklip. Foto: Rijksmuseum Amsterdam. Bron: collectie Marinemodellenkamer, MC 806.



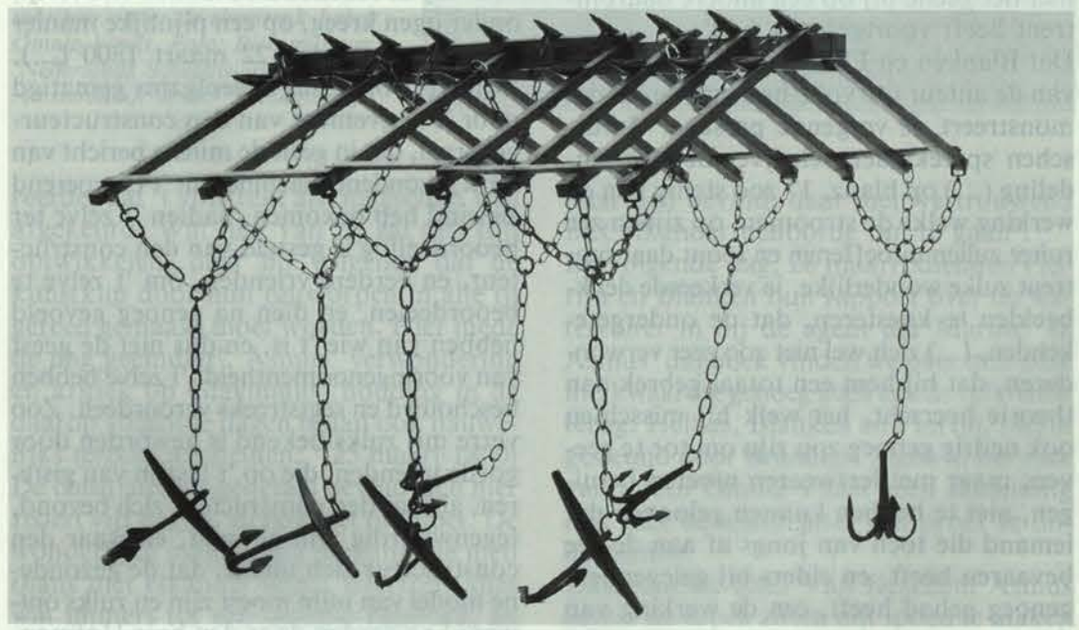
3. Drie modellen van Aeneae's kunstklip. Aeneae's ontwerp werd verschillende malen verbeterd, onder meer op aanwijzingen van Chr. Brunings. Deze modellen vertonen veel overeenkomsten met tekeningen van later datum (Salvini, zie noot 31), zodat zij dichter bij het eindprodukt lijken te staan dan het model van afbeelding 2. Foto: Rijksmuseum Amsterdam. Bron: collectie Marinemodellenkamer, MC 805.

der van deze kunstklip was Aeneae[18]. Mede op aanbeveling van Brunings, die wel enige twijfel over en voorbehoud bij Aeneae's ontwerp had, doch de kosten van een proef door mogelijk succes verantwoord vond, besloot agent Spoors haast te maken met de proefneming. Aldus ging de order uit het gevaarte te vervaardigen en in het gat van Texel te testen[19]. Glavimans begaf zich op 24 februari naar Amsterdam en gaf Asmus en R. Dorsman, scheepsbouwmeester op de Amsterdamse werf, de opdracht een kunstklip samen te stellen, die later in onderdelen naar Den Helder moest worden verscheept (afb. 3). Asmus' dagboek spreekt boekdelen: '24 Februarij maandag de wind noordoost met coude lugt dog geen vorst, zijnd 't ijs op 't tij merkelijk gebroken, harde wind. Met alleman gewerkt. Heden een bezoek gehad van den Generaal Augereau en desselfs staf, wierd gerecipieerd door den admiraal De Winter, en commissaris-directeur [Van Kerchem], alsmede gearriveerd den constructeur-generaal [Glavimans], om eenige dagen alhier te vertoeven ten einde een werktuig te doen vervaardigen dat tot een proef moet dienen om zeegaten of mondingen van rivieren te stoppen en 't inkomen te beletten. (...) 't Werktuig noch niet recht begrepen hebbende, wegens desselfs vorm of constructie, nochtans kwam de beduiding daarvan zoo ondoenlijk zoo niet onmogelijk voor om er een goede uitwerking daarvan te hoopen, beschouwende 't voornemen dat men heeft om zoodanig een weering in de zeegaten te maken. Maakte zoo veel indruk op mij dat daarvan niet hebbende kunnen rusten bevoorens van in mijn gedagten zoodanig plan geformeerd te hebben, die mij voorkwam uitvoerlijk te zijn en waarover na lang peijnsen eens wierd, en had gewenst de nagt al om te hebben om 't plan te teekenen en te doen modelleeren, waarmede de dag afgelopen de wind als ook 't weer noch eender'[20].

De waterruiter

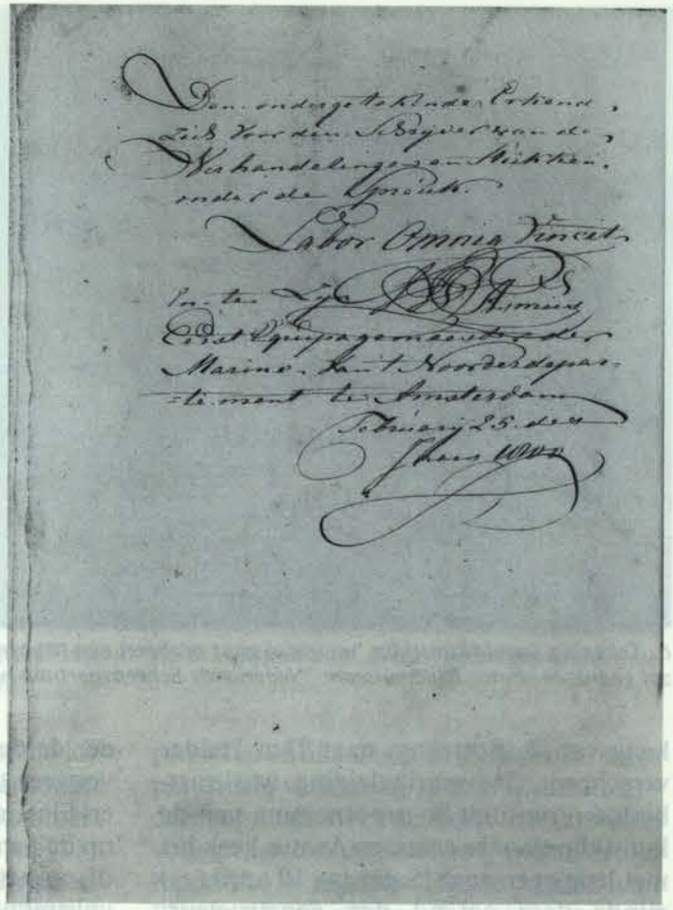
De volgende dagen was Asmus druk bezig met het schrijven van de verhandeling over zijn eigen uitvinding, die hij de 'waterruiter' of 'waterpalissade' noemde, terwijl hij op de werf tekeningen en een model van zijn 'hersenpop' liet vervaardigen. Op 2 maart was het geheel ''savonds om 10 uur ingepakt en er op ter verzending gereed' (afb. 4). De stukken die het Uitvoerend Bewind van Asmus ontving, bestonden, naast het model en de tekeningen, uit

een inleidende brief en een verhandeling over de waterruiter, beide ondertekend met de zinspreuk *Labor Omnia Vincit*, 'hier bij verzoekende, van mij niet kwalijk te willen duiden, dat mijn naam en woonplaats gesecreteerd mag blijven tot zoo lang dat hetzelve door de beoordeling is goed of afgekeurd'. Labor omnia vincit: het werk overwint alles, de incompetentie, de corruptie, de kruiwagenpolitiek ... In een apart, verzegeld briefje onthulde Asmus zijn identiteit (afb. 5)[21]. Echter, het meest verwonderlijke is dat al deze stukken zijn gedateerd 25 februari 1800, terwijl ze pas op 2 maart klaar waren. Strikt genomen had Asmus zijn waterruiter inderdaad op die dag bedacht, maar dat hij aldus zand in de ogen van de marineleiding heeft willen strooien, is zijn beoordelaars niet ontgaan. En die beoordeling was verpletterend. Blanken en Florijn, die van agent Spoors de stukken van 'Labor Omnia Vincit' ter bestudering over handigd kregen, namen geen blad voor de mond: 'De schrijver der verhandeling onder de zinspreuk *Labor Omnia Vincit* bepaald zich tot een middel het welk (...) alleen in de wijze van zaamenstelling met de (...) kunstklip verschillend is, en de duidelijkste merktekenen draagt naar het zelfde denkbeeld gevormd te zijn, hij houd zich geheel onkundig van het geene hier in op last van den agent der Marine reeds verricht (...) is, eveneens als of hij niet alleen den uitvinder zij van den zeeruiter door hem geprojecteerd, en in model en tekening overgezonden, maar zelfs als of niemand anders ooit bedacht geweest ware, om op iets van dien aard te denken. Intusschen is de enkele lecture zijner verhandeling genoeg, om de duidelijkste spooren van het tegendeel te ontdekken, en het zou den ondergetekende weinig moeiten kosten, om uit het geschrift zelve met veel waarschijnlijkheid te besluiten, wie de steller van hetzelve zijn moet

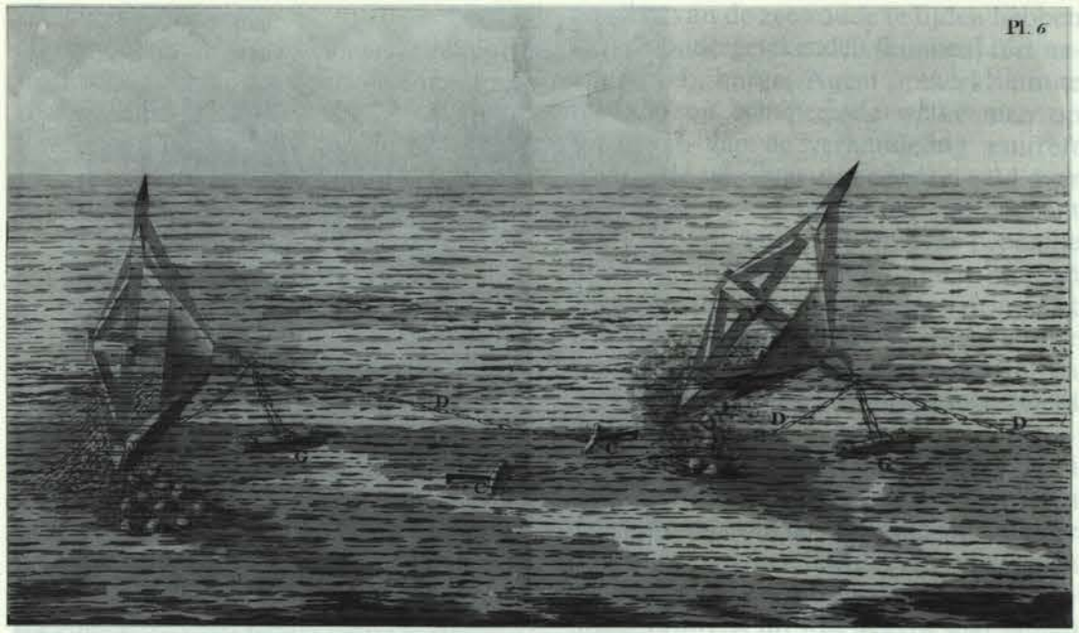


4. Model van de waterruiter van Asmus. In de Marinemodellenkamer bevindt zich nog een tweede, iets verschillend model (MC 1023), waarschijnlijk afkomstig uit de nalatenschap van Asmus, aangeboden door zijn kleinzoon in 1859. Foto: Rijksmuseum Amsterdam. Bron: collectie Marinemodellenkamer, MC 807.

Ex Ungue Leonem'[22].
'Dan hoezeer de ondergetekende gelegenheid zoude vinden tot verscheidene reflextien wegens dit onheus gedrag, willen zij liever tot hunnen taak overgaan, en de man daar laatende, zijn werkstuk volgens den hun gegeeven last onpartijdig en naar hunne beste kunde beoordeelen. Zij oordeelen het echter geheel onnodig om den schrijver in zijne verhandeling stap tot stap te volgen, eensdeels om dat zij als dan ook in zijn wijdloopigheid zouden vervallen, en andersdeels derwijl het hun veel moeite zoude kosten hier in te slaagen, naar dien den schrijver, welke andere begaafdheden hij dan ook moge hebben, voorzeker het vermogen mist, althans het zelve in deeze niet heeft uitgeoeffend, om zijne gedachten beknopt, duidelijk en regelmaatig voor te stellen, zo dat men op zommige plaatzen naar zijn mening gissen moet en elders in verlegenheid raakt, om zijne stellingen op de eene bladzijde in verband te brengen en te doen overeenstemmen, met het geene hij op een andere daaromtrent heeft voortgebragt (...)'.
Dat Blanken en Florijn zich de identiteit van de auteur ten volle bewust waren, demonstreert de volgende passage: 'Intusschen spreekt den schrijver der verhandeling (...) op bladz. 17 zoo stellig van de werking welke de stroomen, op zijnen zee ruiter zullen uitoeffenen en toont daar omtrent zulke wonderlijke, ja verkeerde denkbeelden te koesteren, dat de ondergetekenden, (...) zich wel niet zoo zeer verwonderen, dat bij hem een totaal gebrek aan theorie heerscht, het welk hij misschien ook nedrig genoeg zou zijn om toe te geeven; maar met leetweezen moeten betuigen, niet te hebben kunnen gelooven dat iemand die toch van jongs af aan de zee bevaaren heeft, en elders bij gelegenheid genoeg gehad heeft, om de werking van de stroomen te observeeren, in ernst zoude hebbe durven poseeren, dat zijn zo genoemd werktuig geen stroomvang, noch aanslag van de zee zoude te lijden hebben (...) de ondergetekenden [kunnen] niet nalaaten UL. burger Agent opmerkzaam te maaken op een periode welke men op bladz. 16 van de verhandeling aantreft waarin de schrijver zijn oordeel veld over de manier die den Burger Aeneae bedacht heeft om zijn kunstklip op eene bepaalde plaats en in de vereischte stand te houden en welke periode onder anderen, op het duidelijkst aantoond dat de schrijver hier van niet onkundig kan geweest zijn, en deeze kunstklip op het oog moet gehad hebben'[23].
Dat Asmus inderdaad wou doen geloven dat de uitvinder van de waterruiter geen enkele kennis van de kunstklip van Aeneae had, volgt uit het feit dat hij zowel zijn stukken antedateerde als zijn naam achterhield. Immers, hij was degene die, samen met scheepstimmerman Dorsman, met de bouw van de kunstklip belast was. Dat hij echter niemand voor de gek gehouden had, moest hij evenwel al vrij snel, zelfs nog vóór hij de reactie van Blanken en Florijn onder ogen kreeg, op een pijnlijke manier ervaren: 'Zaterdag 22 maart 1800 (...). Mijn verwondering is eenigzins gematigd door 't arrivement van den constructeur-generaal, dat in geen de minste bericht van mijn gezondene machine aan 't Uitvoerend Bewind heb bekomen, nadien 't zelve ter beoordeeling is gesteld van den constructeur, en verdere vrienden, om 't zelve te beoordeelen, en dien na genoeg gevoeld hebben van wie 't is, en dus met de geest van vooringenoomentheid, 't zelve hebben beschouwd en regtstreeks veroordeelt. Zoo verre mij zulks bekend is geworden door goede vrienden, die op 't festijn van gisteren, alwaar den constructeur zich bevond, tegenwoordig zijn geweest, en waar den constructeur zich uitliet, dat de gezondene model van mijn moest zijn en zulks ontwaard geworden door den heer Hofman, te Rotterdam, die zekerlijk ernaar na gegist heeft, en in 't volle geselschap declareerde, dat 't volstrekt als ongeschikt was afgekeurd. Wat hier van zij zal den tijd ontwikkelen, daar bij volgende dat de kunstklip door hun ontworpen in alle ijl gereed gemaakt moet worden. Hier mede de dag geeindigt'. Asmus' verwondering en kritiek op Glavimans' houding in de daarop volgende dagen is dan ook nauwelijks terecht te noemen: '[25 maart 1800] De constructeur-generaal bevind zich hier zedert vijf dagen, en nog niet ontmoet. De wonderlijke manier van omgang die men thans met elkander heeft, overtreft alles wat immers tot een directie behoord, en die noit anders als ten hoogsten nadeelig kan zijn, en de afgetrokkenheid waarin men zich bevind, daar men vertrouwend met elkander behoorde om te gaan'.
De volgende dag, 26 maart, dienden Florijn en Blanken hun rapport over de waterruiter in bij de agent der Marine. In Asmus' dagboek vinden we over hun stuk merkwaardig genoeg geen enkele referentie terug. Helaas, Blanken en Florijn, hierin gesteund door Brunings, zagen in het stuk van Labor Omnia Vincit geen aanleiding ook met de waterruiter een proef te ondernemen.
Ondertussen bleef Van Kerchem Asmus achter de broek zitten om spoed te maken met de voltooiing van Aeneae's kunstklip, die op 9 april 1800 werd ingeladen in de


Labor Omnia Vincit

5. Asmus onthult zich als de schrijver onder de zinspreuk Labor Omnia Vincit. Foto: Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaartmuseum' Amsterdam). Bron: 'Verzameling'.

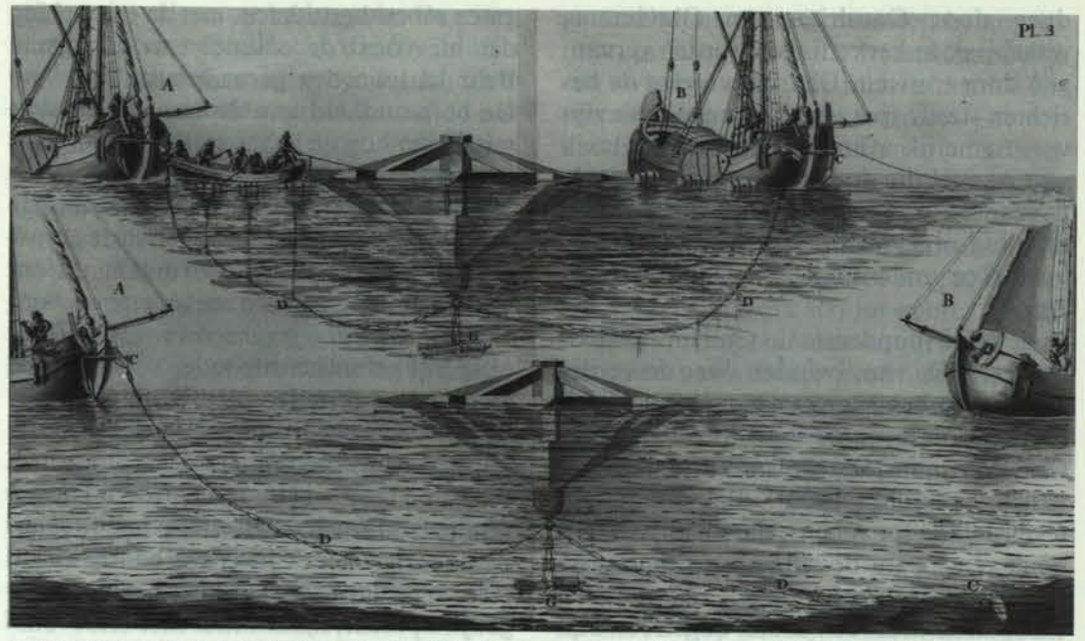


6. Tekening van de kunstklip, waarin Asmus probeert aan te geven hoe het gevaarte zich in de tijstroom zal gedragen. Foto: Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaartmuseum' Amsterdam. Bron: 'Verzameling'.

kaag van J. Botter en naar Den Helder verscheept. De marineleiding was vastbesloten om met de proefneming van de kunstklip door te gaan, en Asmus keek het met lede ogen aan: 'Saterdag 19 april (...) zijnde dese ogtend den constructeur-generaal, en Florijn, met de stille trom na de Helder vertrokken, als dirigeerende en leden van de commissie om de kunst klip te leggen in 't zeegat van Texel, niet twijfelende of zullen tijdig genoeg komen'. In Den Helder aangekomen ontmoetten Glavimans en Florijn Blanken en diens collega A.F. Goudriaan, met wie het gezelschap compleet was. Met de proefneming verliep het echter niet zo vlot als verwacht, omdat zich bij het plaatsen van het gevaarte allerlei onvoorziene complicaties voordeden. Onverrichterzake gingen de heren 26 april weer uiteen met de afspraak om 17 mei weer 'in loco' te zijn om de proefneming te hervatten[24].

Asmus bleef ondertussen niet bij de pakken neerzitten. Op 26 april schreef hij onder de dekmantel van zijn zinspreuk een verweer tegen het geschrift van Blanken en Florijn, 'zonder in 't minste antwoord op de personeele aanmerkingen te geeven, of op het geen de kunstklip aangaat, als volstrekt onkundig van deszelfs vorm, saamenstelling en werking, ten tijd dat mijn verhandeling wierd ingezonden, zijnde voor mij een volstrekt geheim', dat wil zeggen, zijn eerdere halve leugen maakte Asmus nu tot een hele[25]. En dat terwijl de gehele marineleiding en alle betrokkenen, te weten Blanken, Florijn, Aeneae, Brunings, Glavimans en ongetwijfeld Spoors en vele anderen, al lang doorhadden wie zich achter de spreuk 'Labor Omnia Vincit' verschool. De zaak is nog onbegrijpelijker, omdat Asmus wist dat zij dat wisten. Misschien had hij nog de illusie dat agent Spoors of het Uitvoerend Bewind, waaraan hij zijn geschriften richtte, nog niet van de identiteit van de schrijver op de hoogte waren.

Asmus wilde het spel echter tot het bitte-



7. Plaatsing van de kunstklip, tekening J.P. Asmus. Foto: Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaartmuseum' Amsterdam. Bron: 'Verzameling'.

re eind uitspelen. Hij hield zich van de lotgevallen van de kunstklip op de hoogte door reizigers die uit Den Helder kwamen, uit te horen. Zo vernam hij op 10 mei van commandeur Munnik, die bij de samenstelling van de kunstklip aan het Nieuwediep de directie had gevoerd, dat het gevaarte inmiddels afgebouwd was, 'zullende de commissie daar van de proef gaan neemen den 15de eerstkomende ten einde aan 't voorstel te voldoen des vinders, als niet te rug kunnende treeden zonder tot een proef te komen'. Meteen klom 'Labor Omnia Vincit' weer in de pen, deze keer met een uitgebreide bespreking van de kunstklip (er nu dus ronduit voor uitkomend dat hij tot in detail wist hoe de kunstklip eruitzag), waarin hij probeerde aan te tonen waarom een proefneming met de klip tot mislukken gedoemd was (afb. 6 & 7)[26]. Dat Asmus aldus probeerde de voorgenomen proefneming alsnog te voorkomen, lijkt niet waarschijnlijk. De marine had immers reeds alle voorbereidingen getroffen en alle uitgaven gedaan. De enige plausibele verklaring is dat Asmus de ondergang van de kunstklip heeft willen voorspellen om daarmee nog enigszins zijn reputatie te redden. Bij de kritiek van Blanken en Florijn op de waterruiter had hij zich intussen neergelegd.

Afgezien van het verslag van de proefneming met de kunstklip, gedateerd 14 juni 1800, is dit het laatste dokument in de bundel verhandelingen. In het verslag van de proefneming wordt met geen woord over de waterruiter gerept. De polemiek rond kunstklip en waterruiter werd hiermee beëindigd.

De kunstklip

Wat nu was de afloop van de zaak met de kunstklip? De voorgenomen proefnemingen werden tussen 15 en 24 mei gedaan en door de commissie een succes geoordeeld ondanks het feit dat de klip vlak voor het vertrek van de commissie zinkende was. In juli werd een nieuwe proefneming ge-

daan door Goudriaan en Glavimans, waarbij de ankerkettingen werden vervangen door touwen. Daarna worden de berichten steeds sporadischer, maar deze zijn voornamelijk afkomstig uit het dagboek van Asmus die de verhalen slechts uit de tweede hand kreeg. De laatste keer dat hij melding maakt van de klip, is op 8 augustus en andermaal is het gevaarte gezonken.
In de correspondentie tussen H.W. Daendels en J.H. van Swinden over de verdediging van het Nieuwe Diep bevindt zich een rapport over de kunstklip van kapitein Behr aan generaal- majoor Rietvelt van 6 september 1800[27]. Behr meldt, in tegenstelling tot Asmus, dat de klip na enige dagen kwam bovendrijven, omdat de kettingen (sic) het hadden begeven. De constructie dreef een aantal dagen rond en vormde een gevaar voor de scheepvaart. Een ander, overigens niet bevestigd verhaal meldt dat de klip tijdens een storm tegen het wachtschip *Broederschap* aandreef en werd beschadigd, terwijl het schip geen enkele averij opliep[28]. Het gevaarte werd het strand opgesleept, waar het lange tijd bleef liggen en kort na de Vrede van Amiens (27 maart 1802) werd afgebroken[29].
Hoewel de proefnemigen met de kunstklip van Aeneae dus zeker geen succes genoemd kunnen worden, had het instrument ondertussen toch een zo gunstige pers gekregen dat het tot ver over de grenzen bekend was geworden. De Zweden wilden samen met de Denen proberen of de Sont en de Grote en de Kleine Belt door middel van kunstklippen voor de Britten af te sluiten waren, waarvoor de Zweedse admiraal Cronstedt tekeningen uit Nederland verkreeg[30]. De Italiaanse ingenieur Salvini, die in 1809 een reis naar Nederland ondernam, nam tekeningen mee terug naar Venetië[31]. Nog in 1818 kwam de kunstklip ter sprake bij een nieuwe commissie die het sluiten van de Texelse zeegaten moest bestuderen, met de opmerking dat hiervoor 'de colonel van den genie Behr kan worden geraadpleegd'[32].
De befaamdheid van de kunstklip toont misschien nog wel haar sterkste punt aan: dat van afschrikking. Aeneae voelde dit zelf al vroeg aan, toen hij aan Brunings schreef: 'dan vraag ik nog (en deze consideratie heeft mij vooral overgehaald om eenig belang in deeze mesure te stellen) *Wie zal het durven onderneemen*? Welke eene roekeloosheid zoude het niet een vlootvoogd of bijzondere commandant, zich à coup perdre tusschen deze kunstklippen te werpen'[33].
Rest de vraag wat Asmus ertoe heeft gezet de strijd tegen de kunstklip aan te gaan. Zijn twijfel over de levensvatbaarheid van Aeneae's ontwerp was in het begin wel degelijk oprecht, maar zeker niet onbevooroordeeld. Vanaf het eerste moment ook werd deze gevoed door persoonlijke frustaties en ongenoegen met de marineleiding. Die frustaties zijn voor een groot deel te herleiden tot zijn reis naar Frankrijk: op niet één van zijn ideeën of voorstellen had hij enige reactie ontvangen. Dat stak wel erg schril af tegen de hoge vlucht die Blanken ondertussen had genomen. Met de komst van Aeneae's kunstklip zag Asmus plots de gelegenheid alsnog een voet tussen de deur van het pantheon der groten te krijgen. De impulsiviteit van zijn daad valt af te lezen uit zijn onmiddellijke veroordeling van Aeneae's ontwerp, zelfs nog vóór dat hij het 'regt begrepen' had, en uit de haast waarmee hij zijn waterruiter klaarstoomde. Hij had immers direct in de gaten dat, indien een dergelijk defensiemiddel zou werken, de uitvinder ervan onmiddellijk nationale, zo niet internationale roem zou verwerven. Zo'n kans werd hem in zijn dagelijkse bezigheden niet vaak geboden.
Met het ongelukkige pseudoniem 'Labor Omnia Vincit', een variant op de tijdloze spreuk 'amor omnia vincit', was Asmus echter niet alleen op bedrog uit. De sfeer van angst en achterdocht die hij in zijn dagboek schetst, wijst erop dat hij zich ook tegen eventuele represailles wilde beschermen. In die woelige tijden hingen carrières aan een zijden draad en waren geheel afhankelijk van goede connecties met 'hen die domineeren', zoals Asmus meerdere malen benadrukt, van vrienden op de juiste plaats. Misschien dat hij vanuit diezelfde angst zich ertoe gedwongen zag te liegen, toen hij met ontmaskering bedreigd werd. Een goed leugenaar was hij niet, want zijn spel werd al snel doorzien.
Zijn grote misrekening was zich te willen meten met de groten uit zijn tijd: noch Aeneae, noch Blanken, Florijn, Kraijenhoff, Brunings of Goudriaan waren mensen aan wier ervaring en kennis hij kon tippen. Alleen aan Glavimans' competentie wordt in de geschiedschrijving nog wel eens getwijfeld, maar die twijfel is sterk gekleurd door het proces onder koning Willem I dat zijn ondergang betekende[34].
Op de discussie of kunstklip en waterruiter al dan niet haalbaar waren, zal ik hier niet ingaan. Volstaan kan worden met de opmerking dat zeker niet alle argumenten van Asmus ongefundeerd waren. Echter, die van zijn tegenstanders waren beter gefundeerd. Dat Asmus zich als leek staande probeerde te houden met argumenten over de gedragingen van lichamen in vloeistoffen, viel uiteraard in verkeerde aarde bij het gezelschap van wis-, natuur- en waterbouwkundigen dat hij tegenover zich had[35]. In zijn voorspellingen over het gedrag van de kunstklip in het tij en de golfslag heeft hij geen gelijk gekregen. Wel heeft de uiteindelijke mislukking van de kunstklip hem waarschijnlijk voor veel hardere maatregelen van zijn tegenstanders behoed.
Een geheel andere vraag die men zich kan stellen, is waarom de proefnemingscommissie Aeneae's kunstklip de hand boven het hoofd bleef houden ondanks de matige resultaten. Aeneae was een belangrijk man, politiek zowel als wetenschappelijk een zwaargewicht, die men misschien liever niet tegen de haren instreek. Dit verklaart deels ook de toon van de 'criticasters' van de waterruiter: waar haalde Asmus immers de brutaliteit vandaan een idee van Aeneae niet alleen gedeeltelijk te plagiëren, maar bovendien nog te kritiseren? Agent Spoors schijnt echter het falen der proefnemingen te hebben aangegrepen van verdere avonturen met het gevaarte af te zien. Kort daarop nodigde hij Jan Blanken uit een alternatief verdedigingsplan voor de kop van Noord-Holland te ontwerpen[36].

De val van Asmus

Hoe liep het verder af met Asmus? Het lijkt er niet op dat zijn snode daad tot directe repercussies heeft geleid, want hij bleef gewoon als equipagemeester op de werf in Amsterdam werken. Toch was hij geschrokken van het gebeurde en besloot 'volstrekt niets meer' te doen 'zonder authorisatie in forma, om alle onaangenaamheden voor te komen'[37]. Op 13 juni 1800 werd Aeneae commissaris-directeur van het departement equipage, zodat Asmus nu direct onder de man kwam te staan, wiens idee hij kort daarvoor had willen dwarsbomen. Vlak daarop werden Asmus wegens bezuinigingen al zijn modelmakers en tekenaars ontnomen[38]. In oktober-november 1801 bracht hij voor een tweede keer verslag uit van zijn reis naar Frankrijk[39]. In 1802 werd hem verzocht de nog ontbrekende bescheiden behorende bij zijn rapport van zijn reis naar Frankrijk aan de marineleiding te overhandigen. Daaraan voldeed hij in 1803 met het verzoek om verschillende onderdelen hiervan in tekening of model te mogen laten omzetten. Aeneae, die de lijst kritisch doornam, vond echter niet één van de meer dan veertig ideeën de moeite van het overwegen waard. Bijna achteloos wees hij

voorstel na voorstel als volstrekt onbelangrijk van de hand. Besloten werd de bescheiden in een kistje bij het departement onder te brengen en Asmus van zijn taak wat betreft de reis naar Frankrijk te 'dechargeeren'[40].

Dit artikel ving aan met de vraag naar het hoe en waarom van Asmus' tijdelijke verdwijning uit de annalen van de marinegeschiedenis tussen circa 1803 en 1817. Aanvankelijk leek het erop dat de geschiedenis van de kunstklip hiervoor een vrij goede verklaring bood. Echter, een toevalstreffer tijdens het archiefonderzoek voegde een puzzelstukje toe dat slecht wilde passen in de voorgaande verklaring. In 1806 werd equipagemeester Asmus door de schepenen van de stad Amsterdam aangeklaagd wegens verduistering van rijks goederen en grove nalatigheid. Wat was er gebeurd? In 1804 had Asmus J. van Noort, meesterknecht der huistimmerlieden, aangenomen om verbouwingen aan zijn buitenverblijf 'Veensche Vislust' te verrichten. Deze had daarvoor hout en werklieden van de werf betrokken. Toen hij op deze wanpraktijk gewezen werd, deed Asmus een poging om de verduisterde goederen te restitueren, maar blijkbaar niet naar tevredenheid van zijn aanklagers. Bovendien ging Van Noort gewoon door met de diefstal van hout en het gebruik van werfpersoneel. En dat werd Asmus ten laste gelegd. Asmus pleitte onschuldig, maar werd in januari 1807, 'eerloos en infaam' en 'anderen ten afschrik', veroordeeld tot twaalf jaar verbanning uit het departement Holland en uit zijn ambt ontheven. Asmus keerde terug naar zijn geboortestad Harlingen, maar kreeg kort daarop van de minister van Marine P. van der Heim dispensatie zich weer te Hellevoetsluis vestigen. Omdat Asmus door zijn eerste huwelijk verwant was met J. Wassenaar van Wanroy, nam deze het in 1808 voor zijn schoonbroer op en benaderde Van der Heim met een verzoek het vonnis te herzien[41]. Wassenaar, overtuigd van Asmus' onschuld en 'd'mans capaciteit - goed caracter en werkzaamen aart', stuurde Van der Heim een (helaas tot op heden onvindbaar gebleven) verweerschrift dat Asmus bij vrienden en aanzienlijken had laten circuleren.

Ondertussen probeerde Asmus zijn aanzienlijke collectie modellen, vlaggen, gereedschap en andere goederen van de werf van Amsterdam weer terug te krijgen. De nieuwe minister van Marine A.R. Falck besliste hierover in 1810 dat aan Asmus' verzoek pas kon worden voldaan na een 'behoorlijke voldoening der door Asmus aan het rijk verschuldigde penningen voor welke bereids in den beginne van 1807 ten montante van een & dertig duizend acht honderd negen & zeventig guldens zestien stuivers tien penningen acten van chargement zijn gedepecheerd geworden'[42]. Waar deze enorme schuld vandaan komt, is helaas niet te achterhalen, daar in de veroordeling van 1807 slechts van de kosten van de gevangenis en het proces wordt gerept, 'ontzeggende den heer hoofdofficier zijnen verderen eisch'.

Daarna zwijgen de bronnen over Asmus, tot hij in 1817 weer in beeld komt, wanneer minister Van der Hoop de nu gepensioneerde equipagemeester tot opzichter van de Marinemodellenkamer aanstelt. Uit zijn pensionering blijkt overigens dat Asmus alsnog werd gerehabiliteerd. Het is duidelijk dat Asmus met zijn waterruiter een misstap heeft gemaakt, die hij nog eens verergerde door erbij te liegen. Het is niet eens de leugen op zichzelf, als wel de onhandigheid die hij erbij aan de dag legde. Zijn veroordeling in 1807 is zijn val geweest, maar zolang we daar het fijne niet van weten, is een mogelijk verband tussen de vervolging en zijn verslechterde positie bij de marine niet uit te sluiten. Daarenboven dienen 's mans ontegenzeggelijke verdiensten niet te worden vergeten. Misschien was hij dan als ingenieur niet de grootste van zijn tijd, hij heeft met de formulering van veel nieuwe ideeën ook zijn bijdrage aan de technische vooruitgang geleverd. Zijn grootste verdienste is wel zijn verzamelwoede en liefde voor modellen geweest, waarmee hij de basis heeft gelegd voor een verzameling die als geen andere de stand der techniek van zijn tijd weerspiegelt. Maar zelfs tot hier dringt het dubbele spel dat Asmus met de waterruiter heeft gespeeld nog door. Net als bij de bundeling van de eerder ter sprake gebrachte stukken in het Scheepvaartmuseum probeerde hij als een soort eindredacteur de geschiedenis naar zijn hand te zetten. Hoe komt het immers dat zijn verre opvolger Obreen, die ruim vijftig jaar later een catalogus van de Marinemodellenkamer samenstelde, wel beschikte over een verhaal van de mislukte proeven met de kunstklip van Aeneae, maar over de waterruiter geen enkele informatie bezat?[43]

Jochem Pietersz. Asmus overleed op 23 maart 1837 op 82-jarige leeftijd te 's-Gravenhage.

Noten

* Met dank aan Ab Hoving, hoofdrestaurator afdeling Nederlandse Geschiedenis, Rijksmuseum Amsterdam.

1. Koninklijk Besluit 20 februari 1817 nr. 1.
2. Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaartmuseum' Amsterdam, inv.nr. B 216, cat. H 1198, *Verzameling der verhandelingen over de defencie der zeegaten* (manuscript, 1800).
3. Algemeen Rijksarchief (ARA) Den Haag, archief Asmus 2.21.005.24, inv.nr. 5, *Dagverhaal 1800-1801*.
4. ARA, 2.21.005, familie-archief Asmus; ARA, 2.01.29.01, departement van Marine 1795-1813, inv.nr. 486; ARA, 2.21.008.71, collectie Van der Heim, inv.nr. 170.
5. *Dagverhaal 1800-1801*, waarin Asmus melding maakt van zijn broer te Hellevoetsluis; ARA, 2.01.29, departement van Marine 1795-1813, inv.nr. 35, 29 april: Pieter Joachim aangesteld als assistentklerk op het comptoir van equipage te Hellevoetsluis; ARA, 2.12.01, ministerie van Marine 1813-1930, generale index 1813-814: Pieter Joachim havenmeester te Hellevoetsluis.
6. ARA, 2.01.29, departement van Marine 1795-1813, inv.nr. 451-18, brief J. Blanken, 21 november 1800.
7. R. Haubourdin, 'Jan Blanken Jansz. (1755-1838) Nationaal Bouwer' in: *De Physique Existentie deezes Lands. Jan Blanken Inspecteur General van de Waterstaat (1755-1838)* (Amsterdam, 1987) 11-28.
8. ARA, 2.01.29, departement van Marine, inv. 451-18; Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaartmuseum' Amsterdam, J.P. Asmus, *Rapport van een reize naar de Fransche zeehavens aan den Oceaan in den jaar 1797, op ordre van het Bataafsche Gouvernement-Verzameling van differente stukken gedurende de reize naar de Fransche zeehavens in den Oceaan in den jaare 1797* (manuscript, twee delen, 1797-1801)
9. ARA, 2.21.008.71, collectie Van der Heim, inv.nr. 170.
10. Asmus' wanhoop had hij gemeen met veel van zijn tijdgenoten van de uitgeputte Bataafse Republiek, die voor Nederland op het Europese politieke toneel geen rol van betekenis meer weggelegd zagen. Zie onder meer: Simon Schama, *Patriotten en bevrijders* (Amsterdam, 1989) 480.
11. Er kwam overigens ook uit de Nationale Vergadering veel kritiek op het droogdok-project van Jan Blanken, dat immers geen goedkope ondeneming was; hierin stond Asmus dus geenszins alleen. Haubourdin, 'Jan Blanken Jansz.', noot 47.
12. Van Kerchem had als varend officier carrière gemaakt bij de marine en had het gebracht tot kolonel. Vanaf de omwenteling vinden we hem terug in organisatorische functies. Zie: *Nieuw Nederlandsch Biografische Woordenboek* IX (Leiden, 1911-1937) 502; J.H. Hingman, *Inventaris van de archieven van het departement van Marine 1795-1813* (ARA, 2.01.29) (Den Haag, circa 1880).
13. De Winter was juridisch gezien krijgsgevangene van Engeland sinds de slag bij Kamperduin en trad officieel slechts als advisieur van de vloot op. Zie onder meer: C.N. Fehrman, *Onze vloot in de Franse tijd. De admiralen De Winter en Ver Huell* (Den Haag, 1969).
14. *Dagverhaal 1800-1801*.
15. Zie onder meer: Rijksmuseum Amsterdam, afdeling Nederlandse Geschiedenis, collectie Marinemodellenkamer; ARA, kaartenafdeling,

collectie MTSH; *Dagverhaal 1800-1801*.

16. J.C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen* V (Haarlem, 1862) 508.
17. *Verzameling*, 67-88: 'Voordragt aan den agent der Marine nopens het sluiten van het gat van Texel, ingevolge deszelfs resolutie van den 24 aug. des voorigen Jaars 1799 in den Haag den 21 februarij 1800'.
18. Hendrik Aeneae (1743-1810), prominent wiskundige en vanaf 1795 aan de top van de marine, achtereenvolgens als lid van het Comité tot zaken, commissaris-directeur departement equipage en Raad van Marine. Ook bekend vanwege zijn rol in de ontwikkeling van het decimale stelsel, samen met Van Swinden, en zijn kusttelegraaf, die in 1803 werd ingevoerd.
19. *Verzameling*, 89-97 en 3-8: gedateerde brief van C. Brunings aan H. Aeneae, 14 februari 1800, en ongedateerde brief van Aeneae aan Brunings, 11 februari 1800.
20. Zie voor het bezoek van Augerau aan Nederland ook: Schama, *Patriotten*, 477.
21. *Verzameling*, 1-2, 25-42 en 149.
22. Men herkent in deze uitspraak het signatuur van Aeneae. ARA, 2.01.29, departement van Marine 1795-1813, aanhangsel II, inv.nr. 7, Aeneae's vernietigend oordeel over het ontwerp voor een rolpaard en kanon van Veltkamp, 14 oktober 1808: 'Men kent den leeuw uit zijnen klaauw. De ondergeteekende is gedurende zijn leeftijd met zoo vele zoo genaamde uitvindingen bekend geworden, dat hij zich meent te mogen vleijen, van de meesten, of ten minste zeer velen, wel op het uiterlijk aanzien te kunnen rangschikken'.
23. *Verzameling*, 43-66: 'Consideratie en bericht op zekere uitvinding van een zoogenaamde zeeruiter, dienende tot barricadeeren van zeegaten en beschreven in eene verhandeling onder de zinspreuk Labor Omnia Vincit op last van de agent der Marine en van Oorlog der Bataafsche Republiek vervaardigt door Jacob Florijn en Jan Blanken Jansz.', 26 maart 1800.
24. *Verzameling*, 8-24, 'Verbaal van het verrichte bij de proeven met een zoogenaamde kunstklip gedaan op last van den agent van de Marine door de burgers Jacob Florijn, J. Blanken Jansz., P. Glavimans en A.F. Goudriaan, en aan den zulken overgegeeven den 14 junij 1800'.
25. *Verzameling*, 98-118: 'Beantwoording op de consideratiën, en bericht van de Commissie, op de verhandeling, onder de zinspreuk Labor Omnia Vincit, op last van den agenten der Marine en Oorlog der Bataafsche Republiek vervaardigt door Jacob Florijn en Jan Blanken Jansz., 26 april 1800'.
26. *Verzameling*, 119-148: 'Verhandeling over de zoogenaamde kunstklip, met daartoe betrekkelijke tekeningen, voorgedragen door den schrijver onder de zinspreuk Labor Omnia Vincit, 12 mei 1800'.
27. ARA, 2.21.187, archief J.H. van Swinden (1746-1823) 1787- 1823, inv.nr. 44.
28. J.M. Obreen, *Catalogus der verzameling modellen van het Departement van Marine* (Den Haag, 1858) 144-145.
29. Mondelinge mededeling van W.M. Zappey, Amstelveen, gebaseerd op De Jonge, *Geschiedenis zeewezen*. Jaren later nam Asmus de kunstklip nog op in zijn genealogie van de Nederlandse oorlogsschepen, zijnde gebouwd door Dorsman en met daarbij gevoegd de opmerking: 'Als onbekwaam in het Nieuwediep gesleten'; ARA, admiraliteitscolleges, 1.01.47.36, losse aanwinsten na 1880, inv. nr. 17.
30. De Jonge, *Geschiedenis zeewezen* V, 511, noot 1.
31. Mario Marzari, *Progetti per l'imperatore. Andrea Salvini ingegnere a l'arsenal 1802-1817* (Trieste, 1990) 84-85, tabel XLVI-XLVII. De herkomst van Salvini's tekeningen was Marzari onbekend.
32. Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaartmuseum' Amsterdam, inv. A477 (19), cat. J201: *Een bundel correspondentie van de Vice- Admiraal P. Melvill van Carnbee, lopende van 1816 tot 1821*.
33. *Verzameling*, 3-7: H. Aeneae aan C. Brunings, 11 februari 1800. Volgens sommigen hebben sinds het gerucht van het bestaan van de kunstklip nog maar weinig Engelse schepen zich voor het zeegat van Texel laten zien. J.F. Tanja, *Pieter Glavimans, constructeur-generaal in de Franse Tijd* (doctoraalscriptie Rijksuniversiteit Leiden, 1992) 30. J.J. Backer Dirks, *De Nederlandsche zeemacht in hare verschillende tijdperken geschetst* II (Den Haag, 1890) 318.
34. Tanja, *Pieter Glavimans*.
35. Voor zover wij weten, had Asmus een opleiding als zee- officier genoten, maar had hij geen technische of theoretische achtergrond. Hij was ongetwijfeld deskundig wat de praktische werkzaamheden op de werf aanging, maar zijn interesse voor techniek werd gekenmerkt door versnippering en amateurisme: de tientallen voorstellen van zijn hand zijn zeer uiteenlopend van aard, terwijl er niet één geniale of diepgaande vondst tussen zit. Zijn tegenspelers waren autoriteiten in hun vakgebied. Glavimans was vanaf 1785 scheepsbouwer van de admiraliteit op de Maze geweest. Aeneae was gerenommeerd wis- en natuurkundige en lid van ieder wetenschappelijk genootschap in Nederland. Florijn was mathematicus, examinator van de zee- officieren en lid van de commissie ter bepaling van de lengte op zee. Blanken had een artillerie-opleiding genoten en als waterbouwkundige jarenlange ervaring achter de rug. Brunings was op dat moment Nederlands meest vooraanstaande waterbouwkundige.
36. De Jonge, *Geschiedenis zeewezen* V, 509 e.v.
37. ARA, 2.01.29, inv.nr. 457, brief van J.P. Asmus aan equipagemeester Van der Hoek te Rotterdam, 5 juni 1800.
38. ARA, 2.01.29, inv.nr. 451-18, daarin brief van Asmus aan de agent van Marine, 1 november 1800.
39. Blanken's tweede verslaggeving is precies één jaar vóór die van Asmus: 3 november 1800.
40. ARA, 2.01.29, departement van Marine 1795-1813, inv. 451- 18.
41. ARA, 2.21.008.71, collectie Van der Heim, inv.nr. 170.
42. ARA, 2.01.29.02, departement van Marine 1795-1813, aanhangsel 1, inv.nr. 20: hierin vinden we de heren Van Wassenaar van Wanroy en Van de Poll aangeduid als gemachtigden van Asmus.
43. Obreen, *Catalogus*.

Agenda

Herfst 1993: De afdeling Zeegeschiedenis van de Rijksuniversiteit te Leiden organiseert vanaf dinsdag 14 september 1993 (aanvang 20.30 uur) een serie van elf wekelijkse hoorcolleges over het thema *Krimpende horizon? Maritiem Nederland in drie tijdvakken, circa 1750-1850*. 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 1993: Het elfde International Naval History Symposium in Annapolis, Maryland, Verenigde Staten van Amerika. Inlichtingen: Robert W. Lowe Jr., History Department, US Naval Academy, Annapolis, MD 21402-5055, USA.

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

6-8 januari 1994: Jaarlijkse bijeenkomst van de Society for Historical Archaeology, Vancouver Maritime Museum, Vancouver, Canada. Inlichtingen: SHA-94, Department of Archaeology, Simon Fraser University, Burnaby, BC V5A 1S6, Canada.

15-20 augustus: De zevende conferentie van de Association of the History of the Northern Seas, University of Akureyri, Akureyri, IJsland. Voorstellen voor papers inleveren voor 1-12-1993. Inl.: Jón Th. Thor, Njardargata 31, I- 101 Reykjavik, IJsland.

11-15 september 1994: Het elfde International Congress of Economic History te Milaan, Italië. Sessies over onder andere *Management, finance and industrial relations in maritime industries* (inlichtingen: David Williams, Department of Economic and Social History, University of Leicester, Leicester, LE1 7RH Groot-Brittannië of Simon Ville, Department of Economic History, Australian National University, Canberra, ACT 0200, Australië) en *Maritime labour markets in the age of sail* (inlichtingen: Lewis Fischer, Department of History, Memorial University of Newfoundland, St. John's, Nfld. A1C 5S7 Canada).

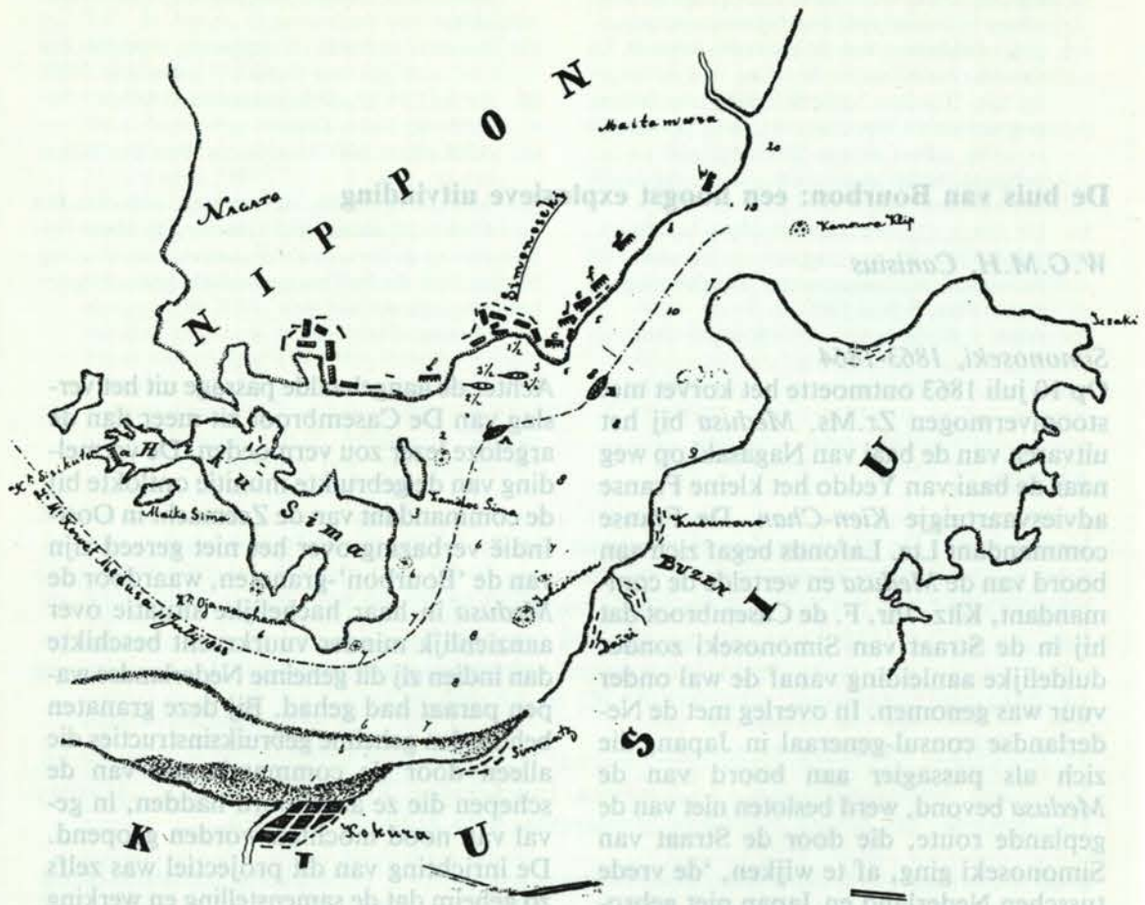
De buis van Bourbon: een hoogst explosieve uitvinding

W.G.M.H. Canisius

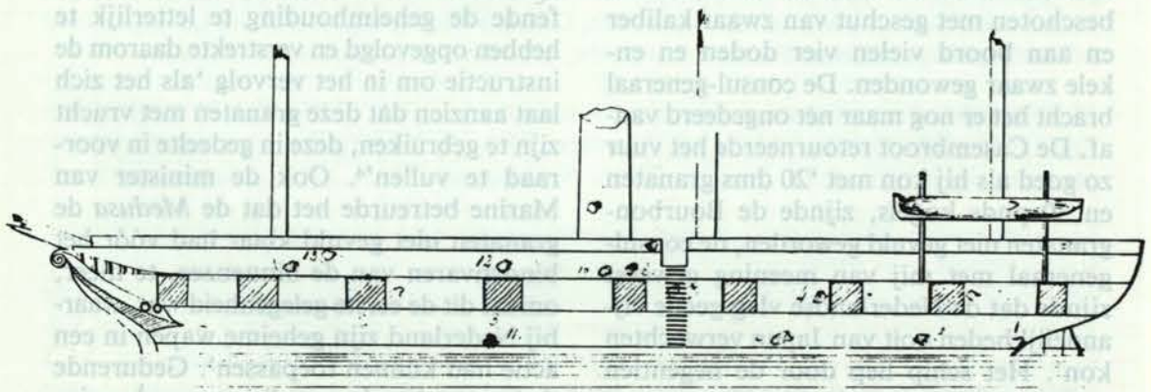
Simonoseki, 1863-1864

Op 10 juli 1863 ontmoette het korvet met stoomvermogen Zr.Ms. *Medusa* bij het uitvaren van de baai van Nagasaki op weg naar de baai van Yeddo het kleine Franse adviesvaartuigje *Kien-Chan*. De Franse commandant Ltz. Lafonds begaf zich aan boord van de *Medusa* en vertelde de commandant, Kltz. Jhr. F. de Casembroot dat hij in de Straat van Simonoseki zonder duidelijke aanleiding vanaf de wal onder vuur was genomen. In overleg met de Nederlandse consul-generaal in Japan, die zich als passagier aan boord van de *Medusa* bevond, werd besloten niet van de geplande route, die door de Straat van Simonoseki ging, af te wijken, 'de vrede tusschen Nederland en Japan niet gebroken zijnde'[1]. Het gevolg is waarschijnlijk wel bekend. Gedurende ongeveer anderhalf uur werd de *Medusa* vanaf de wal beschoten met geschut van zwaar kaliber en aan boord vielen vier doden en enkele zwaar gewonden. De consul-generaal bracht het er nog maar net ongedeerd vanaf. De Casembroot retourneerde het vuur zo goed als hij kon met '20 dms granaten en 30 pnds kogels, zijnde de Bourbongranaten niet gevuld geworden, de consulgeneraal met mij van meening geweest zijnde dat de Nederlandse vlag geene vijandelijkheden ooit van Japan verwachten kon'. Het schip liep door de negentien treffers vrij ernstige schade op, maar overleefde de confrontatie en vervolgde gehavend zijn weg (afb. 1 en 2)[2].

Achter de aangehaalde passage uit het verslag van De Casembroot zit meer dan de argeloze lezer zou vermoeden. De vermelding van de gebruikte munitie ontlokte bij de commandant van de Zeemacht in Oost-Indië verbazing over het niet gereed zijn van de 'Bourbon'-granaten, waardoor de *Medusa* in haar hachelijke situatie over aanzienlijk minder vuurkracht beschikte dan indien zij dit geheime Nederlandse wapen paraat had gehad. Bij deze granaten behoorden geheime gebruiksinstructies die alleen door de commandanten van de schepen die ze aan boord hadden, in geval van nood mochten worden geopend. De inrichting van dit projectiel was zelfs zo geheim dat de samenstelling en werking ervan tot op heden niet bekend is[3]. De commandant van de Zeemacht verweet De Casembroot echter de instructies betreffende de geheimhouding te letterlijk te hebben opgevolgd en verstrekte daarom de instructie om in het vervolg 'als het zich laat aanzien dat deze granaten met vrucht zijn te gebruiken, deze in gedeelte in voorraad te vullen'[4]. Ook de minister van Marine betreurde het dat de *Medusa* de granaten niet gevuld klaar had vóór het binnenvaren van de binnenzee, te meer, omdat dit de eerste gelegenheid was, waarbij Nederland zijn geheime wapen in een actie had kunnen toepassen[5]. Gedurende de internationale expeditie tegen de prins van Nagato het jaar daarop, waarbij de straat weer werd vrijgemaakt, werden



1. De Straat van Simonoseki. Foto: Algemeen Rijksarchief Den Haag (ARA). Bron: ARA, A 2.12.01, ministerie van Marine, exh. 3 oktober 1863, N 51.



2. Tekening van Zr.Ms. 'Medusa' na het gevecht op 11 juli 1863 door F. de Casembroot. Foto: ARA. Bron: ARA 2.12.01, ministerie van Marine, exh. 8 oktober 1863, N 43A.

door Zr.Ms. *Metalen Kruis* negen stuks Bourbon-granaten afgevuurd en door de *Djambi* twee stuks. Het is naar ons weten de enige keer dat deze granaten in een militaire actie zijn gebruikt. Jammer genoeg werd er geen melding van het resultaat gemaakt[6].

Delft, Breda, Den Haag, 1845-1849

Het verhaal van dit Nederlandse 'geheime wapen' begint bijna twintig jaar eerder. In januari van het jaar 1845 kwam Karl Wilhelm Naundorff (afb. 3) naar Nederland met een visum op naam van 'Charles Louis de Bourbon, natif de France'. De Nederlandse autoriteiten waren voorbereid op zijn komst door een haastig bericht van de consul-generaal in Londen aan de minister van Buitenlandse Zaken, waarin hij erkende dat een fout was gemaakt bij het uitreiken van het paspoort dat tijdens zijn afwezigheid 'zeer onbedachtzaam' was verstrekt. Bij aankomst in Rotterdam werd Naundorff zijn visum afhandig gemaakt, maar omdat hij al in 1840 met een brief ondertekend met 'Charles Louis Duc de Normandie, Roi légitime de France' contact had gezocht met de Prins van Oranje, werd besloten de Koning van zijn komst op de hoogte te stellen. Hoewel Willem II geen directe bezwaren had tegen de komst van Naundorff, hoopte hij evenwel dat deze niet te lang in Nederland zou vertoeven[7].

Karl Wilhelm Naundorff, 'horlogemaker uit Potsdam', is om zijn uiterlijk, dat sterke verwantschap met het geslacht der Bourbons vertoonde, de meest bekende pretendent voor de troon van Lodewijk XVII van Frankrijk geweest. Lodewijk XVII werd op 27 maart 1785 geboren en kreeg de titel van Dauphin na het overlijden van zijn oudere broer. Volgens de officiële lezing stierf hij op 8 juni 1795 na een wrede en harde behandeling van zijn bewakers, onder wier hoede hij was geplaatst na de terechtstelling van zijn ouders. Direct na zijn overlijden werd echter al het gerucht verspreid dat de Dauphin nog zou leven en een ondergeschoven kind het slachtoffer was geweest. Door dit gerucht konden later verschillende troonpretendenten opstaan, waaronder zelfs een halfbloed Indiaan[8].

3. Portret van Karl Wilhelm Naundorff (1785?-1845). Foto: Gemeentelijke Archiefdienst Delft. Bron: historisch-topografische atlas, prenten D.

Over de herkomst van Naundorff gaan de gegevens niet verder terug dan 1810, het jaar waarin hij zich in Duitsland vestigde. Na een verblijf van drie jaren in Frankrijk werd hij in 1836 uitgewezen als ongewenst vreemdeling vanwege de onrust die hij door zijn aanspraak op de Franse troon veroorzaakte. Processen wegens valsemunterij, brandstichting, geldschulden en aanslagen op zijn persoon schijnen een belangrijke rol in zijn leven te hebben gespeeld en hij werd gezien als 'of een intrigant (...) die voor eigen rekening zijne

bedrijven voortzet en daarvoor de rol van den zoon van Lodewijk XVI heeft aangenomen, ofwel (...) het werktuig (...) van eene partij, die hem gebruikt tot einden (...) die daarheen schijnen te strekken om de regeerdende dynastie in Frankrijk (...) moeijelijkheden en ongerustheid te berokkenen'[9].

Hoe het ook zij, Naundorff kwam niet naar Nederland om steun te zoeken voor zijn aanspraken op het Franse koningschap. Hij kwam met een zakelijk voorstel voor de Nederlandse regering, waarin hij een aantal uitvindingen op militair terrein aanbood. Nederland was gevoelig voor dergelijke aanbiedingen. De naweeën van de opstand in België waren nog voelbaar en er was weinig geld voor de financiering van de marine en de landmacht. In het buitenland volgden de ontwikkelingen op het gebied van de oorlogvoering ter zee elkaar in razendsnel tempo op en vooral de veiligheid van de bezittingen in het Verre Oosten baarde de Nederlandse regering grote zorgen. De uitvindingen van Naundorff zouden de offensieve kracht van vooral de marine sterk kunnen vergroten. Dat deze uitvindingen in Engeland geen opgang hadden gemaakt, kwam volgens Naundorff, omdat de Engelsen, die achter de geheimen ervan probeerden te komen, de zaak slepende hadden gehouden. Door de bemiddelingen van zijn advocaat, mr. Van Buren, werden de contacten met de Nederlandse overheid aanzienlijk versoepeld. De minister van Oorlog, F.C. List, stelde de uitvinder in verbinding met de gouverneur van de Koninklijke Militaire Akademie in Breda, kolonel der artillerie, Seelig. Diens aanvankelijke twijfel werd snel weggenomen door een kleine demonstratie. Een uitgebreide proef te Breda deed de laatste tegenstand bij de autoriteiten verdwijnen. Het verslag van deze proefneming is helaas niet teruggevonden. Namens de minister van Oorlog trad nu luitenant-kolonel A.W. de Bruin in mondeling overleg met Naundorff. Dit overleg leidde tot een zeer geheime brief aan de Koning, ondertekend door de ministers van Oorlog, Marine en Koloniën, respectievelijk List, J.C. Rijk en G.L. Baud, met een verzoek om de bijgevoegde overeenkomst met de uitvinder goed te keuren[10]. Als argument voerden zij aan dat 'de aangeboden uitvindingen daarstellen eene ongehoorde militaire kracht, welke het evenwigt tussen eene *zeer* zwakke en eene *zeer* sterke natie kunnen herstellen, bij eenen aanval van de eerste tegen de laatste, zoo lang het geheim dier uitvindingen ongeschonden bewaard blijft, en dat, in het geval van eene mogelijke latere algemene bekendheid van die uitvindingen de zwakkere natie door het bezit derzelve toch nog den aanval van de sterkere kan trotseren'. Voorts werden de financiële consequenties in een zeer gunstig daglicht gesteld ondanks de astronomische vergoeding die de uitvinder vroeg. De minister van Financiën werd in verband met de geheimhouding nog niet op de hoogte gesteld. De Koning verleende de gevraagde machtiging op 24 juni 1845 en het uitwerken van de overeenkomst werd door een ministeriëel besluit van 26 juni opgedragen aan de eerder genoemde De Bruin. Het contract werd op 3 juli daaropvolgend officiëel goedgekeurd door de drie eerder genoemde ministers[11].

In dit contract werden negen uitvindingen genoemd: een nieuw soort buskruit, krachtiger dan ieder ander soort, maar goedkoper en zonder gevaar aan te maken en niet zo snel aan bederf onderhevig; middelen om met minder of zelfs zonder recuul (terugslag van het vuurwapen) verder en nauwkeuriger te schieten met bestaande kanonnen en andere vuurwapens; gevulde projectielen met percussie-ontsteking om schepen op te blazen of schadelijke gassen te verspreiden; draagbare raketten en raketten met percussie-ontsteking, die vanuit een kanon afgeschoten konden worden; draagbare raketten met percussie-ontsteking en een vulling met buskruit en kartetskogels; onneembare verdedigingstorens om met weinig personeel ingangen van havens en mondingen van rivieren te beschermen; een 'machine de guerre', als onzichtbaar defensief middel zowel op land als op zee aan te wenden, dat op ieder gewenst moment ontstoken kon worden (waarschijnlijk een soort mijn); een combinatie van voorgaande middelen om ijs in kanalen te breken; en ten slotte onzinkbare stoomschepen, gemaakt volgens hetzelfde principe als de verdedigingstorens. Over de derde uitvinding nu gaat dit artikel. Het is overigens de enige van de negen vondsten die voor zover bekend gerealiseerd en daadwerkelijk getest is.

De bedragen die in het contract tussen de Nederlandse staat en Naundorff staan vermeld, waren voor die dagen enorm. De uitvinder zou het eerste jaar *f* 24.000, het jaar daarop *f* 20.000 en in het derde jaar *f* 16.000 ontvangen en vervolgens ieder jaar *f* 12.000. Na zijn dood zou dit laatste bedrag ieder jaar uitbetaald worden aan zijn oudste zoon Edouard. Voorts zou de uitvinder na het houden van bepaalde proeven *f* 60.000 in één keer krijgen uitgekeerd en het gigantische bedrag van *f* 1.000.000 na één jaar in tien jaarlijkse termijnen, mits voldaan werd aan de gestelde verwachtingen.

Echter, op 10 augustus 1845, voordat uitvoering gegeven kon worden aan het contract, overleed Naundorff te Delft. De drie eerder genoemde ministers namen terstond contact op met de oudste zoon van Naundorff en sloten een nieuwe overeenkomst, die voor de staat financieel veel gunstiger was dan de voorgaande. Per brief van 18 september 1845 boden zij dit contract aan bij de Koning[12]. Op 26 september volgde het Koninklijke Besluit no. 270 met de goedkeuring. Opmerkelijk is dat in de overeenkomst de contractant 'Charles Edouard de Bourbon' wordt genoemd. Dezelfde uitvindingen als voorheen worden er iets uitvoeriger in behandeld en er waren meer garanties ingebouwd. In Delft zou een pyrotechnische werkplaats worden gesticht, waarvan Edouard directeur zou worden met een wedde van *f* 15.000 gedurende de eerste twee jaren. Voor de daaropvolgende jaren zou de jaarwedde telkens opnieuw worden vastgesteld. Voor dit artikel is van belang dat een eerste serie van twintig projectielen van zestig pond, kaliber twintig cm, omgebouwd werd tot percussie-granaat voor een proefneming op het schietterrein op het strand bij Den Haag. Negen op de tien granaten moesten tot ontploffing komen tegen een houten doel op vijfhonderd à zeshonderd passen afstand. Aan het slagen van deze proef zat de verplichting vast om aan de maker een bedrag van *f* 60.000 ineens over te maken in ruil voor het aan de bijwonende commissie openbaar maken van het geheim, naast een som van *f* 300.000 na twee jaar uit te betalen in zes termijnen, mits aan de gestelde verwachtingen zou worden voldaan. Op 7 januari 1846 kon de minister van Oorlog aan de Koning meedelen dat de proef naar genoegen was verlopen en daardoor de overeenkomst van kracht was geworden: de pyrotechnische werkplaats te Delft kon worden opgericht[13]. De minister van Financiën werd op de hoogte gebracht[14]. Met de Koninklijke Besluiten van 7 januari 1846 no. 316 en 317 gaf de Koning zijn toestemming en bepaalde tevens de daarbij behorende personele invulling.

Deze verplichtingen, aangegaan door drie ministers buiten medeweten van de Staten-Generaal, hebben niet alleen in militair en financieel, maar ook in politiek en juridisch opzicht merkwaardige gevolgen gehad. Deze worden tot in detail behandeld in het artikel van L.C. Suttorp (zie noot 7), waarvan hier de inhoud in het kort wordt weergeven. In 1849 kwam de affaire in de Tweede Kamer bij de behandeling

van de begrotingen van de departementen van Marine en Oorlog, doordat er bij de Algemene Rekenkamer bedenkingen waren gerezen omtrent de verrekening van 'eenige uitgaven (...) voortvloeijende uit een overeenkomst, welke gestrekt heeft om het Rijk in het bezit te stellen van nieuwe oorlogsmiddelen'. Er zaten namelijk nogal wat implicaties aan de overeenkomst vast. Ten eerste vroeg men zich af in hoeverre ministers bevoegd waren om dergelijke overeenkomsten, waaraan geldmiddelen van de staat verbonden waren, te sluiten zonder medewerking van de Staten-Generaal en zonder daartoe door een begrotingswet gemachtigd te zijn. Deze vraag stond in nauw verband met de kwestie van de ministeriële verantwoordelijkheid en, hoewel de Raad van State zich ermee verenigen kon, was het oordeel van de Kamer verre van gunstig. Het financieel-technisch bezwaar bestond hierin dat de fondsen, die nu voor de aanschaf van een constructiegeheim waren aangewend, naar algemeen oordeel slechts bedoeld waren voor de aanvulling van courant materieel. Ten slotte zag men niet in waarom de uitvinder naast het uitgekeerde bedrag ook nog een jaarwedde als directeur der pyrotechnische werkplaats moest ontvangen. Ter verdediging werd onder andere aangevoerd dat, ofschoon de genoemde bedragen op het eerste gezicht het tegendeel zouden doen vermoeden, de aanschaf van de uitvindingen een besparing van *f* 600.000 had opgeleverd, omdat daardoor de aanschaf van 150 kanonnen à *f* 4000 per stuk onnodig werd. De betalingen werden echter stopgezet en Charles Edouard zag zich genoodzaakt om tegen de Nederlandse staat een proces aan te spannen. Een juridische complicatie die zich vervolgens aandiende, was de vraag of de staat zich met recht uit de gemaakte overeenkomst kon terugtrekken op grond van het feit dat de schuldverordening bij de Tweede Kamer en de Algemene Rekenkamer nog niet geratificeerd was. De zaak liep hoog op: minister van Marine, Rijk, werd op het matje geroepen om het verloop van de feiten toe te lichten, terwijl zijn collega van Oorlog de verdediging van de principiële kwestie op zich nam. De Hoge Raad besliste intussen dat de staat gebonden was aan gemaakte overeenkomsten, ongeacht of de minister bij het sluiten daarvan buiten zijn boekje was gegaan. Het voorgestelde wetsontwerp dat de handelingen der ministers staatsrechtelijk alsnog van een basis had moeten voorzien, werd door de Tweede Kamer onder leiding van Thorbecke van tafel geveegd. Echter, door de uitspraak van de Hoge Raad konden de gedane zaken niet teruggedraaid worden en moest er een mouw aan worden gepast. Na enige discussie (niet te lang, want elke dag uitstel bracht nu een verhoging van het te betalen bedrag met zich mee) werd besloten de begrotingen van Marine en Oorlog te verhogen om de kosten te dekken. Charles Edouard de Bourbon werd uitbetaald. De regering was er door deze affaire op hardhandige wijze aan herinnerd dat de dagen van de autocratie van Willem I, toen geheimzinnigheid op geldelijk gebied en financiële onmondigheid bij de volksvertegenwoordiging mede de grondslag vormden van het politieke beleid, definitief voorbij waren.

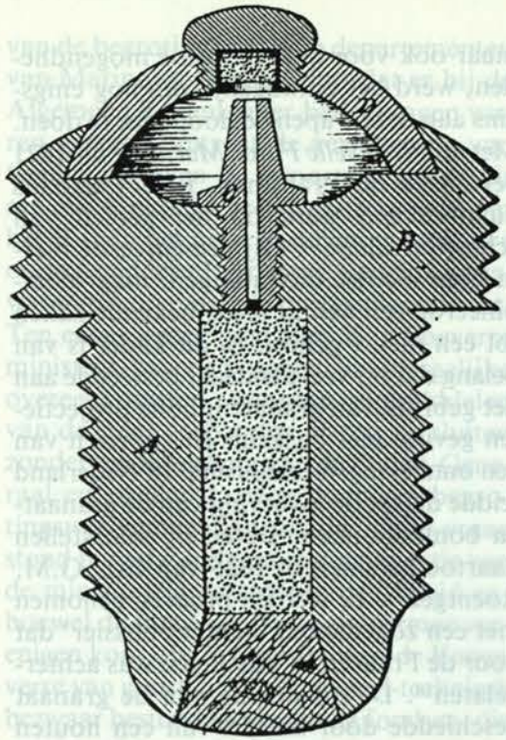
Beschrijving

Het Nederlands defensie-apparaat kreeg aldus de beschikking over de uitvindingen van Naundorff. Achteraf bleek dat de zoon door zijn vader niet in alle geheimen was ingewijd: van de negen uitvindingen is er ten slotte slechts één tot de annalen der geschiedschrijving doorgedrongen, de zogenaamde 'granaat van Bourbon'. Dat deze uitvinding van groot belang was, blijkt uit de waarde die eraan werd gehecht. Immers, de Nederlands militaire macht zou in één klap tot op het niveau van een grote natie kunnen worden verheven. Of die gedachte juist was, doet niet ter zake. Feit is dat de 'granaat van Bourbon' meer dan twintig jaar lang ons 'geheime wapen' is geweest. In 1860 schreef de Amerikaan John Gibbon: 'Holland purchased from the Duke of Normandy the secret of a percussion projectile, which is said to have succeeded very well; but the construction of which has never transpired, having been entrusted under oath to only two or three officers of that country. It is, however, known to be of an extremely costly and complicated mechanism, that fulminating powder is used in its construction, and that it can be used only at very short distances. So that probably at this time, when the Splingard concussion-fuze is known, the secret can be of but little importance'[15]. Toen door de invoering van nieuw geschut in de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw de granaat overbodig en achterhaald raakte, werd de nog aanwezige voorraad op last van hoger hand vernietigd. Geen enkel exemplaar bleef bewaard - of zo leek het tot voor kort - en zo dreigde de granaat van Bourbon tot één der vele mysteries van de geschiedenis te worden.

Om het belang van deze uitvinding naar waarde te schatten is het nodig even stil te staan bij de stand der techiek in de tijd dat deze vondst werd ingevoerd. Het scheepsgeschut bestond toen nog geheel uit voorladers met een gladde loop. Daarmee werden van oudsher hoofdzakelijk massieve ronde kogels verschoten. Vanaf het laatste kwart van de achttiende eeuw werd het echter steeds moeilijker een oorlogsschip met geschutsvuur ernstig te beschadigen of tot zinken te brengen. Hiervoor waren steeds zwaardere kanonnen nodig en dit stimuleerde weer het bouwen van sterkere en beter beschermde schepen. Om de zwaardere kanonnen te kunnen dragen moesten de schepen ook steeds groter worden, met alle financiële en infrastructurele gevolgen van dien. Voor Nederland, maar ook voor andere kleine mogendheden, werd het onmogelijk om nog enigszins aan deze wapenwedloop mee te doen. Met zijn *Nouvelle Force Maritime* uit 1821 verrichtte de Fransman J.H. Paixhans baanbrekend werk op het gebied van scheepsartillerie[16]. Hij presenteerde hierin geen nieuwe uitvindingen, maar combineerde een aantal reeds bekende zaken tot een nieuw geheel. In dit kader is van belang dat hij veel aandacht besteedde aan het gebruik van granaten, holle projectielen gevuld met buskruit en voorzien van een ontstekingsmechanisme. In Nederland leidde dit tot de invoering van de granaat- en bomkanonnen. De eerste voorstellen daartoe kwamen in 1825 van Ltz. G.M. Roentgen[17]. Er werden proeven genomen met een zogenaamd 'kanon obussier' dat door de Fransen in Vlissingen was achtergelaten[18]. De ontsteking van de granaat geschiedde door middel van een houten prop met daarin een lont. De lont werd ontstoken door de brandende buskruitgassen die bij het schot langs de granaat naar buiten stromen. Het tijdstip van ontploffen werd bepaald door de lengte van de lont, die op voorhand werd ingesteld op de geschatte afstand van het doel.

Deze methode was echter erg kwetsbaar en onzeker.

Naundorff was erin geslaagd een systeem te ontwikkelen om gewone (ronde) granaten tot ontploffing te brengen bij het treffen van het doel door middel van een zogenaamde percussie-ontsteking of 'percussie-buis' aan de voorkant van de granaat. Het belang van deze verbetering kan niet genoeg worden benadrukt. Van de buis zijn slechts enkele vage afbeeldingen bewaard gebleven (afb. 4). In de collectie van de Marinemodellenkamer in het Rijksmuseum te Amsterdam is vorig jaar een buis gevonden die bijzonder veel lijkt op de buis die op deze afbeeldingen is te zien (afb. 5). Met behulp van deze buis en de gebruiksinstructies die na het gevecht



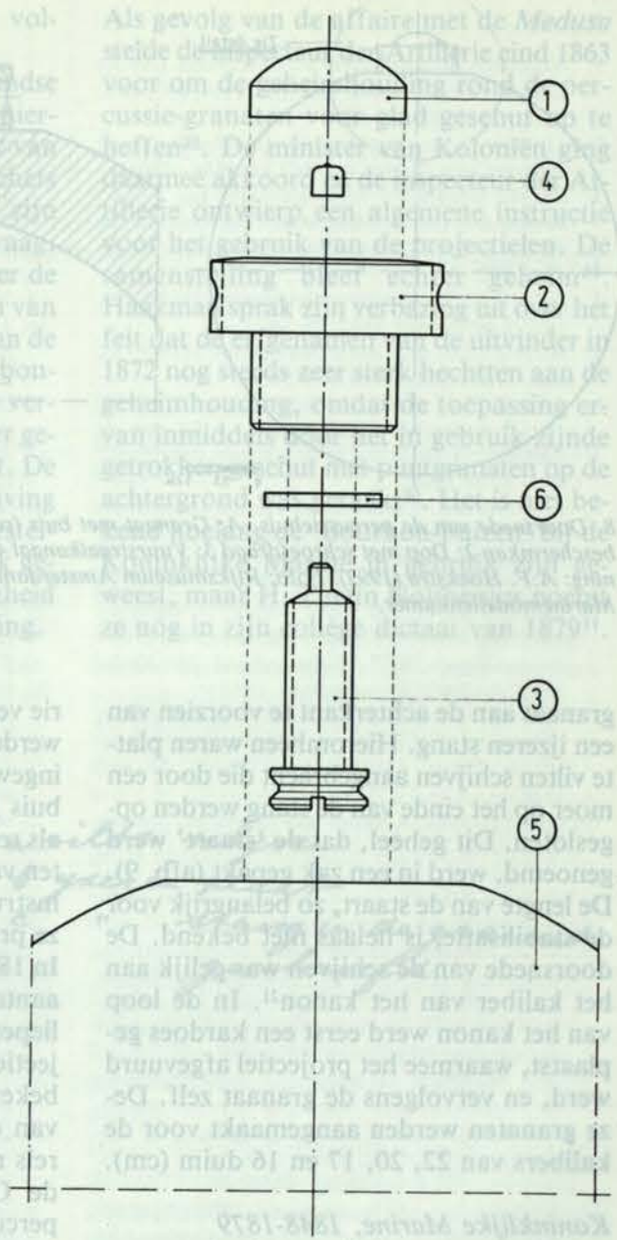
4. Tekening van de buis van 'Bourbon'. De afbeelding is in enkele opzichten onjuist. Foto: Rijksmuseum Amsterdam. Bron: H. Romberg, 'Recherches théoriques et practiques sur les fuses pour projectiles creux. Description des fuses en usage' (Bruxelles, 1871).

5. Percussiebuis. Foto: Rijksmuseum Amsterdam. Bron: Rijksmuseum Amsterdam, collectie Marinemodellenkamer, inv.nr. MC 1889-35.

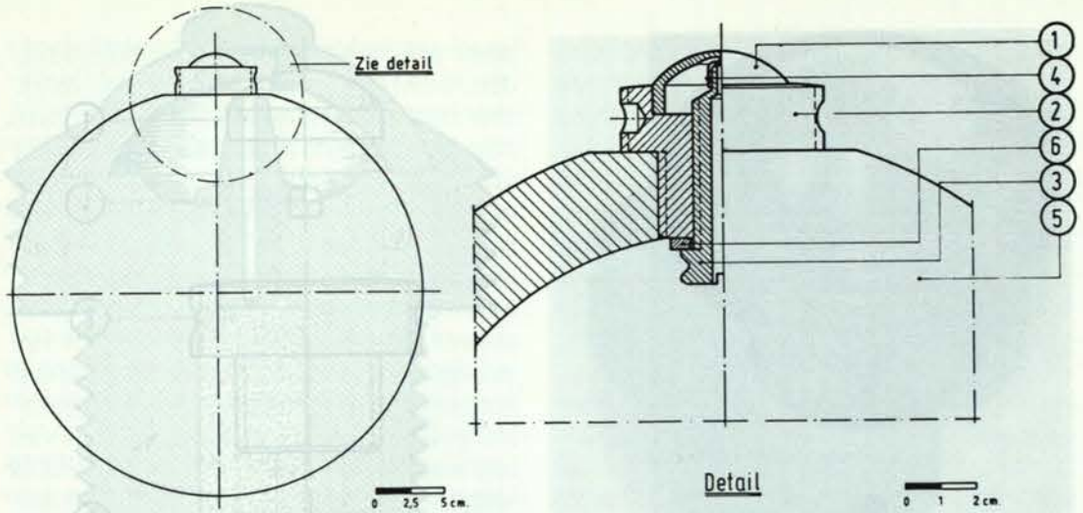
van de *Medusa* werden vrijgegeven, kunnen we tot een vrij exacte reconstructie van de werking ervan komen. Daarbij zij aangetekend dat de samenstelling nooit openbaar is gemaakt. Volgens de instructies voor het laden van de granaat en de buis, die Haakman in het eerste deel van zijn *Handboek over de Zee- Artillerie* in 1872 opnam, had de buis aan de bovenzijde een opening waardoor een slaghoedje geplaatst werd op een schoorsteentje[19]. Deze constructie vertoont sterke overeenkomst met de tekening van Romberg, maar niet met de buis van het Rijksmuseum (afb. 6 en 7). Het vuurkanaal van de buis en de granaat werden vervolgens met kruit gevuld. De boogvormige koperen beschermkap bovenop de buis moest zo sterk zijn dat het projectiel niet kon ontploffen door een val op de grond of door een ricochet (stuiteren) op het water. Alleen een directe treffer op een harde ondergrond mocht de ontploffing inleiden. De kap werd ingedeukt, waardoor het slaghoedje tot ontsteking werd gebracht. De vuurstraal werd verder heel eenvoudig via het vuurkanaal overgebracht naar de lading in de granaat, die vervolgens ontplofte (afb. 8). De buis had geen ander veiligheidsmechanisme dan de koperen beschermkap. Daarom was het aan boord hebben van geladen projectielen gevaarlijk. De slaghoedjes moesten bovendien zo lang mogelijk luchtdicht verpakt blijven om te voorkomen dat de chemische samenstelling ervan zou bederven. Het laden moest zeer zorgvuldig gebeuren:

6. Percussiebuis, uiteengenomen. Het is duidelijk dat de buis verschilt van die zoals beschreven door Haakman, in zoverre dat het schoorsteentje samen met vuurkanaal uit de kap geschroefd wordt om het slaghoedje te kunnen plaatsen. Foto: Rijksmuseum Amsterdam. Bron: Rijksmuseum Amsterdam, collectie Marinemodellenkamer, inv.nr. MC 1889-35.

achterblijvend kruit in de schroefdraad was voldoende om een vroegtijdige ontsteking te veroorzaken[20]. Een conditio sine qua non voor het op het juiste moment afgaan van de granaat was dat hij het doel met de buis moest raken. Hiervoor moest het ronde projectiel tijdens de vlucht gestabiliseerd worden. Dat werd bereikt door de



7. Samenstelling van de percussiebuis.
1: Messing beschermkap
2: Dop met schroefdraad
3: Vuurstraalkanaal met schoorsteentje
4: Slaghoedje
5: Granaat
6: Klemring.
Tekening: A.F. Hoekstra (1992). Foto: Rijksmuseum Amsterdam. Bron: Rijksmuseum Amsterdam, collectie Marinemodellenkamer.



8. Doorsnede van de percussiebuis. A: Granaat met buis (reconstructie) B: Doorsnede buis 1: Messing beschermkap 2: Dop met schroefdraad 3: Vuurstraalkanaal 4: Slaghoedje 5: Granaat 6: Klemring. Tekening: A.F. Hoekstra (1992). Foto: Rijksmuseum Amsterdam. Bron: Rijksmuseum Amsterdam, collectie Marinemodellenkamer.

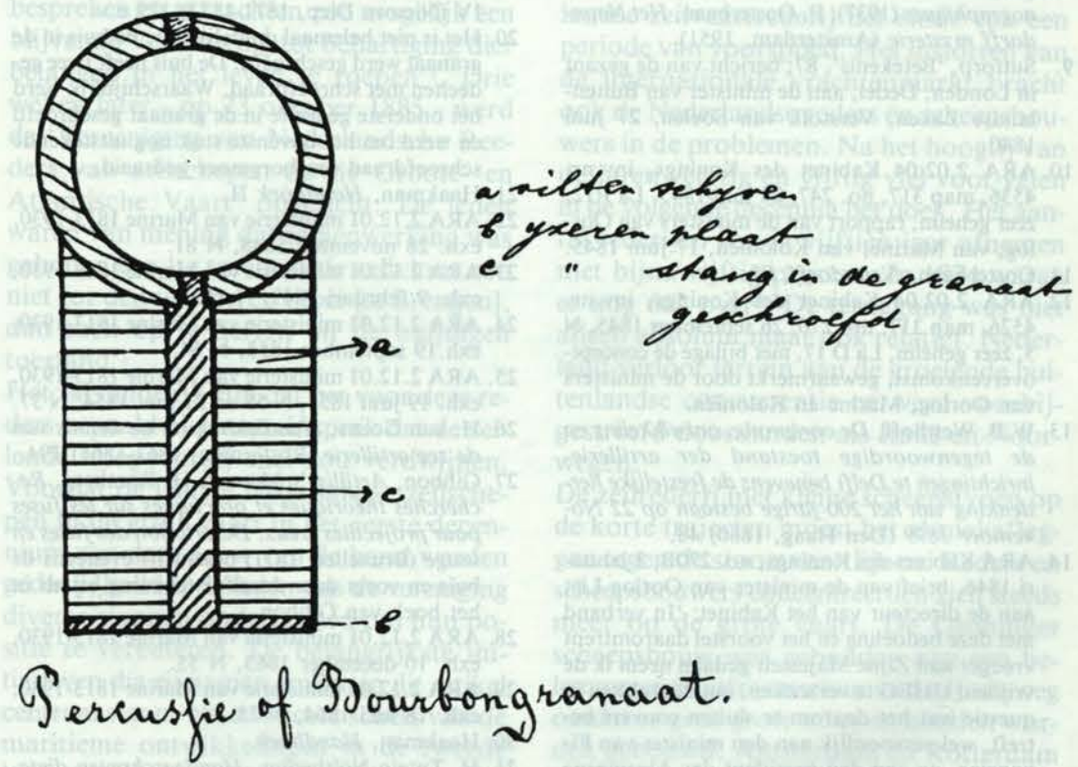
granaat aan de achterkant te voorzien van een ijzeren stang. Hieromheen waren platte vilten schijven aangebracht die door een moer op het einde van de stang werden opgesloten. Dit geheel, dat de 'staart' werd genoemd, werd in een zak gepakt (afb. 9). De lengte van de staart, zo belangrijk voor de stabilisatie, is helaas niet bekend. De doorsnede van de schijven was gelijk aan het kaliber van het kanon[21]. In de loop van het kanon werd eerst een kardoes geplaatst, waarmee het projectiel afgevuurd werd, en vervolgens de granaat zelf. Deze granaten werden aangemaakt voor de kalibers van 22, 20, 17 en 16 duim (cm).

Koninklijke Marine, 1848-1879

Op 20 november 1848 verzocht de inspecteur der Artillerie van de Marine aan zijn minister om buizen van het stelsel 'Bourbon' op projectielen te mogen plaatsen[22]. Aldus werd begonnen met de aanmaak van de nodige projectielen. De granaten werden na aanmaak ongevuld verpakt in een kist en door de inspecteur der Artillerie verzegeld, voordat zij naar de schepen werden gezonden. Er waren maar een paar ingewijden in Nederland die wisten hoe de buis gemaakt werd en in elkaar zat. Zoals reeds vermeld, kregen de commandanten van de betrokken schepen een geheime instructie mee, waarin stond hoe met deze projectielen gehandeld moest worden. In 1849 nam de Marine voor het eerst een aantal proeven, die geheel naar wens verliepen[23]. Over het gebruik van deze projectielen in de praktijk is verder niet veel bekend. In 1854 kreeg de commandant van de *Makkassar* opdracht om op zijn reis naar Indië een onbewoond eiland in de Griekse archipel te beschieten met percussie-granaten en daarover te rapporteren[24]. De afloop hiervan is niet bekend. Iets meer weten we van de proef die in 1854 gehouden werd met het korvet *Argo* als schietschijf. Het rapport van deze proef is weliswaar niet gevonden, maar wel wordt melding gemaakt van het gedeeltelijk zinken van het schip[25]. Nog in 1861 schreef H. van Goens over de granaat van Bourbon dat hij in alle opzichten voldeed[26].

De internationale faam die dit Nederlandse geheime wapen genoot, blijkt uit het hierboven aangehaalde citaat uit het werk van Gibbon[27]. De beschrijving en de schets die Gibbon van het projectiel geeft, zijn gedeeltelijk onjuist en hier en daar vaag. Bovendien zijn zijn opmerkingen over de gecompliceerdheid en de hoge kosten van het projectiel pertinent onjuist: één van de voornaamste voordelen van de Bourbongranaat was juist de lage prijs, mede veroorzaakt doordat bestaande munitie er gemakkelijk voor kon worden aangepast. De eenvoud moge blijken uit de beschrijving van de buis zelf. Gibbon's veronderstellingen werden naar alle waarschijnlijk gevoed door het waas van geheimzinnigheid en mysterie dat om de uitvinding hing.

Als gevolg van de affaire met de *Medusa* stelde de inspecteur der Artillerie eind 1863 voor om de geheimhouding rond de percussie-granaten voor glad geschut op te heffen[28]. De minister van Koloniën ging daarmee akkoord en de inspecteur der Artillerie ontwierp een algemene instructie voor het gebruik van de projectielen. De samenstelling bleef echter geheim[29]. Haakman sprak zijn verbazing uit over het feit dat de erfgenamen van de uitvinder in 1872 nog steeds zeer sterk hechtten aan de geheimhouding, omdat de toepassing ervan inmiddels door het in gebruik zijnde getrokken geschut met puntgranaten op de achtergrond was geraakt[30]. Het is niet bekend hoelang de 'Bourbon-buizen' bij de Koninklijke Marine in gebruik zijn geweest, maar H. Tutein Nolthenius noemt ze nog in zijn college dictaat van 1879[31].



9. Er zijn geen nauwkeurige tekeningen van de granaat van Bourbon bekend. Foto: Rijksmuseum Amsterdam. Bron: Koninklijk Instituut voor de Marine, Den Helder, manuscript PTZ 9-1/7, H. Tutein Nolthenius, 'Handgeschreven dictaten' (1879).

Noten

1. Algemeen Rijksarchief 's-Gravenhage (ARA) 2.12.01 ministerie van Marine 1813-1930, exh. 3 oktober 1863, N 51.
2. Zie ook F. de Casembroot, *De Medusa in de wateren van Japan, in 1863 en 1864* (1865).
3. Ph.M. Bosscher, 'Oorlogsvaart' in: F.J.A. Broeze e.a. (red.), *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden* III (Bussum, 1977) 353- 394, aldaar 392.
4. ARA 2.12.01 ministerie van Marine 1813-1930, exh. 2 november 1863, N 14.
5. ARA 2.12.01 ministerie van Marine 1813-1930, exh. 7 november 1863, N 50.
6. ARA 2.12.01 ministerie van Marine 1813-1930, exh. 9 november 1864, N 41A, brief van de stations-commandant in de wateren van Japan, Ktz. J. de Man.
7. L.C. Suttorp, 'De betekenis van het verblijf van Naundorff in Nederland' in: *Tijdschrift voor Geschiedenis* LXV (1952) 86-98.
8. Zie onder meer A. Beauchesne, *Louis XVII, sa vie, son agonie, sa mort* (1884); D. Jacomet (ed.), *Louis XVII, 42 documents originels et iconographiques* (1937); P. Oosterbaan, *Het Naundorff mysterie* (Amsterdam, 1951).
9. Suttorp, 'Betekenis', 87; bericht van de gezant in Londen, Dedel, aan de minister van Buitenlandse Zaken, Verstolk van Soelen, 27 juni 1840.
10. ARA 2.02.04 Kabinet des Konings, inv.nr. 4536, map 317, no. 247, 24 juni 1845, La P12, zeer geheim, rapport van de ministers van Oorlog, van Marine, van Koloniën, 17 juni 1845.
11. Oosterbaan, *Naundorff*, 95.
12. ARA 2.02.04 Kabinet des Konings, inv.nr. 4526, map 317, no. 270, 26 september 1845, N 5, zeer geheim, La D 17, met bijlage de conceptovereenkomst, gewaarmerkt door de ministers van Oorlog, Marine en Koloniën.
13. W.B. Westhoff, *De oorsprong, ontwikkeling en de tegenwoordige toestand der artillerie-inrichtingen te Delft benevens de feestelijke herdenking van het 200-jarige bestaan op 22 November 1879* (Den Haag, 1880) 48.
14. ARA Kabinet des Konings, no. 270B, 3 januari 1846, brief van de minister van Oorlog List aan de directeur van het Kabinet: 'In verband met deze bedoeling en het voorstel daaromtrent vroeger aan Zijne Majesteit gedaan neem ik de vrijheid UHEG te verzoeken, om de stukken in questie wat het daarom te sluiten couvert betreft, wel persoonlijk aan den minister van Financien, en aan den president der Algemeene Rekenkamer te willen adresseren, met verzoek namens Zijne Majesteit, om zoodanige maatregelen te willen nemen, dat van die stukken, zoo min mogelijk kennis worde genomen, en dat dit alleen plaatshebbe, door zoodanige beambten als daarbij onvermijdelijk betrokken worden, mitsgaders dat die stukken niet zonder voorkennis van den Minister, of van den president der Rekenkamer door eenig ambtenaar worde geligt'.
15. John Gibbon, *Artillist's Manual* (1860).
16. J.H. Paixhans, *Nouvelle Force Maritime, ou exposé des moyens d'annuler la force des Marines de Haut-Bord, et de donner a des navires très-petits, assez de puissance pour détruire les plus grands vaisseaux de guerre* (Paris, 1821).
17. ARA 2.12.01 ministerie van Marine 1813-1930, exh. 6 januari 1826, N 84.
18. Voor een korte schets over de ontwikkeling van het Franse granaat-kanon, zie J. Boudriot, 'L'artillerie de mer de la marine Française, 1674-1856' in: *Neptunia* XCVI (1969).
19. J.H. Haakman, *Handboek over de Zee-Artillerie voor Konstabels en Matrozen-Kanonniers* I-IV (Nieuwe Diep, 1871-1872) 129 e.v.
20. Het is niet helemaal duidelijk hoe de buis in de granaat werd geschroefd. De buis heeft twee gedeelten met schroefdraad. Waarschijnlijk werd het onderste gedeelte in de granaat geschroefd en werd om het bovenste stuk nog uitstekende schroefdraad een borgmoer gedraaid.
21. Haakman, *Handboek* II.
22. ARA 2.12.01 ministerie van Marine 1813-1930, exh. 28 november 1848, N 81.
23. ARA 2.12.01 ministerie van Marine 1813-1930, exh. 9 februari 1849, N 15.
24. ARA 2.12.01 ministerie van Marine 1813-1930, exh.19 september 1853, N 64.
25. ARA 2.12.01 ministerie van Marine 1813-1930, exh. 19 juni 1854, N 55 en 21 juni 1854, N 37.
26. H. van Goens, *Handleiding tot de kennis van de zee-artillerie* (Rotterdam, 1861-1865) 194.
27. Gibbon, *Artillist's Manual*; H. Romberg, *Recherches théoriques et practiques sur les fuses pour projectiles creux. Description des fuses en usage* (Bruxelles, 1871) beschrijft eveneens de buis en voegt daar dezelfde tekening bij als in het boek van Gibbon.
28. ARA 2.12.01 ministerie van Marine 1813-1930, exh. 10 december 1863, N 55.
29. ARA 2.12.01 ministerie van Marine 1813-1930, exh. 18 mei 1864, N 75.
30. Haakman, *Handboek*.
31. H. Tutein Nolthenius, *Handgeschreven dictaten* (Den Helder, 1879).

Pleidooi voor de zeilvaart.
Een vereniging van reders van zeilschepen aan het einde van de negentiende eeuw

Petra Vermeulen

Inleiding

In het Amsterdamse etablissement Krasnapolsky vond op 1 oktober 1885 een bijzondere bijeenkomst plaats. Vijfentwintig reders hadden gehoor gegeven aan een dringende oproep van P. van der Hoog en C.M. van Vessem om bijeen te komen met als doel 'de belangen der zeilvaart te bespreken en te trachten zoo mogelijk een blijvende Vereeniging tot behartiging dier belangen in het leven te roepen'[1]. Drie weken later - op 23 oktober 1885 - werd de 'Vereeniging van Nederlandsche Reeders van zeilschepen op de Groote- en Atlantische Vaart' opgericht. De leden waren van mening dat samenwerking was geboden om 'te trachten de zeilvloot zoo niet tot den vroegeren bloei [te brengen], dan toch op te heffen uit de huijdigen toestand'[2].

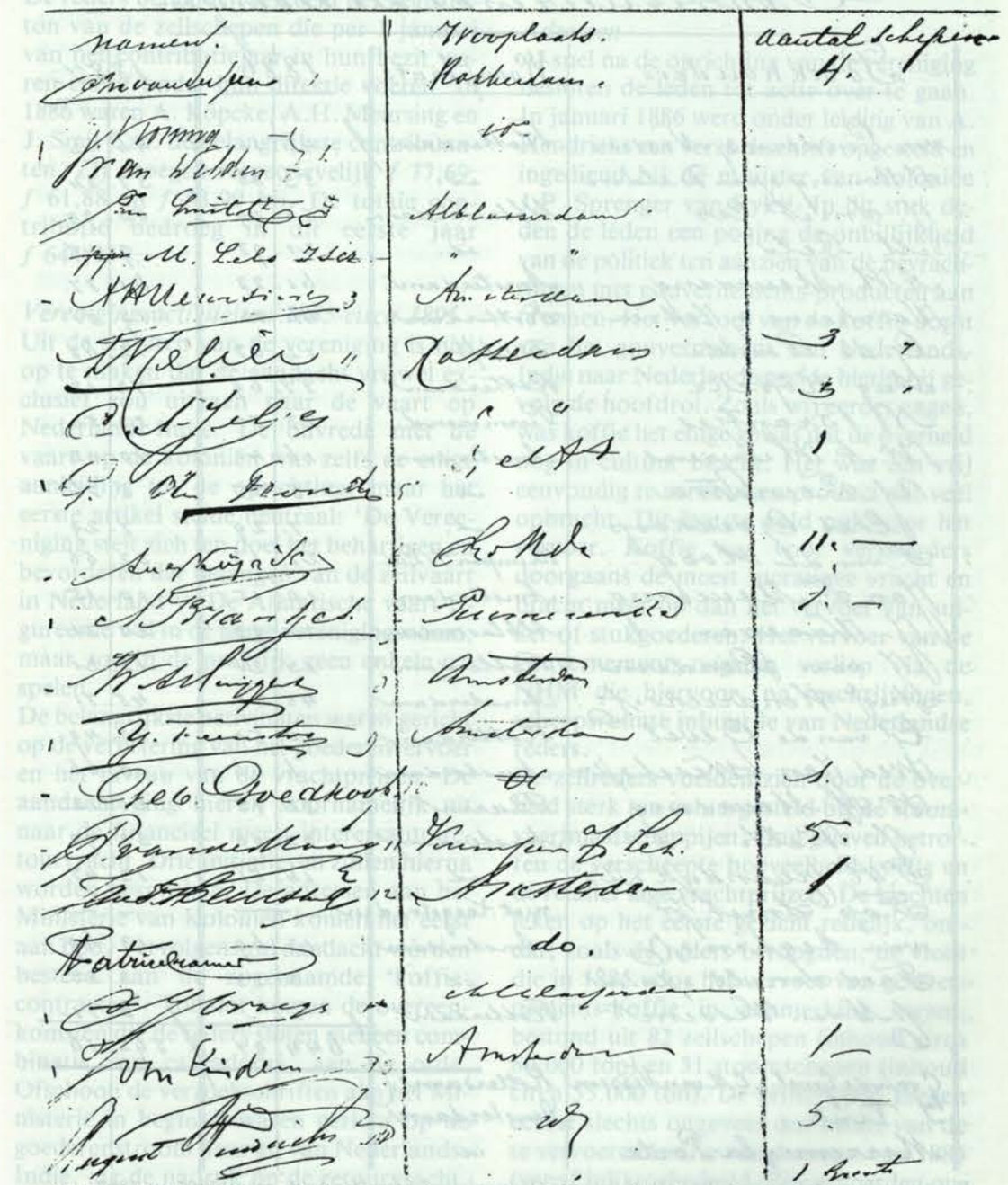
Het zal duidelijk zijn dat het voor deze reders bepaald niet vanzelf sprak dat de zeilende koopvaardij snel zou verdwijnen. Voordat de laatste Nederlandse zeilschepen in de grote vaart in het eerste decennium van deze eeuw van de hand werden gedaan, hadden de leden van de vereniging diverse stappen ondernomen om hun positie te verbeteren. De belangrijkste initiatieven die zij namen, zullen in dit artikel centraal staan. Na een korte schets van de maritieme ontwikkelingen in de tweede helft van de negentiende eeuw zal nader worden onderzocht wat de zeilreders nastreefden, hoe zij hun doelstellingen trachtten te bereiken en welk resultaat zij boekten.

De scheepvaart tot de jaren tachtig en de oprichting van de 'Vereeniging'

De financiële crisis die in de nazomer van 1857 uitbrak, markeerde voor de Nederlandse zeilvaartrederij het einde van een periode van voorspoed. Het instorten van de internationale vrachtenmarkt bracht ook de Nederlandse reders en scheepsbouwers in de problemen. Na het hoogtij van de jaren veertig en vijftig viel voor velen in de volgende decennia het doek. Het aantal rederijen zou in vijftien jaar afnemen met bijna vijftig procent. In 1874 waren er nog 662 over[3]. De teruggang was niet alleen absoluut maar ook relatief. Nederland verloor terrein aan de groeiende buitenlandse concurrentie en werd voorbijgestreefd door landen als Italië en Noorwegen.

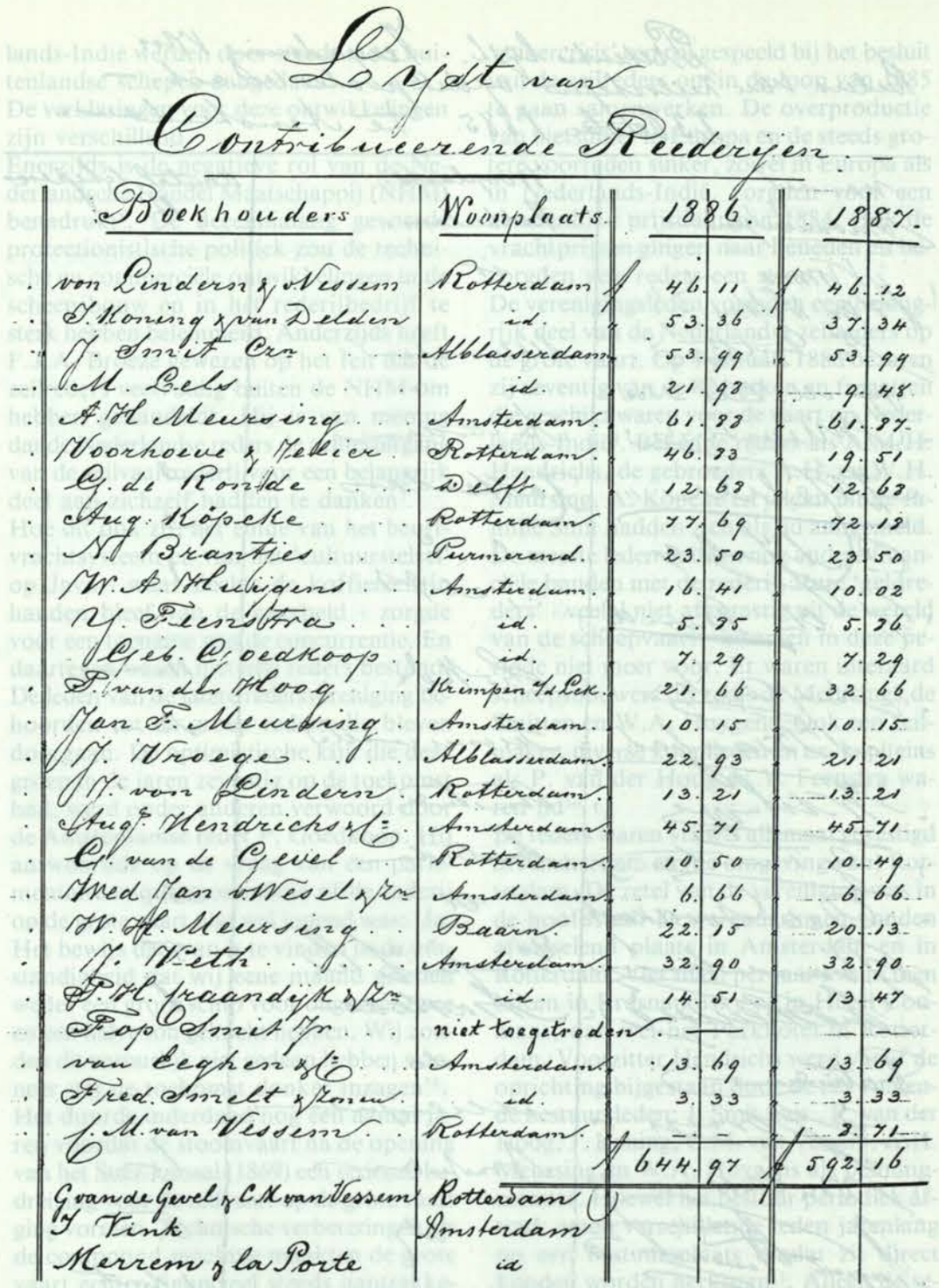
De zeilrederij met kleine scheepstypen op de korte trajecten moest het al snel afleggen tegen de stoomvaartlijnen. Reders en scheepsbouwers concentreerden zich steeds meer op de grote vaart. De Groninger scheepsbouw was gebonden aan een belemmerende infrastructuur en kwijnde weg omdat er geen grote schepen konden worden gebouwd. Amsterdam en Rotterdam en omstreken werden belangrijker[4]. Ook op de grote vaart moest echter terrein worden prijsgegeven. De havens van Neder-

lands-Indië werden door steeds meer buitenlandse schepen aangedaan.
De verklaringen voor deze ontwikkelingen zijn verschillend.
Enerzijds is de negatieve rol van de Nederlandsche Handel Maatschappij (NHM) benadrukt[5]. De decennialang gevoerde protectionistische politiek zou de technische en commerciële ontwikkelingen in de scheepsbouw en in het rederijbedrijf te sterk hebben belemmerd. Anderzijds heeft F.J.A. Broeze gewezen op het feit dat de zeilreders veelvuldig buiten de NHM om hebben gehandeld[6]. Hij is van mening dat de Nederlandse reders de achteruitgang van de zeilvaartrederij voor een belangrijk deel aan zichzelf hadden te danken[7].
Hoe dit ook zij, het einde van het beurtvrachtsysteem en van het 'cultuurstelsel' op Java - waar slechts de koffieteelt in handen bleef van de overheid - zorgde voor een toename van de concurrentie. En daartegen waren niet alle reders bestand. De leden van de latere redersvereniging behoorden tot de groep reders die bleven doorgaan. De optimistische kijk die deze groep in de jaren zeventig op de toekomst had, werd onder anderen verwoord door de Amsterdamse reder P. Goedkoop. Hij antwoordde op de vraag van een parlementaire enquêtecommissie of de rederij op de grote vaart nog wel lonend was: 'Ja. Het bewijs daarvan is te vinden in de omstandigheid dat wij eene maand geleden weder een groot schip voor ongeveer twee en een halve ton gekocht hebben. Wij zouden dit natuurlijk niet gedaan hebben wanneer wij de toekomst donker inzagen'[8].
Het duurde inderdaad nog een aantal jaren voordat de stoomvaart na de opening van het Suez-kanaal (1869) een serieuze bedreiging voor de zeilvaart op de grote vaart ging vormen. Technische verbeteringen als de compound-machine maakten de grote vaart echter financieel steeds aantrekkelijker en de stoomvloot groeide gestaag. Ongetwijfeld heeft ook de zogenaamde 'suikercrisis' een rol gespeeld bij het besluit van de zeilreders om in de loop van 1885 te gaan samenwerken. De overproductie van bietsuiker in Europa en de steeds grotere voorraden suiker, zowel in Europa als in Nederlands-Indië, zorgden voor een aanzienlijke prijsdaling in 1884. Ook de vrachtprijzen gingen naar beneden en bezorgden vele reders een strop.
De verenigingsleden vormden een belangrijk deel van de Nederlandse zeilreders op de grote vaart. Op 1 januari 1886 bezaten zij zeventig van de 82 barken en fregatten die geschikt waren voor de vaart op Nederlands-Indië[9]. Bekende reders als A.M.H. Hendrichs, de gebroeders A.H. en W.H. Meursing, A. Köpcke en telgen uit de familie Smit hadden zich als lid aangemeld. De meeste leden hadden nog andere financiële banden met de rederij. Pure 'geldreders' - veelal niet afkomstig uit de wereld van de scheepvaart - kwamen in deze periode niet meer voor. Er waren uiteraard scheepsbouwers bij zoals de Meursings,de Smitten en W.A. Huygens. Ook een zeilmaker, diverse kooplieden en ex- kapiteins als P. van der Hoog en Y. Feenstra waren lid[10].
De reders waren vrijwel allemaal gevestigd in Amsterdam en (de omgeving van) Rotterdam. De zetel van de vereniging was in de hoofdstad. De vergaderingen vonden afwisselend plaats in Amsterdam en in Rotterdam. Vier maal per jaar kwam men bijeen in Krasnapolsky of in Hotel Coomans, dan wel het Parkhotel in Rotterdam. Voorzitter Hendrichs werd vanaf de oprichting bijgestaan door de zes volgende bestuursleden: J. Smit Czn., P. van der Hoog, J. Koning, C.M. van Vessem, A.H. Meursing en W.A. Huygens als penningmeester. Hoewel het bestuur periodiek aftrad, zaten verschillende leden jarenlang op een bestuursplaats omdat zij direct konden worden herkozen[11]. Alleen de secretaris werd als vaste kracht aangesteld voor *f* 200 per jaar. Mr. K.J. Philips zou


Presentie lijst. Vergadering van Reeders van Zeilschepen op de grote vaart. 23 Octobr 1885. te Amsterdam.

Namen.	Woonplaats.	aantal schepen
[illegible]	Rotterdam.	4.
J. Vrijma	id.	
J. van Velden		
P. Smit Cz.	Amsterdam.	
per M. Lels Jzn.	" "	
A. Meursing	Amsterdam	
A. Helder	Rotterdam	3
[illegible]	" "	3
[illegible]	" "	1
[illegible]		
[illegible]	Rotterdam	11. —
A. Brandt	Rotterdam	1. —
W. Meijer	Amsterdam	
Y. Feenstra	Amsterdam	
Geb. Goedkoop	id	8.
[illegible]	Zaandam	5.
[illegible]	Amsterdam	1
Patriekamer	do.	
[illegible]	Alkmaar	
[illegible]	Amsterdam	1
[illegible]	do	5.
[illegible]		1 groot

Presentielijst behorende bij de vergadering waarin de 'Vereeniging' werd opgericht.
Bron: Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaartmuseum' Amsterdam, archief 'Vereeniging'.



Lijst van Contribueerende Rederijen.

Boekhouders	Woonplaats	1886.	1887.
van Lindern & van Vessem	Rotterdam	f 46.11	f 46.12
J. Koning & van Delden	id.	„ 53.36	„ 37.34
J. Smit Czn	Alblasserdam	„ 53.99	„ 53.99
M. Bels	id.	„ 21.93	„ 9.48
A.H. Meursing	Amsterdam	„ 61.33	„ 61.37
Voorhoeve & Velicer	Rotterdam	„ 46.33	„ 19.51
G. de Ronde	Delft	„ 12.63	„ 12.63
Aug. Köpcke	Rotterdam	„ 77.69	„ 72.13
N. Brantjes	Purmerend	„ 23.50	„ 23.50
W.A. Huibjens	Amsterdam	„ 16.41	„ 10.02
J. Feenstra	id.	„ 5.95	„ 5.36
Geb. Goedkoop	id.	„ 7.29	„ 7.29
P. van der Hoog	Krimpen a/d Lek	„ 21.66	„ 32.66
Jan F. Meursing	Amsterdam	„ 10.15	„ 10.15
J. Vroege	Alblasserdam	„ 22.93	„ 21.21
H. van Lindern	Rotterdam	„ 13.21	„ 13.21
Aug.s Hendrichs & Co	Amsterdam	„ 45.71	„ 45.71
G. van de Gevel	Rotterdam	„ 10.50	„ 10.49
Wed Jan v. Wesel & Zn	Amsterdam	„ 6.66	„ 6.66
W.H. Meursing	Baarn	„ 22.15	„ 20.13
J. Veth	Amsterdam	„ 32.90	„ 32.90
P.H. Kraandijk & Zn	id.	„ 14.51	„ 13.47
Pop Smit Jr	niet toegetreden	—	—
van Eeghen & Co	Amsterdam	„ 13.69	„ 13.69
Fred. Smelt & Zoon	id.	„ 3.33	„ 3.33
C.M. van Vessem	Rotterdam	—	„ 3.71
		f 644.97	f 592.16
G van de Gevel & C.M. van Vessem	Rotterdam		
J. Tink	Amsterdam		
Merrem & la Porte	id		

Eerste pagina uit het contributieboek van de 'Vereeniging' betreffende de jaren 1886 en 1887.
Bron: Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaartmuseum' Amsterdam, archief 'Vereeniging'.

zijn adviserende rol gedurende het hele bestaan van de vereniging blijven vervullen. Hij werd betaald uit de contributie. De reders betaalden één cent per register-ton van de zeilschepen die per 1 januari van het contributiejaar in hun bezit waren en/of onder hun directie voeren. In 1886 waren A. Köpcke, A.H. Meursing en J. Smit Czn. de belangrijkste contribuanten. Zij droegen respectievelijk *f* 77,69, *f* 61,88 en *f* 53,99 bij. De totale contributie bedroeg in dit eerste jaar *f* 644,97[12].

Verenigingsactiviteiten 1885-circa 1895

Uit de statuten van de vereniging is niet op te maken dat de aandacht vrijwel exclusief zou uitgaan naar de vaart op Nederlands-Indië. De onvrede met de vaart op de koloniën was zelfs de enige aanleiding tot de oprichting, maar het eerste artikel stelde neutraal: 'De Vereeniging stelt zich ten doel het behartigen en bevorderen der belangen van de zeilvaart in Nederland'[13]. De Atlantische vaart figureerde wel in de lange verenigingsnaam, maar zou in de praktijk geen enkele rol spelen.

De belangrijkste activiteiten waren gericht op de verbetering van het goederenvervoer en het niveau van de vrachtprijzen. De aandacht ging hierbij voornamelijk uit naar de financieel meest interessante retourvracht. Drie initiatieven zullen hierna worden besproken. De adressen aan het Ministerie van Koloniën komen het eerst aan bod. Vervolgens zal aandacht worden besteed aan de zogenaamde 'koffie-contracten'. Tot slot komen de overeenkomsten die de reders sloten met een combinatie van cargadoors, aan de orde. Ofschoon de verzoekschriften aan het Ministerie in beginsel waren gericht op de goederenstroom naar en van Nederlands-Indië, lag de nadruk op de retourvracht. De 'koffie-contracten' moeten worden gezien in directe samenhang met deze adressen. In feite vloeiden zij hieruit voort. Het derde initiatief beoogde de uitvrachten te verbeteren.

Adressen

Al snel na de oprichting van de vereniging besloten de leden tot actie over te gaan. In januari 1886 werd onder leiding van A. Hendrichs een verzoekschrift opgesteld en ingediend bij de minister van Koloniën J.P. Sprenger van Eyk[14]. In dit stuk deden de leden een poging de onbillijkheid van de politiek ten aanzien van de bevrachtingen met gouvernements-producten aan te tonen. Het vervoer van de koffie-oogst van het gouvernement van Nederlands-Indië naar Nederland speelde hierin bij gevolg de hoofdrol. Zoals wij eerder zagen, was koffie het enige gewas dat de overheid nog in cultuur bracht. Het was een vrij eenvoudig te verbouwen product dat veel opbracht. Dit laatste gold ook voor het vervoer. Koffie was voor vervoerders doorgaans de meest lucratieve vracht en bracht meer op dan het vervoer van suiker of stukgoederen. Het vervoer van de gouvernements-oogsten verliep via de NHM die hiervoor, na inschrijvingen, scheepsruimte inhuurde van Nederlandse reders.

De zeilreders voelden zich door de overheid sterk ten achtergesteld bij de stoomvaartmaatschappijen. Hun grieven betroffen de verscheepte hoeveelheid koffie en de relatief lage vrachtprijzen. De klachten leken op het eerste gezicht redelijk, omdat, zoals de reders betoogden, de vloot die in 1885 voor het vervoer van gouvernements-koffie in aanmerking kwam, bestond uit 82 zeilschepen (inhoud circa 80.000 ton) en 31 stoomschepen (inhoud circa 55.000 ton). De zeilschepen kregen echter slechts ongeveer een kwart van de te vervoeren koffie van de oogst van 1885 (vanaf juli) toebedeeld. Zij vervoerden ongeveer 2200 last (circa 4000 ton, 1 last = 1,8 ton) tegen *f* 25 per last. De stoomsche-

pen transporteerden ongeveer 8000 last (ruim 14.000 ton) tegen *f* 75 per last[15]. De reders wezen erop dat dit grote verschil in vrachtprijs niet voor andere producten bestond, ook niet in de overige Aziatische havensteden of in Brits-Indië. Dit toonde volgens hen aan dat er op Java van een abnormale situatie sprake was. Het protest was niet gericht tegen de stoomvaartmaatschappijen, maar tegen een overheidspolitiek die werd omschreven als 'de bescherming van de eene, ten laste van de andere'[16]. In de adressen aan het Ministerie kwam deze grief duidelijk naar voren: 'daarbij was de bescherming door de Hooge Regeering aan de stoomvaart gegeven ten koste en ten laste van de zeilvaart alleen, voor deze laatste een verpletterende druk en deze dreigt alsnog haar te gronde te richten'[17]. Of met andere woorden, 'de achteruitgang der zeilvloot is niet een noodzakelijk kwaad, ligt niet in de natuurlijke gang der dingen, de oorzaak daarvan ligt in de ongelijkmatige behandeling die de zeil- en stoomvaart van de zijde van het Gouvernement ondervinden'[18].

Zonder op deze plaats in te willen gaan op het waarheidsgehalte van deze beweringen maken de opmerkingen van de reders duidelijk dat de toestand zeer slecht was en waar de oplossing van de problemen volgens hen moest worden gezocht. De zeilreders wensten steun van de overheid. Zij kozen na een decennium vrijhandel ondubbelzinnig voor een nieuwe vorm van protectie, waardoor zij evenals de stoomvaartmaatschappijen recht zouden krijgen op een deel van de gouvernementsgoederen tegen een nader te bepalen tarief. Voor het koffievervoer dachten de reders aan een vrachtprijs die *f* 20 per last lager lag dan die voor de stoomvaart.

Hoe reageerde de overheid? In de zomer van 1886 werd duidelijk dat er niet direct aan de hooggespannen verwachtingen van de reders zou worden voldaan. Het antwoord uit Den Haag was niet bemoedigend. Het Ministerie wees slechts op de kleine oogst van 1885 en het relatief grote deel (ruim 6000 ton) dat hiervan voorlopig in Nederlands-Indië was opgeslagen[19]. Dit antwoord werd door de reders als zeer onbevredigend ervaren omdat niet serieus werd ingegaan op hun voorstel. De reders gaven de moed echter niet op. Hendrichs stelde in juni 1886 een tweede, vrijwel gelijkluidend adres op. Na een tweede afwijzend antwoord herhaalde zich dit vraag- en antwoordspel nog een keer in het voorjaar van 1887.

Het is de vraag in hoeverre de eisen van de reders nu reëel waren. In de eerste plaats geven de tonnage-cijfers, dat wil zeggen, de beschikbare scheepsruimte van stoom- en zeilschepen, in het verzoekschrift van de zeilreders geen getrouw beeld van de werkelijke situatie, omdat de snellere overtocht van de stoomschepen niet in acht werd genomen. Gaan wij ervan uit dat een zeilschip één maal per jaar in Nederlands-Indië kwam met een totale reisduur van twaalf maanden en een stoomschip ongeveer vijf maanden deed over één reis, dan zou het tonnage van de stoomvaart vermenigvuldigd moeten worden met 2,4. De verhoudingen liggen dan uiteraard geheel anders. In de tweede plaats kan over de hoeveelheid koffie worden opgemerkt dat de reders de zaken iets te somber afschilderden door slechts de tweede helft van het jaar voor hun berekeningen te gebruiken. Over het gehele jaar kwam het aandeel van de zeilschepen (absoluut) op 32%. Het jaar 1885 was overigens, zoals het Ministerie terecht opmerkte, een uitzonderlijk slecht jaar met een veel kleinere oogst dan in de voorgaande jaren. De totale uitvoer van koffie van alle producenten uit Nederlands-Indië bedroeg van 1880 tot en met 1882 meer dan 85.000 ton en in 1883 en 1884 meer dan 100.000 ton per jaar. In 1885 lag de uitvoer net boven de 60.000 ton[20]. Het gouvernement liet in dit laatste jaar ruim

24.000 ton uitvoeren naar Nederland. De vrees van de reders dat de situatie er in de toekomst niet veel beter op zou worden, was achteraf gezien terecht. De totale uitvoer van koffie zou tot de eeuwwisseling nog maar vier maal boven het niveau van 1885 komen. In 1886 kregen de zeilschepen een relatief iets groter aandeel (40%), de vrachtprijs lag echter niet hoger dan *f* 30 per last[21].

De vrachtprijzen die de NHM betaalde, waren na het afschaffen van de vaste prijzen in principe afhankelijk van vraag en aanbod. Daarbij speelde de kwaliteit van het schip ook een rol. Hoewel de vrachtprijzen per jaar en per seizoen behoorlijk konden verschillen, was er vanaf het midden van de jaren zeventig sprake van een prijsdaling. De bedreigde zeilreders opereerden in een tijdvak dat later als de 'Grote Depressie' (1873-1896) te boek zou staan. In het begin van de jaren zeventig werd voor een koffievracht nog minimaal *f* 75 per last betaald. Begin jaren tachtig bedroeg het tarief *f* 50 tot *f* 70 per last[22]. De gemiddelde bedragen in 1885 en 1886 waren, zoals wij eerder zagen, zo verontrustend laag dat zij de reders tot nieuwe acties aanspoorden. Daarop zullen wij later terugkomen.

Uit de antwoorden van het Ministerie kan in feite alleen worden geconcludeerd dat de overheid niet van plan was haar beleid te wijzigen voor een twintigtal zeilreders. Toch werd op het Ministerie meer aandacht aan de zaak geschonken dan uit de brieven is op te maken. Diverse afdelingen lieten in interne nota's hun licht schijnen over het probleem. Zowel over de uitvrachten als over de retourvrachten werd geschreven. Uit de aantekeningen blijkt in ieder geval dat men de vrijhandelsgedachte hoog in het vaandel voerde. Het Ministerie liet zich in haar reacties op de reders vooral leiden door de adviezen die werden ingewonnen bij de NHM. De adressen van de vereniging werden - uiteraard buiten medeweten van de reders - doorgestuurd naar de NHM, die ze weer retourneerde met uitgebreide commentaren[23].

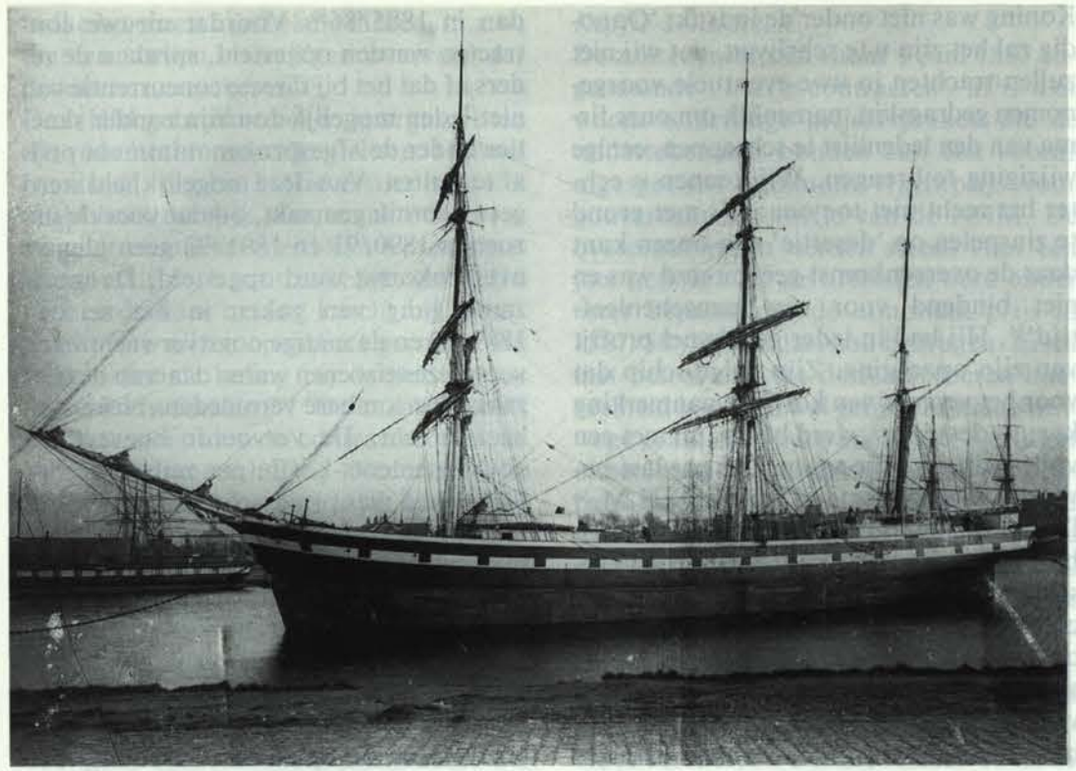
August Hendrichs (1834-1916), de eerste voorzitter van de 'Vereeniging'. Foto: Gemeentelijke Archiefdienst Amsterdam. Bron: Historisch Topografische Atlas, N 9704.

In de zomer van 1886 luidde het antwoord van de NHM aan het Ministerie nog: 'naar onze mening is steun en instandhouding van beide [stoom- en zeilvaart] gewenscht, maar zeker in de eerste plaats van het nieuwere en betere vervoermiddel'[24]. Een jaar later had het begrip plaats gemaakt voor wrevel: 'De Vereeniging van de Nederlandsche reeders gaat blijkbaar uit van het standpunt dat de gouvernements-producten moeten dienen tot instandhouding van de transportmiddelen, terwijl integendeel de omstandigheden meer en meer den Staat dringen, evenals ieder particulier van die vervoermiddelen gebruik te maken,

welke het meest zijn belang dienen, m.a.w. die een snellen en veiligen overvoer der producten verzekeren'[25].
De NHM gebruikte bekende argumenten die vóór het stoomschip pleitten. Hoewel 'snelheid' voor het koffievervoer lang niet altijd noodzakelijk was, maakte de ervaring dat er snel vervoerd kón worden, het stoomschip toch aantrekkelijk. De NHM probeerde haar betoog kracht bij te zetten door te wijzen op recente gevallen van schade aan de lading bij de zeilschepen *Merapi* en *Sindoro*[26]. De maatschappij gaf voorrang aan de contracten met de stoomvaartmaatschappij 'Nederland' en met de Rotterdamsche Lloyd. Het resterende deel was voor de zeilvaart bestemd 'tenzij er redenen zijn om ook daarvan meer of minder aan de stoomvaart te geven'[27]. In 1887 was dit blijkbaar het geval, omdat de kleine oogst van dat jaar in zijn geheel met de stoomvloot meeging[28].
De stoomvaartmaatschappijen maakten overigens ook moeilijke jaren door. De slechte oogsten en de suikercrisis van 1884 lieten ook hier hun sporen na. Zo keerde de 'Nederland' in 1884 en 1886 geen dividend uit en de kleine stoomvaartmaatschappij 'Insulinde', die sinds enkele jaren op Nederlands-Indië voer en onder leiding stond van A. Hendrichs, ging failliet[29].
De overheid sloot de zeilschepen nooit expliciet uit van het koffievervoer, maar het werd voor de reders wel moeilijker lading te bemachtigen. Bijladingen van 260 last (470 ton, de standaardhoeveelheid voor een bijlading) kwamen nog wel regelmatig voor maar volle ladingen, van 900 ton tot circa 1200 ton, konden door een steeds kleiner aantal van de beste schepen worden bemachtigd[30]. De reders besloten, toen het hun duidelijk werd dat er geen afspraken zouden worden gemaakt, over te gaan tot andere acties. Zij probeerden in het vervolg de vrachtprijzen van de gouvernements-koffie te beïnvloeden door het sluiten van overeenkomsten.

Koffie-contracten
De zeilreders sloten vanaf 1 juni 1887 zogenaamde 'koffie-contracten' af[31]. Dit waren onderlinge prijsafspraken die de ondertekenaren bonden aan een vooraf afgesproken minimum vrachtprijs voor gouvernements-koffie van de NHM. De overeenkomsten werden steeds voor één jaar gesloten. In zes artikelen werd onder meer bepaald dat de minimum prijs in 1887/88 *f* 47 per last zou bedragen. Eisen met betrekking tot de te vervoeren hoeveelheid had men wel geopperd maar vanwege praktische bezwaren - met name het uiteenlopende laadvermogen van de schepen - laten varen. Een artikel was gewijd aan de berekening van de boete die stond op overtreding van het contract (dat wil zeggen het accepteren van een lagere vrachtprijs dan *f* 47 per last)[32].
De eerste overeenkomst bleek geen gelukkige greep. Zoals wij eerder zagen, werd niets van de oogst van 1887 door de zeilvloot vervoerd. Voor het seizoen 1888/89 werd echter toch een nieuw contract afgesloten waar vrijwel iedereen zich bij aansloot. De situatie verbeterde nu duidelijk. Zeven Nederlandse zeilschepen laadden koffie en de vrachtprijzen waren *f* 40, *f* 47 en *f* 50 per last. Het is echter niet zeker of de verenigingsleden van deze opleving hebben geprofiteerd[33]. Tevreden waren zij in elk geval niet allemaal. Al voordat het seizoen begon, in het voorjaar van 1889, was de eerste breuk in de vereniging een feit. De Rotterdamse firma J. Koning & Van Delden wenste niet meer aan de derde koffie-overeenkomst mee te werken. Voorzitter A. Hendrichs ergerde zich nogal aan deze 'afvalligheid'. Hij schreef, mede namens A.H. Meursing en C.M. van Vessem aan Koning dat 'wij ons genoopt zouden achten aan de Vereeniging te verzoeken Uwe firma van de ledenlijst te schrappen als zijnde deserteur van het vaandel door haar zelve mede geplant en waaronder zij had medegestreden'[34].

Koning was niet onder de indruk: 'Onnodig zal het zijn u te schrijven, dat wij niet zullen trachten in uwe eventuele voorgenomen gedragslijn, namenlijk om onze firma van den ledenlijst te schrappen, eenige wijziging te brengen. Wij kennen u echter het recht niet toe om zelfs met grond te zinspelen op 'desertie' van onzen kant daar de overeenkomst geëxpireerd was en niet bindend voor een menschenleeftijd'[35]. Hij had in ieder geval snel profijt van zijn opzegging. Zijn enige schip dat voor het vervoer van koffie in aanmerking kwam, de *Melati*, werd begin juli met een volle lading koffie tegen *f* 45 per last bevracht door de factorij van de N.H.M.[36]
De onhoudbaarheid van de prijsafspraken bleek in de loop van dit seizoen toen verschillende leden zich gedwongen zagen accoord te gaan met een lagere vrachtprijs om geen lading mis te lopen. W.H. Meursing liet zijn gezagvoerder S.R. Brouwer van de *Baarn* een contract voor *f* 43 per last afsluiten. Hij had hem echter wel zo lang laten wachten dat er niet meer dan 260 last koffie te krijgen was[37]. Ook Van de Gevel & Van Vessem (*Nelly & Helena*), A.H. Meursing (*Thorbecke II*) en A. Hendrichs (*Slamat*) sloten contracten onder *f* 47 per last af. Van de laatstgenoemden mag dit, gezien de ruzie met Koning, wel opmerkelijk heten. A.H. Meursing moest zelfs als penningmeester zijn eigen boete berekenen. De boeten waren niet mis. W.H. Meursing was *f* 4320 kwijt, A.H. Meursing *f* 9150 en A. Hendrichs bijna *f* 7000. W.H. Meursing bracht dit bedrag ten laste van de gehele rederij. Het is niet bekend of andere reders op dezelfde wijze handelden[38].
Ondanks de overtredingen was 1889/90 duidelijk het beste vervoersseizoen sinds jaren geweest. In totaal vertrokken tien zeilschepen met koffie van het gouvernement naar Nederland voor vrachtprijzen die varieerden van *f* 42 tot *f* 50 per last, en dat waren beduidend hogere prijzen dan in 1885/86[39]. Voordat nieuwe contracten werden opgesteld, spraken de reders af dat het bij directe concurrentie van niet-leden mogelijk zou zijn zonder sancties onder de afgesproken minimum prijs af te sluiten. Van deze mogelijkheid werd geen gebruik gemaakt, omdat voor de seizoenen 1890/91 en 1891/92 geen nieuwe overeenkomst werd opgesteld. De moeizame gang van zaken in het seizoen 1889/90 en de matige oogstverwachtingen voor deze seizoenen waren daarvan de oorzaak. Die sombere vermoedens bleken geheel terecht. De vervoerde hoeveelheid gouvernements-koffie per zeilschip naar Nederland was praktisch nihil in deze jaren. In 1890 en 1891 waren er welgeteld twee zeilschepen die gouvernements-koffie vervoerden. De vrachtprijzen waren overigens goed: *f* 45 en *f* 50 per last. Inmiddels waren de vrachtprijzen in de stoomvaart voor koffie naar *f* 70 per last gezakt[40]. In mei 1892 stelde men het laatste koffie-contract op met een minimum van *f* 45 per last. Zes schepen kwamen terug met een volle koffie-lading à *f* 45 per last. De vrachtprijzen voor kleine (bij)ladingen koffie bleken evenwel weer op het lage peil van *f* 25 per last te staan[41]. De voortdurende onzekere toestand op de vrachtenmarkt verdeelde de meningen voor het seizoen 1893/94. H.G. Ruhaak en A.H. Zur Mühlen van de 'Nederlandsche Scheepvaart Maatschappij' waren vóór het afsluiten van een nieuw contract. W.H. Meursing en P. van der Hoog behoorden tot de tegenstemmers. Omdat het er wederom naar uitzag dat er weinig koffie te vervoeren zou zijn, besloot men van verdere contracten af te zien.
De strijd om de gouvernements-koffie was dan ook vrijwel gestreden. Op 30 januari 1894 probeerde een commissie, bestaande uit Hendrichs, Van der Hoog en Zur Mühlen nog één maal de toenmalige minister van Koloniën W.K. baron Van Dedem te bepraten[42]. Dit gesprek had geen



De bark 'Baarn', gebouwd in 1881 door W.H. Meursing op de werf 'De Nachtegaal'. Foto: Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaartmuseum' Amsterdam.

enkel resultaat. Het was ook wel weinig realistisch om nog op een overeenkomst met de overheid te hopen, nu ook de vrachtprijzen voor de stoomvaart sterk aan het dalen waren. In de loop van 1894 bedroeg de vrachtprijs voor koffie voor de stoomvloot *f* 55 per last, in de zomermaanden van 1896 slechts *f* 20 per last. De stoomvaart zou echter snel gaan profiteren van de weer oplevende conjunctuur, de stijgende prijzen en de vanaf de eeuwwisseling weer toenemende wereldhandel.

Het is niet eenvoudig om uit het bovenstaande conclusies te trekken over de effectiviteit van de koffie-contracten. De vrachtprijzen lagen na 1886 weliswaar op een hoger niveau, maar dit was toch vooral het gevolg van de wet van vraag en aanbod. De NHM had al laten weten niets te willen doen om de zeilreders tegemoet te komen. Wij zagen ook dat de minimum prijs niet steeds werd gehaald en halverwege de jaren negentig voor de kleine partijen koffie weer op het lage niveau van midden jaren tachtig lag. Bovendien nam de hoeveelheid gouvernements-koffie die door zeilschepen werd vervoerd, sterk af, zodat nog maar een enkele zeilreder van de redelijke vrachtprijzen kon profiteren. De lotgevallen van de bark *Baarn* (in de vaart van 1881 tot 1897) van reder W.H. Meursing kunnen deze gang van zaken illustreren[43]. W.H. Meursing deed mee met alle koffie-contracten. Uit de bewaard gebleven administratie kan worden opgemaakt dat de rederij nooit heeft geleden onder de lage vrachtprijzen voor koffie van *f* 25 à *f* 30 per last. Het nieuwe schip begon voorspoedig met vrachten gouvernements-koffie in 1881, 1883 en 1884 voor respectievelijk *f* 65, *f* 74 en *f* 52,50 per last. Het hoge cijfer van 1883 werd veroorzaakt door een lading uit de Molukken. Op Java bedroeg het vrachtcijfer op dat moment circa *f* 55 per last. De gezagvoerder kon hierna geen volle ladingen meer loskrijgen en vervoerde maximaal 260 last koffie als bijlading in 1890, 1895 en 1897 voor respectievelijk *f* 43, *f* 40/44 en *f* 30/35 per last[44]. In het eerstgenoemde jaar leverde dat de bekende boete op. De laatste twee maal waren er geen prijsafspraken. De dalende tendens van de vrachtprijzen en het soms grillige verloop is in bovenstaande cijfers terug te vinden. Uit de geschiedenis van de *Baarn* kan worden geconcludeerd dat W.H. Meursing nooit iets aan de koffie- contracten heeft gehad. Voor de andere reders zal het waarschijnlijk niet anders zijn geweest.

Samenwerking met cargadoors

De jaren waarin rederijen rustig in ballast naar Nederlands-Indië konden vertrekken, omdat de hoge retour-vrachtprijzen genoeg opbrachten, vormden voor de verenigingsleden een verre verleden tijd waar zij geen deel aan hadden gehad. Hoewel de uitreizen meestal aanzienlijk minder opbrachten dan de retourreizen, was de uitvracht hard nodig om de zaken nog rendabel te maken. Het vervoer op de heenreis bestond meestal uit steenkool of uit stukgoederen. Vanaf de jaren vijftig had de Britse steenkool het toenmalige gebrek aan Nederlandse uitvracht verlicht en dit product was sindsdien als uitvracht voor de Nederlandse zeilvaart een belangrijke rol blijven spelen. Het vervoer van stukgoederen vond, in tegenstelling tot dat van steenkool, doorgaans vanuit Nederlandse havens plaats. In de laatste decennia van de eeuw werden steeds meer 'zware goederen' zoals machines, bouwmaterialen en plaatijzer vervoerd.

De opdrachten voor het vervoer kwamen zowel van de overheid als van particuliere ondernemers. De stoomvaartmaatschappijen bleken ook nu echter sterke concurrenten. Dit gold vooral voor het goederenvervoer van de overheid. Ofschoon de afdeling van het Departement van Koloniën die voor dit vervoer verantwoordelijk was, naar aanleiding van de eerste adressen opmerkte dat wel degelijk werd gelet op de vervoersmogelijkheden per zeilschip, was er geen sprake van gelijke behandeling van stoom- en zeilvaart. De overheid wilde vooral het vervoer van de goedkopere goederen aan de zeilreders uitbesteden. Lijnolie, klinkers en blikwerk konden veelal zonder al te veel haast vervoerd worden[45]. De meest kostbare goederen werden meer en meer aan de stoomvaart toebedeeld. Het Ministerie voerde hiervoor de argumenten aan dat de vrachtenvermindering voor zware goederen hierin een rol speelde evenals de slechte staat waarin deze goederen in het begin van de jaren tachtig door een aantal zeilschepen werden gelost. Bovendien was het stoomschip voor vracht met grote afmetingen geschikter. Plaatwerk en dakbedekkingsmateriaal werden hierdoor alleen nog aan de stoomschepen toebedeeld. Ook voor de havenwerken en spoorwegen namen de stoomschepen de vracht weg, doordat het 'Technisch Bureau' van het Departement van Koloniën deze liever per stoomschip zag aangevoerd.

Om aan deze ongunstige ontwikkeling een einde te maken probeerden de zeilreders zich toch in een gunstige positie te plaatsen door te gaan samenwerken met een combinatie van cargadoors. Deze samenwerking was toegespitst op het goederenvervoer in opdracht van het Departement van Koloniën naar Nederlands-Indië, met name op het vervoer van steenkolen en cokes. Een combinatie, gevormd door de cargadoorsfirma's Kuyper Van Dam &

Smeer, De Vries & Co., Wed. J. van Wesel & Zn. en Vroege & De Wijs, sloot vanaf 1886 contracten met een wisselend aantal zeilreders om vervolgens bij het Ministerie van Koloniën via inschrijving mee te dingen naar een deel van de te vervoeren partijen[46]. De cargadoors zouden op deze wijze hun kans op commissie kunnen vergroten en de reders zouden elkaar niet te veel beconcurreren, terwijl de kans op een redelijke vrachtprijs groter zou worden. In 1886 deed ongeveer de helft van de vereniging mee met de gezamenlijke inschrijving voor de 'marine-steenkolen'. Het waren de reders A. Hendrichs, P. van der Hoog, A. Köpcke, J. Koning & Van Delden, Von Lindern & Van Vessem, A.H., W.H. en J.F. Meursing, J. Veth, J. Vroege, J. Smit Czn. en Wed. J. van Wesel & Zn. (rederij)[47].

Ofschoon de resultaten van de samenwerking niet meer te achterhalen zijn, moet er voldoende reden zijn geweest die tot aan het begin van de jaren negentig te continueren. Vanaf die tijd ging het bergafwaarts. In 1892 al werd duidelijk dat de hoop de vrachtprijzen positief te kunnen beïnvloeden vrijwel nergens op was gebaseerd. De houding van het Ministerie van Koloniën dat ondanks de jaar in, jaar uit dalende vrachtprijzen in 1891 de inschrijvingen nog te hoog vond, bevorderde het enthousiasme niet. Een jaar later bleek dat de leden het onderling én met de cargadoors hartgrondig oneens waren over de gevolgde strategie. A. Hendrichs was wel overtuigd van het nut van de samenwerking met de combinatie en ergerde zich zo sterk aan enkele leden die op eigen houtje lager hadden ingeschreven bij Koloniën, dat hij de voorzittershamer wilde neerleggen. In een brief aan K.J. Philips schreef hij: 'De houding van meerdere leden die - zich wellicht beroepende op art 22 der statuten, waartoe ik hun geenzins het recht betwist - in het jongste voorjaar hunne eigen belangen zoodanig deden gelden boven het sedert eenige jaren proefondervindelijke deugdzaam gebleken gezamentlijk belang en die voor een zelfs nog onzeker eigen voordeel de uitgaande vrachtprijzen van gouvernements-steenkolen onnodig overdreven naar omlaag werkten doet mij de voorzittersplaats verlaten dezer Vereeniging die zich volgens art 1 harer statuten ten doel stelt: 'Het behartigen en bevorderen der belangen van de zeilvloot in Nederland''[48].

Het artikel 22 waaraan Hendrichs refereerde, speelde ongetwijfeld een rol. Hierin was bepaald dat het lidmaatschap van de vereniging geen van de leden kon belemmeren in het sluiten van bevrachtingen of het aangaan van overeenkomsten betreffende hun rederijen 'blijvende ieders recht onverlet om te handelen zoals het individueel belang van ieder hunner kan vorderen'[49]. Verschillende leden, waaronder in ieder geval de Nederlandsche Scheepvaart Maatschappij (Zur Mühlen & Van Vessem), Van de Gevel en Jan Smit Czn., deden niet mee. De laatste beloofde echter wel dat hij niet mee zou dingen naar het vervoer van de steenkolenpartijen. Maar niet alleen reders lieten het afweten, ook enkele cargadoors trokken zich terug. Voor het contract van 1892 deden Vroege & De Wijs en Kuyper, Van Dam & Smeer niet meer mee. Zij wilden de vrijheid hebben andere opdrachten uit te kunnen voeren.

Het is niet duidelijk in hoeverre de kritiek van met name A.H. Meursing op de cargadoors-combinatie meespeelde bij de beslissing van verschillende partijen zich terug te trekken. Hij verweet de cargadoors eind 1891 'de macht' te hebben overgenomen en te veel 'vreemde' schepen te beladen, zodra zij ook maar iets meer konden verdienen[50]. Het leek erop dat de cargadoors de contractuele bepaling dat zij toestemming van de leden moesten hebben alvorens tot belading van een ander 'vreemd' schip over te gaan, niet steeds

Een voorbeeld van het fraaie drukwerk dat de reders voor hun gezamenlijke diners lieten vervaardigen. Bron: Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaartmuseum' Amsterdam, archief 'Vereeniging'.

even serieus namen. Al met al bleek de inschrijving voor de partijen van 1892 op een mislukking te zijn uitgedraaid. Er werden veel minder partijen toegewezen dan was gewenst. Alleen A. Hendrichs, A.H. Meursing en J. Vroege zouden uiteindelijk met steenkool voor het gouvernement vertrekken. In totaal vervoerden de vijf schepen *Smeroe*, *Slamat*, de *Thorbecke IV* en *Thorbecke VII* en de *Clara* ruim 6100 ton.

Het contract van 1892 was de laatst bekende steenkolen- overeenkomst, maar de samenwerking werd niet direct beëindigd. In het archief ligt nog een (concept)contract uit 1894 voor het vervoer van stukgoederen. Hiervoor zouden enkele cargadoors een minimum vrachtprijs garanderen. Nieuw als contractant was fa. Braakman & Co. Ook Kuyper Van Dam & Smeer en Vroege & De Wijs zouden van de partij zijn. Het is niet bekend of dit contract ook daadwerkelijk is uitgevoerd[51].

Net als bij de koffie-charters kan deze gang van zaken worden geïllustreerd met het voorbeeld van de *Baarn*. Het schip maakte in totaal zeven uitreizen met steenkool uit Newcastle en Cardiff. De eerste twee keer vervoerde het schip gouvernements-steenkool in 1882 en 1885. In 1886 en 1887 werden particuliere charters afgesloten, onder andere voor de Nederlands-Indische Stoomvaart Maatschappij. Hierna volgden in 1889 en 1890 reizen met gouvernements-steenkool en nog één particuliere charter in 1892/93[52]. De *Baarn* vervoerde dus ook vóór het bestaan van de combinatie steenkool voor het gouvernement en de reder negeerde de combinatie vervolgens minimaal één keer.

Het is niet zeker of een vracht voor het gouvernement per definitie lucratiever was dan een steenkoolvracht voor een particuliere opdrachtgever. Goed vergelijkbare vrachtcijfers uit deze sector ontbreken. Een bijkomend feit was de daling van de vrachttarieven met uitzondering van de jaren 1889/90. Dit waren juist de jaren dat de *Baarn* voor het gouvernement steenkolen vervoerde.

In 1882, 1885, 1886 en 1887 bedroegen de tarieven respectievelijk *f* 19,95, *f* 13,25, *f* 9,60 en *f* 11,10 per ton naar Onrust/Batavia. Door kolenschaarste verbeterde deze vrachtprijzen in 1889/90 tijdelijk tot *f* 21,50 en *f* 26/27 (Molukken) per ton. Alleen uit de cijfers van 1892 is op te maken dat een gouvernements-vracht toen voordeliger was. W.H. Meursing bijvoorbeeld kon niet meer dan *f* 6,60 per ton krijgen terwijl zijn broer A.H. Meursing na de combinatie *f* 11 per ton kon bedingen[53]. Zou A. Hendrichs, een groot voorstander van de combinatie, dan toch gelijk hebben gehad? Zeker is dit niet, maar A.H. Meursing profiteerde ondanks al zijn kritiek toch zeker één maal van dit samenwerkingsverband.

De laatste jaren

In 1894 werden de laatste stappen gedaan om de gemeenschappelijke belangen te behartigen. Hierna gingen de leden die nog over waren van het snel verminderende bestand, weer geheel zelfstandig verder. Zij hielden zich nog wel bezig met discussies en adviezen over onderwerpen die de rederij betroffen, zoals een ongevallenwetgeving en verplichte stuurliedenexamens. Ook waren in de loop der jaren nog andere plannen ontwikkeld, bijvoorbeeld over een gezamenlijke franchiseverzekering die het doorgaans onverzekerde deel (3%) van de casco's zou moeten dekken, of over het oprichten van een rederij N.V. Geen van deze laatstgenoemde plannen werd echter gerealiseerd. Het wekt wellicht verbazing dat er reders waren die nog zo lang doorgingen met de zeilvaart. Hoe kan dit late afscheid worden verklaard?

Uiteraard speelden winstverwachtingen de grootste rol. Diverse reders konden het nog lang klaarspelen geld over te houden door een combinatie van ervaring, uitgekiende bezuinigingsmaatregelen en wat geluk. Soms was de winst(verwachting) de uitkomst van een optelsom van een matig of niet renderende rederij en een florerend scheepsbouwbedrijf. Het is zeker niet zo dat de zeilreders zich niet met de stoomvaart bemoeiden. Ofschoon slechts een kleine sociale toplaag, waartoe wij A. Hendrichs kunnen rekenen, zich met de grote stoomvaartlijnen bezighield, hebben ook verenigingsleden naar alternatieven gezocht[54]. J. Smit Czn. bijvoorbeeld exploiteerde geruime tijd een stoomscheepje naast zijn zeilvloot en J.F. Meursing en W.A. Huygens concentreerden zich uiteindelijk geheel op de bouw van ijzeren (stoom)schepen voor de binnenwateren en op de machinebouw.

Aan de zeilrederij kwam in ieder geval geen abrupt en dramatisch einde. Dit gold ook voor de vereniging, aangezien die pas op 18 mei 1903 werd ontbonden. Vanaf 1896 werd al nauwelijks meer vergaderd. De nog altijd goed gevulde kas werd in deze periode vooral aangesproken voor overvloedige diners na de bijeenkomsten. Vooral Van der Hoog stelde deze 'etentjes' hogelijk op prijs. Toch was hij ook degene die een halvering van de contributie liet doorvoeren. Mr. K.J. Philips stelde voor om zijn relatief lichte arbeid in deze rustige jaren voor de helft van zijn oude salaris te verrichten[55]. Nadat de kas in januari 1903 nog was aangevuld met *f* 59,84 contributie, besloot de vergadering in mei van dat jaar het saldo van *f* 851,98 te schenken aan vijf instellingen op het gebied van de zeevaart. Zo kregen onder andere de Kweekschool voor de Zeevaart in Amsterdam, het Zeemanscollege in Rotterdam en de Prins Hendrikstichting in Egmond aan Zee ruim *f* 170 van de reders. Het archief werd in bewaring gegeven aan W.A. Huygens[56].

Vereeniging van Nederl. Reeders van Zeilschepen op de Groote en Atlantische Vaart.

LIQUIDATIE-REKENING.

Debet. 1903.			Credit. 1903.		
Januari	Aan porto's en drukloon	*f* 2.90	Jan. 1.	Per saldo van vorige rekening	*f* 928.63[5]
Mei 4 en 13.	„ incasseeren der contributiën	„ 1.51[5]	April.	Contributiën als volgt:	
	„ Krasnapolsky zaalhuur	„ 6.—		P. van der Hoog	*f* 14.51[5]
Mei 31.	„ Mr. K. J. Philips, honorarium en onkosten	„ 103.15		W. A. Huygens	„ 12.41
	„ Notaris J. P. Smits, honorarium en onkosten	„ 21.95		Ned. Scheepvt. Ms.	„ 8.39[5]
	„ reis- & verblijfkosten	„ 7.50		F. F. Groen	„ 7.82
Mei en Juni.	„ drukloon- liquidatierekening en porto's	„ 3.15		J. U. Smit	„ 4.35
	Ter verdeeling aan:			Scheepvt. Ms. „Neptunus"	„ 4.34
	Kweekschool voor de Zeevaart Amst.			Brantjes & Co.	„ 3.38
	Zeemans College Rotterd.			J. Vroege	„ 2.72
	Matrozen Instituut Amst.			Duinker & Goedkoop	„ 1.91[5] „ 59.84[5]
	Opleidingschip v/d Handelsvl. Rotterd.		Mei 31.	Gekweekte rente	„ 9.67
	Prins Hendrik Stichting Egmond a/Z.	„ 851.98[5]			*f* 998.15.
		f 998.15.			

31 MEI 1903.
De Commissie van Liquidatie
A. D. Zur Mühlen, W. A. Huygens,
P. van der Hoog.

6. Liquidatie-rekening van 31 mei 1903. Bron: Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaartmuseum' Amsterdam, archief 'Vereeniging'.

Conclusie

De initiatieven van de redersvereniging hebben voor zover is na te gaan niet of nauwelijks geleid tot concrete resultaten. De overheid en de NHM bleken niets te voelen voor een kunstmatige verdeling van de vracht tussen zeil- en stoomschepen en de koffie-contracten lijken geen soelaas te hebben geboden. De steenkolenvrachten vormden ook geen reden tot vreugde. Ook hier kregen de reders te maken met dalende tarieven. Het voorbeeld van de *Baarn* was hierbij illustratief.

Achteraf gezien doen de adressen naïef aan en is het moeilijk te geloven dat de reders daadwerkelijk hebben gedacht dat zij de prijzen konden beïnvloeden. Het gaat te ver om te veronderstellen dat de leden verwachtten dat de regering zou terugkeren tot de protectionistische praktijken van voorheen. In dat geval zou de steun van de overheid bovendien niet tegen buitenlandse mededingers zijn gericht, maar tot resultaat hebben gehad dat de ene Nederlandse ondernemer boven de andere werd bevoordeeld. Volgens de leden van de vereniging was dit juist wat de overheid deed en trad zij discriminerend op ten gunste van de stoomvaart.

De zeilreders vergaten echter dat de snellere overtocht van de lading en de kleinere risico's van beschadiging van de lading in de vrachtprijs tot uitdrukking kwamen. De vroegere subsidie- en vrachtenpolitiek van de NHM mag dan in latere decennia een averechts effect hebben gehad en voor een deel verantwoordelijk zijn geweest voor de slechte concurrentiepositie van de Nederlandse vloot, in de jaren tachtig blijkt de NHM van mening dat 'de staat evenals iedere particulier' moet kiezen voor 'het nieuwere en betere vervoermiddel'.

Om aan het standpunt van de reders recht te doen moet echter worden bedacht dat het lang geduurd heeft voordat de stoomvaart het roer daadwerkelijk overnam op de lange afstanden en de meer exotische bestemmingen. Pas aan het einde van de vorige eeuw overtrof de totale scheepsinhoud van de Nederlandse stoomvloot die van de zeilvloot. Het is ook zeker niet zo dat er niets meer te verdienen viel. De zeilreders gingen door, zolang er nog brood in de rederij zat. Toen de vereniging werd ontbonden waren er nog negen leden, van wie zes van het eerste uur. Alleen Van der Hoog zou nog verder gaan met steeds grotere schepen. Hij liet in Krimpen aan de Lek nog enkele viermast-barken van stapel lopen.

De vereniging kan al met al worden beschouwd als een opmerkelijk samenwerkingsverband dat, ondanks het volgens Hendrichs destructieve individualisme van de leden, een grotere sociale dan economische functie heeft gehad.

Noten

1. Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaartmuseum' Amsterdam (NSMA), archief 'Vereeniging van Nederlandsche zeilreeders op de Groote- en Atlantische vaart'. Het archief is ongeïnventariseerd. Brief P. van der Hoog en C.M. van Vessem aan 'Heeren reeders van zeilschepen op de groote vaart in Nederland' (geadresseerd aan W.A. Huygens) (22 september 1885).
2. NSMA, archief 'Vereeniging', notulen eerste vergadering (1 oktober 1885).
3. H. Sweys, *Neêrlands vloot en reederijen* (1874).
4. P.J. van Herwerden, *De Groninger zeevaart in de tweede helft der 19e eeuw* (Amsterdam, 1911).
5. Bekende voorbeelden zijn auteurs als W.M.F. Mansvelt, *Geschiedenis van de Nederlandsche Handel-Maatschappij* 2 dln. (Haarlem, 1924) en M.G. de Boer met zijn publicaties over de zeilvaart in de negentiende eeuw en over de Amsterdamse stoomvaart.
6. F.J.A. Broeze, *De Stad Schiedam. De Schiedamsche Scheepsreederij en de Nederlandse vaart op Oost-Indië omstreeks 1840* ('s-Gravenhage, 1978).
7. Archiefonderzoek in het archief van rederij Meursing, Gemeente Archief Amsterdam (GAA), Particulier Archief (PA) 648, lijkt Broeze in het gelijk te stellen. De resultaten van de zeilvaart blijken zeker niet uitsluitend slecht te zijn. De sterke verslechtering die in de laatste decennia optrad met betrekking tot de vrachtprijzen en concurrentie, komt tot uitdrukking in vele brieven en resultaten van schepen in deze periode in vergelijking met de omstandigheden, zoals beschreven door Broeze. Zie ook: P. Vermeulen, *Het rederijbedrijf van de gebroeders Meursing in Amsterdam omstreeks 1850-1900. Een onderzoek naar het rendement van de zeilscheepvaart* (Amsterdam, 1989, ongepubliceerde doctoraalscriptie) ter inzage in NSMA.
8. *Enquête omtrent den toestand van de Nederlandsche koopvaardijvloot. Verslag der commissie 1874-75*, interview P. Goedkoop (5 september 1874).
9. H. Sweys, *Neêrlands vloot en reederijen*. NSMA, archief 'Vereeniging', resumé adressen 1886/87.
10. Leden in 1885 (jaar einde lidmaatschap tussen haakjes): N. Brantjes (later Brantjes & Co.) (1903), P.H. Craandijk & Zn. (1888), Van Eeghen (1887), Y. Feenstra (1888), G. van de Gevel (1903), Gebr. Goedkoop (1887), A. Hendrichs & Co.(1902), P. van der Hoog (1903), W.A. Huygens (1903), J. Koning & Van Delden (1889), Aug. Köpcke (1889), Murk Lels & Zn. (1897), J. von Lindern (1893), Von Lindern & Van Vessem (1889), A.H. Meursing (1895), J.F. Meursing (1897), W.H. Meursing (1893), G. de Ronde (1887), F. Smelt & Zn. (1891), J. Smit Czn. (1899), C.M. van Vessem (1892), J. Veth (1893), Voorhoeve & Jelier (1887), J. Vroege (1903), Fa. Wed. J. van Wesel & Zn. In 1889 lid geworden: G. van de Gevel & Vessem (nieuwe samenwerking), Merrem & La Porte (1893), J. Vink (1899). In 1891 lid geworden: Nederlandsche Scheepvaart Maatschappij (onder anderen. A.D. Zur Mühlen). In 1892 lid geworden: J.U. Smit (1903). In 1897 lid geworden: Duinker & Goedkoop (1903). In 1899 lid geworden: F.F. Groen (1903).
11. NSMA, archief 'Vereeniging', notulen.
12. NSMA, archief 'Vereeniging', contributieboek.
13. NSMA, archief 'Vereeniging', statuten.
14. NSMA, archief 'Vereeniging', manuscript adres, resumé adressen 1886/87.
15. Ibidem.
16. NSMA, archief 'Vereeniging', resumé adressen 1886/87.
17. Algemeen Rijksarchief Den Haag (ARA), archief Ministerie van Koloniën, resolutiën 1850-1900, 2.10.02, nr. 3948 (20-21 april 1886).
18. NSMA, archief 'Vereeniging', resumé adressen 1886/87.
19. NSMA, archief 'Vereeniging', resumé adressen 1886/87.
20. J.Th. Lindblad, 'De handel tussen Nederland en Nederlands- Indië' in: *Economisch- en Sociaal-Historisch Jaarboek* LI (1988) 240-289, aldaar 286, bijlage VI.
21. NSMA, archief 'Vereeniging', notulen, resumé adressen 1886/67.
    Koloniaal verslag 1887.
22. Zie bijvoorbeeld: GAA, PA 648, archief Meursing, rederijboeken van diverse schepen. *Koloniaal verslag*, relevante jaargangen.
23. Zie noot 17 en ARA, archief Ministerie van Koloniën. Resolutiën nrs. 3967 (2 juli 1886), 3972 (16 juli 1886), 4054 (21 mei 1887) en 4060 (11 juni 1887).
24. ARA, archief Ministerie van Koloniën, resolutiën nr. 3972 (16 juli 1886).
25. ARA, archief Ministerie van Koloniën, resolutiën nr. 4060 (11 juni 1887).
26. Ibidem. In *Overzigt van Handel en Scheepvaart* 28, nrs. 25 en 26, zijn de lotgevallen van beide schepen terug te vinden. November 1886 was het schip *Sindoro* op weg naar Nederland als gevolg van noodweer lekgeslagen en Kaapstad binnengelopen. Drieduizend balen koffie moesten in Kaapstad worden geveild. De *Merapi*, evenals de *Sindoro* van Java op weg naar Nederland, strandde in februari 1887 op de kust bij Boulogne. De bemanning werd gered maar het grootste deel van de lading koffie lag na de stranding over een lengte van vijf mijl verspreid langs de kust. Ruim 1800 buffelhuiden en 700 ton koffie werden op 2 maart 1887 in Frankrijk geveild.
27. ARA, archief Ministerie van Koloniën, resolutiën nr. 3972 (16 juli 1886).
28. Volgens gegevens redersvereniging. Volgens *Koloniaal verslag* 1888 was er één zeilschip dat nog koffie had vervoerd.
29. Over de Maatschappij 'Nederland', zie: M.G. de Boer, *Gedenkboek der Stoomvaart Maatschappij Nederland 1870-1920* (Amsterdam, 1920). Over 'Insulinde', zie: M.G. de Boer, *100 Jaar Nederlandsche Scheepvaart* (Den Helder/Amsterdam, 1939).
30. *Koloniaal verslag*, relevante jaargangen. Zie ook GAA, PA 648, rederijboeken diverse schepen, diverse briefwisselingen van Meursing met kapiteins.
31. NSMA, archief 'Vereeniging', dossiers 'koffie-

contracten'.
32. Het boetesysteem werd verschillende malen gewijzigd, maar kwam neer op een bedrag dat naar rato van het aantal registertonnen en de geladen hoeveelheid werd berekend met een vastgesteld maximum van *f* 10.000. Het geld zou worden verdeeld over de overige ondertekenaren van het contract.
33. Het *Koloniaal verslag* 1890 geeft niet aan welke schepen er werden bevracht. De vrachtprijzen waren afhankelijk van vraag en aanbod, de datum van aankomst, de kwaliteit van de vracht en het schip en van de plaats waar werd het schip werd beladen.
34. NSMA, archief 'Vereeniging', kopie brief A. Hendrichs, A.H. Meursing, C.M. van Vessem aan J. Koning (30 april 1889).
35. NSMA, archief 'Vereeniging', brief J. Koning aan A. Hendrichs (9 mei 1889).
36. NSMA, archief 'Vereeniging', notulen.
37. GAA, PA 648, nr. 73, correspondentie S.R. Brouwer (Baarn).
38. NSMA, archief 'Vereeniging', dossier boete koffie-contract en GAA, PA 648, nrs. 71-103.
39. *Koloniaal verslag* 1890 en 1891.
40. *Koloniaal verslag* 1892 en 1893.
41. NSMA, archief 'Vereeniging', notulen.
42. NSMA, archief 'Vereeniging', verslag commissie. Men kreeg te horen dat de assurantiepremies voor de zeilvaart te hoog waren. Hierdoor zou een vrachtprijs van *f* 45 voor de stoomvaart net zo veel kosten als een vrachtprijs van *f* 28 voor de zeilvaart. Gezien de omstandigheden lijkt dit toch geen doorslaggevend argument voor de overheid te zijn geweest.
43. GAA, PA 648, nrs. 71-103, archief van de bark *Baarn*.
44. GAA, PA 648, nrs. 99, 101-102, rederijboeken *Baarn* en nr. 73, correspondentie.
45. ARA, archief Ministerie van Koloniën, resolutiën nr. 3948 (20-21 april 1886).
46. NSMA, archief 'Vereeniging', contracten combinatie.
47. NSMA, archief 'Vereeniging', marinesteenkolencontract 1886.
48. NSMA, archief 'Vereniging', brief A. Hendrichs aan K.J. Philips bij notulen 6 mei 1892.
49. NSMA, archief 'Vereeniging', statuten, artikel 22.
50. NSMA, archief 'Vereeniging', notulen 13 oktober 1891, notulen 30 september 1894. Bij het conflict tussen reders en cargadoors speelde de cargadoorsfirma Hudig & Blokhuijzen een onduidelijke rol.
51. NSMA, archief 'Vereeniging', contracten combinatie.
52. GAA, PA 648, nrs. 92-94, rederijboeken *Baarn*.
53. NSMA, archief 'Vereeniging', contracten combinatie.
54. A.M.J. Hendrichs (1834-1916) was een welgestelde koopman die diverse functies in het openbare leven bekleedde. Hij was onder andere van 1867-1904 lid van de Kamer van Koophandel en Fabrieken van Amsterdam, de laatste elf jaar als voorzitter. Hij was ondervoorzitter van het bestuur van de 'Amsterdamsche Kanaalmaatschappij' en lid van de Staatscommissie voor de drooglegging der Zuiderzee.
55. NSMA, archief 'Vereeniging', notulen 3 februari 1899.
56. NSMA, archief 'Vereeniging', liquidatierekening. Het archief is door de erfgenamen van W.A. Huygens in 1918 geschonken aan de 'Vereeniging Nederlands Historisch Scheepvaartmuseum' te Amsterdam.

Agenda

20-21 oktober 1994: Workshop *European sailors, 1570-1870*. Inlichtingen: Paul van Royen, Instituut voor Maritieme Historie, Jan van Nassaustraat 112, 2596 BW Den Haag, tel. 070-3162853.

24-26 november 1994: De Wetenschappelijke Commissie voor Maritieme Geschiedenis van de Koninklijke Academie van België en de Koninklijke Academie van Overzeese Studiën organiseren gezamenlijk een internationale conferentie over *Shipping, factories and colonization*. Inlichtingen: Koninklijke Academie van Overzeese Studiën, Rue Defacqz, 1 bte, B-1050 Brussel.

MEDEDELINGEN

Over de auteurs

W.G.M.H. Canisius kreeg zijn opleiding tot zeeofficier bij de Koninklijke marine op het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM) te Den Helder in 1951-1954. Na anderhalf jaar te hebben gediend in het voormalige Nederlands Nieuw-Guinea specialiseerde hij zich in artillerie en munitie. In 1971-1974 gaf hij les aan het KIM in artillerie en taktiek. In 1977 behaalde hij zijn MO 1 Geschiedenis. In 1979 werd hij directeur van het Helders Marine Museum en docent maritieme geschiedenis aan het KIM. Sinds 1986 werkt hij mee aan het Marinemodellenkamer-project bij het Rijksmuseum te Amsterdam.

A. Lemmers (1958) studeerde moderne geschiedenis aan de Katholieke Universiteit te Leuven. Sinds 1983 is hij werkzaam geweest in verschillende musea in Nederland als documentalist, wetenschappelijk onderzoeker en tentoonstellingscoördinator. In 1985 begon hij met het opzetten van het Marinemodellenkamer-project bij het Rijksmuseum te Amsterdam. In 1990 werd hij project-coördinator.

P. Vermeulen (1962) studeerde nieuwe geschiedenis aan de Universiteit van Amsterdam. In 1989 studeerde zij af op de scriptie *Het rederijbedrijf van de gebroeders Meursing in Amsterdam, circa 1850-1900. Een onderzoek naar het rendement van de zeilscheepvaart*. Sinds 1992 is zij werkzaam bij de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Amsterdam. Daarnaast geeft zij geregeld rondleidingen in het Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaartmuseum' te Amsterdam.

Agenda

11-16 juni 1995: ISOPE, vijfde International Offshore and Polar Engineering Conference in Den Haag. Inlichtingen: Jin S. Chung, Technical Program Committee, P.O. Box 1107, Golden, Colorado, 90402-1107, USA.

27 augustus-3 september 1995: International Congress of Historical Sciences, Montreal, Canada, tevens congres van de International Commission for Maritime History met als thema *Ports, port cities and maritime communities*. Voorstellen voor papers inleveren uiterlijk voor 31 oktober 1993. Inlichtingen: Lewis Fischer, Department of History, Memorial University of Newfoundland, St. John's, Nfld. A1C 5S7 Canada.

Juni 1996: Het tweede International Congress of Maritime History, Amsterdam. Inlichtingen: Els van Eyck van Heslinga, Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaartmuseum', Kattenburgerplein 1, 1018 KK Amsterdam, 020-5232311.

Ter herinnering

Op 6 juni 1993 overleed mr. A. Blussé van Oud Alblas, ere-voorzitter van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis.

De heer Blussé werd in 1904 in Dordrecht geboren uit een familie die al generaties lang sterke banden had met het water en het varen. Een groot deel van zijn leven woonde en werkte hij in de havenstad Rotterdam als een ware 'homo nauticus'. Advocaat in nautische zaken. Commissaris en bestuurslid van de KR&ZV 'De Maas'. Actief beoefenaar van de watersport, op binnenwateren en op zee. Begeesterd auteur van *De geschiedenis van het clipperschip*. En, van 1973 tot 1979 voorzitter van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis.
De vergaderingen van het bestuur van de vereniging onder voorzitterschap van de heer Blussé behoren tot mijn beste herinneringen. Gezeten rond de grote tafel in de voorkamer van zijn huis aan de 's-Gravenweg waren dan secretaris Jan van de Voort, onvergetelijk penningmeester Jaap van der Kooij, de heren Jansma, Weber en Van Oosten, en ik zelf. Rondom ons scheepsmodellen en schilderijen vol water, schepen en lucht van Schotel en Van den Blijk. Nauwgezet, zakelijk, varend op het oordeel van zijn mede-bestuursleden, en snel, handelde de heer Blussé de agenda af. Waar houden we de volgende ledenvergadering? Wie regelt dat? Financiën gezond? Alles goed met de kopij voor het *Tijdschrift*?

Daarna was er ruim tijd voor verhalen en een goed glas wijn. Met groot gemak stapte de voorzitter over in de rol van begaafd verteller met een groot gevoel voor timing en pointes. Over schepen en scheepvaart praatte hij dan, een onderwerp waar zijn hart vol van was. Over het levendige gewoel van binnenschepen voor Dordt, over de lijnen van een klipper, die hem tot lyrisch woordgebruik brachten, en over paardekonten. Van die maritieme paardekonten stapte hij soepel over naar de paardekonten uit de mobilisatieperiode van de Tweede Wereldoorlog, die hij als reserve-ritmeester der huzaren meemaakte, een rijke bron voor anecdotes. Veel gelachen werd er, de tijd vloog. Menigmaal misten de heren Jansma en Weber bijna hun laatste trein naar huis. Alleen een snelle autorit van Frans van Oosten redde hen dan.
In de jaren daarna ontmoette ik de heer Blussé regelmatig, nauw betrokken als hij zich voelde bij het wel en wee van het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' (waar ik werkzaam ben). Vooral de modellen van zeilschepen in de museumverzameling hadden zijn grote aandacht, liefde soms, zoals de binnenvaartmodellen van vader en zoon Hazenberg. Menig waardevol advies kreeg ik in die tijd in verband met de door hem wenselijk geachte restauratie van een model. Met grote nadruk kon hij mij wijzen op hetgeen ik naar zijn mening behoorde te doen. En steeds weer was hij gul in het mij laten delen in zijn maritieme kennis.
Ook in de laatste periode van zijn leven liet de liefde voor schepen en scheepvaart hem niet los. Maritieme tijdschriften en boeken omringden hem in zijn kamer in het Reumaverpleeghuis, en een model van een ever, een visserman/kustvaarder uit het stroomgebied van de Elbe. Kwam ik zo nu en dan bij hem op bezoek, dan vertelde hij: over schepen en varen. Over de klippers en over zijn zeezeiljacht *Orion*. Dwaalden mijn gedachten in dat rumoerige verpleeghuis even af, dan kreeg ik een - mij al vele jaren bekend - vriendelijk bevel om bij de les te blijven: 'waarde heer, luister nu eens even'.
Ik zal me die woorden altijd met veel warmte blijven herinneren, afkomstig als zij zijn van een man voor wie ik grote waardering had leren krijgen.

Leo M. Akveld

LITERATUUR

Boekbesprekingen

Altonaer Museum in Hamburg. Norddeutscher Landesmuseum, Jahrbuch, 20-26 (1982-1988) (Hamburg, 1989, 2 dln. I *Aufsätze* 356 p. ill., II *Berichte*, 408 p. ill., 27 (1989) (Hamburg 1992), 352 p. ill.)

De brand die het Altonaer Museum te Hamburg op 30 mei 1980 trof, heeft niet alleen een flinke daling in het bezoekersaantal veroorzaakt maar ook tot een langdurige onderbreking in de uitgave van het *Jahrbuch* geleid. Kon R.E.J.Weber in het *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 3 (1984) deel 19 (1980/1981, verschenen in 1983) aankondigen, het duurde tot 1989 voordat in twee banden de afleveringen 20 tot en met 26 (1982-1988) het licht zagen. Daarna stokte de produktie opnieuw, totdat in 1992 deel 27 (1989) uitkwam.

De sectie *Berichte* van het *Jahrbuch 1982-1988* bevat naast de gebruikelijke gegevens over nieuwe aanwinsten uitvoerige informatie over de voortgang der herstelwerkzaamheden en over de vele personeelsmutaties die in de afgelopen jaren in het museum hebben plaatsgevonden. Ook de sectie *Aufsätze* staat voor een deel nog in het teken van de ramp van 1980. Directeur Gerhard Kaufmann geeft een overzicht van de ideeën achter de wederopbouw en herinrichting, terwijl Angelica Hofmeister aan de hand van een voorbeeld de restauratieproblematiek belicht. Interessant voor Nederland is verder een opstel van Jan Pluis over de fayence-fabriek van Tichelaar te Makkum en haar connecties met tegelhandelaar Adolph Möller te Altona.

Altona is ook het thema van de bijdragen in het *Jahrbuch 1989*. Voor maritiem-historici is hierin met name het artikel van Walter Kresse van belang, dat de concurrentie in handel en scheepvaart tussen Hamburg en Altona in de periode 1570-1850 beschrijft. In de sectie berichten blijkt (blz.214) dat de sporen van de ramp anno 1989 in zekere zin nog steeds niet waren uitgewist. Veel mensen dachten dat het museum was afgebrand en gesloten. De toeloop had aan het eind van de jaren tachtig nog niet het peil van tien jaar eerder bereikt. Misschien moest de *Amsterdam* maar eens een bezoek brengen aan de Elbe.

C.A.Davids

Marijke Barend-van Haeften, *Oost-Indië gespiegeld. Nicolaas de Graaff, een schrijvend chirurgijn in dienst van de VOC* (Zutphen: De Walburg Pers, 1992, 278 p., ISBN 90-6011-824-3).

Scheepschirurgijn Nicolaas de Graaf (1619-1688) moet een rusteloos en energiek man zijn geweest. Het grootste deel van zijn volwassen leven bracht hij varend en reizend door. Een kleine rekensom leert dat hij in totaal 29 jaar besteedde aan reizen (hij maakte er zestien, zowel binnen als buiten Europa). Slechts 18 jaar bracht hij door aan de wal. Zijn varend bestaan biedt een ware staalkaart van zeventiende-eeuwse maritieme bestemmingen en activiteiten: naar Oost-Indië met de VOC, ter walvisvaart naar Groenland, op 'straatvaart' (Middellandse Zee), en niet te vergeten, met de oorlogsvloot van de Republiek onder Michiel Adriaansz. de Ruyter naar Portugal, Denemarken en elders.

Aan de wal moet De Graaff zich wat opgesloten hebben gevoeld, ondanks het feit dat hij toch een aantal aanzienlijke functies heeft mogen bekleden in zijn woonplaats Egmond aan Zee. Dat zou althans afgeleid kunnen worden uit een intrigerend incident, dat Marijke Barend uit het archief heeft opgediept. Op een avond in 1682 zou De Graaff in een Egmondse kroeg zonder enige aanleiding een medeburger een kroes bier over het hoofd hebben uitgegoten en vervolgens hebben toegetakeld, tot bloedens toe, volgens getuigen zo erg, 'alsof daar een beest geslacht was'. Zwaaiend met een mes had hij vervolgens het pand verlaten. Opmerkelijk gedrag voor een 63-jarige heer, en gewezen schout bovendien. Kort na dit onfortuinlijk incident verliet hij Egmond weer voor een nieuwe reis naar Oost-Indië. Omdat hij zo veel van reizen hield, zegt ook Barend. Maar het blijft intrigeren.

Het werk van Nicolaas de Graaff is heel vaak geciteerd. Stukjes er uit, meestal dezelfde, zijn terug te vinden in menig geschiedwerk, omdat ze zo kritisch en zo scherp, bijna satirisch, van toon zijn. Zijn onbarmhartig-kritische beschrijving van de levenswijze van vrouwen in de Oost en zijn veroordeling van de zelfverrijking van de dienaren van de Compagnie zijn al zo vaak geciteerd, dat ze behoren tot de *idées reçues* van de geschiedschrijving. In 1930 bezorgde J.C.M. Warnsinck een nieuwe editie van De Graaffs *Reisen* en van zijn *Oostindise Spiegel* als deel XXXIII in de serie Werken van de Linschoten Vereeniging. De eerste druk van de *Reisen* en de *Spiegel* was 13 jaar na De Graaffs dood verschenen, in 1701, in Hoorn, al snel gevolgd door een tweede, iets uitgebreide editie.

Het boek van Marijke Barend is de eerste volledige studie over het werk van De Graaff en tevens over de ontwikkeling van het reisverhaal in Nederland in de zeventiende en achttiende eeuw. De kern van het boek valt uiteen in drie delen: een beschrijving van de ontwikkeling van scheepsjournaal, via 'reisgeschrift', tot literair reisverhaal; een analyse van de inhoud van de *Reisen*; een analyse van de inhoud van de *Oostindise Spiegel*.

Marijke Barend situeert De Graaffs werk tussen scheepsjournaal en reisverhaal in. Schippers, stuurlieden en kooplieden hielden in opdracht van de Compagnie tijdens een reis een dagboek bij. Daarin noteerden ze aanvankelijk vooral nautische bijzonderheden, maar al spoedig ook opmerkingen over de politieke, economische en sociale situatie in de overzeese wereld. De Graaff volgde in zijn *Reisen* het door de VOC voorgeschreven model. Het structureerde zijn manier van kijken. Anderzijds gaat hij veel verder dan dit model voorschrijft: hij beschrijft zijn verblijf te land, biedt bijzonderheden en kritische oordelen over steden, volken, gewoonten en leefwijzen en stelt zijn eigen waarneming centraal, zonder overigens al te persoonlijk te worden, en laat herhaaldelijk iets doorschemeren van zijn christelijke visie op het maatschappelijk leven. Een reisverhaal biedt hij daarmee niet; dan zouden de literaire vormgeving van zijn werk, de fantasie en de vermenging van waarheid en fictie voorop hebben moeten staan.

Marijke Barend geeft steeds een beschrijving van thema's uit de *Reisen* en de *Oostindise Spiegel* (wat beschrijft De Graaff, hoe, in welke termen, wat is zijn oordeel), waarna ze de informatie die hij geeft toetst aan andere bronnen, om vast te stellen of De Graaff zich baseert op eigen waarneming of op informatie van anderen. Zij wil nagaan of zijn verhaal 'klopt'. Ze vergelijkt bijv. De Graaffs verslag van de eerste reis naar de Oost met dat van Joost Schouten, die als opperbevelhebber van die vloot ook een uitvoerig verslag op papier zette; of ze toetst De Graaffs verslag van zijn tochten met de oorlogsvloot aan Gerard Brandts *Het leven en bedrijf van den heere Michiel de Ruyter* (1686). Dat laatste lijkt mij niet zonder risico; Brandts boek is een secondaire bron, die zelf ook weer door archiefonderzoek getoetst zou moeten worden. Een ander probleem van het 'toetsen van het waarheidsgehalte' lijkt mij dat de auteur er toe gebracht wordt de verkeerde vragen te stellen. Naar aanleiding van het probleem van de particuliere handel van VOC-dienaren, vraagt Barend zich af of die handel veel voorkwam en of andere auteurs kunnen bevestigen dat deze handel veel voorkwam. Dat is een oninteressante vraag, die ook alleen maar oninteressante antwoorden kan opleveren. De vraag is veeleer hoe die handel precies in zijn werk ging en wat de betekenis er van was voor het functioneren van de Compagnie in Azië. De conclusie van Barend is dat De Graaff, ondanks een aantal fouten in de beschrijving van de eerste reizen, in het algemeen vrij nauwkeurig is met data, chronologie en namen en dat hij zich meestal op eigen waarneming baseert. Zijn grootste interesse ligt niet bij de beschrijving van andere volken (zijn meningen zijn vaak stereotiep), maar bij die van steden en opvallende gebouwen. Een 'andere' De Graaff treedt naar voren in de *Oostindise Spiegel*. Dat boek is een scherp en moraliserend requisitoir tegen de hebzucht van de hoge dienaren van de VOC in Azië en tegen de luiheid, pronkzucht en losse zeden van de vrouwen van Batavia en andere plaatsen. Een 'spiegel' is een informatief/didactische en/of kritisch/didactische verhandeling. De Graaffs boek is een schoolvoorbeeld van dit genre. Zijn rake typeringen, zijn sarcastische woordgebruik, zijn gloedvolle zedelijke verontwaardiging worden door Barend geïnterpreteerd als het gevolg van de voor De Graaff schokkende confrontatie met de mestiezen-cultuur van Batavia en elders, die haaks stond op de burgerlijk-christelijke visie op de maatschappij, zoals De Graaff die had.

De analyse van de *Reisen* en de *Oostindise Spiegel* wordt vooraf gegaan door een biografische schets. Marijke Barend is er in geslaagd nieuwe informatie over De Graaffs levensloop boven water te halen (waaronder het kroeg-incident). Desondanks is het hoofdstuk niet erg boeiend geschreven. Veel meer dan een opsomming van gegevens en reizen is het niet. Het had met behulp van een aantal aansprekende citaten gemakkelijk heel wat levendiger kunnen zijn; het moet het nu afleggen tegen Warnsincks inleiding bij de Linschoten-editie. Aardiger is een tweede hoofdstuk, dat gaat over De Graaff als medicus, cartograaf en tekenaar. Hij maakte een aantal tekeningen van factorijen in Azië en leverde een bijdrage aan het in kaart brengen van de Malabar kust. Ook als cartograaf en tekenaar was hij een talentvol man.

Al met al is het boek van Marijke Barend informatief en boeiend. Toch vond ik een aantal zaken minder bevredigend of zelfs irriterend. Ze heeft er kennelijk voor gekozen het boek te schrijven op een 'verslag-van-onderzoek-toon'. Keer op keer citeert ze auteurs met naam en toenaam in de tekst en behandelt ze de inhoud van artikelen en boeken in de tekst in plaats van in de noten. Vreemd is ook het gebruik van de plaatsnamen in hun zeventiende-

eeuwse vorm en spelling; alsof je in een studie van zeventiende-eeuws Nederland voortdurend zou spreken van Amstelredam of Leyde. Ook bevat het boek heel wat herhalingen. Bij een strengere tekst-redactie hadden dit soort dingen voorkomen kunnen worden.

Jaap de Moor

Broeze, Frank (ed.), *Brides of the sea. Port cities of Asia from the 16th-20th centuries* (Kensington (NSW): New South Wales University Press, 1989, 270 p., krtn., ill., ISBN 0-86840-203-6).

In deze bundel met zijn bloemrijke titel geven acht auteurs in evenzovele los van elkaar staande artikelen case studies van een aantal havensteden rond de Indische Oceaan. Steeds komen zaken aan de orde als de positie van die steden ten opzichte van hun achterland, hun onderlinge maritieme relaties, hun als gevolg van immigratie zeer complexe bevolkingssamenstelling, de wijze waarop die bevolking in zijn primaire levensbehoeften voorziet, de goederenproduktie in die steden (voor eigen gebruik en voor export), enz. In tijd variëren de impressies die van de Zuidoostaziatische en Oostafrikaanse havensteden gegeven worden van de zestiende tot de twintigste eeuw.

Een paar voorbeelden. A. Dharmasena toont in zijn studie over de Sri Lankese havenstad Colombo overtuigend aan, dat deze stad, eeuwenlang als haven verre de mindere van Galle op de zuidpunt van het vroegere Ceylon, in de tweede helft van de 19e eeuw kon uitgroeien tot de belangrijkste aanloophaven voor stoomschepen in de Indische Oceaan als gevolg van een paar factoren: ruime investeringen in moderne faciliteiten voor de afhandeling van grote schepen, nauwgezette zorg voor een uitmuntende gezondheidstoestand in haven en stad (waardoor mailschepen de stad zonder enig risico konden aandoen), de aanleg van een modern wegen- en spoorwegnet op het eiland (koffie, thee en rubber konden vanuit het binnenland snel de kunst bereiken en worden geëxporteerd) en een achterland dat zeer in trek raakte bij de tegen 1900 op gang komende toeristenstroom. A. Reid betoogt, dat in de periode vóór 1700 havensteden als Johor, Malakka en Banjarmasin (op het eiland Kalimantan, het vroegere Borneo) zich duidelijk onderscheidden van de steden in hun achterland voorzover het de voorziening in hun behoefte aan voedsel, kleding en grondstoffen betreft. Zulke steden kenden geen afhankelijkheid van de (gedwongen) opbrengsten van hun onderhorige achterland. Nee, de produkten van handwerkslieden van Chinese, Arabische, Indiase enz. herkomst in die steden werden op de internationale markt verkocht, en op diezelfde markt werden voedsel, grondstoffen én produkten verkocht voor eigen gebruik en voor doorverkoop naar het achterland. H. Sutherland schetst een levendig beeld van de maatschappij, de handel en de scheepvaart in de kosmopolitische havenstad Makassar op de zuidpunt van het eiland Sulawesi (het vroegere Celebes) in de 18e eeuw. In de tweede helft van die eeuw kende de stad met zijn ca. 6000 inwoners een aantal formeel gescheiden opererende, maar in feite regelmatig samenwerkende gemeenschappen: er waren een VOC-Makassar, een Boeginees (zeevarend)-Makassar, een Maleis-Makassar, een Chinees (zeevarend en producerend)-Makassar. De symbiose van al deze bevolkingsgroepen met hun uiteenlopende vaardigheden bezorgde de stad regelmatig grote welvaart.

De acht artikelen zijn letterlijk en figuurlijk gevat in een drietal essays, die de theoretische grondslag beogen te bieden voor de opvatting, dat het fenomeen 'havenstad' een aparte plaats verdient in de geschiedschrijving van 'de stad' als economisch, sociaal, cultureel en politiek organisme. Broeze in zijn inleiding, noch K. McPherson en P. Reeves in hun eerste, toonzettende hoofdstuk van de bundel noch K. Murphy in zijn afsluitende essay 'On the evolution of the port city' slagen naar mijn mening in hun opzet een theoretisch concept te bieden, dat het mogelijk maakt de karakteristieken van een stad te toetsen aan het concept om daarna eventueel te concluderen: hier hebben wij te maken met een havenstad. Stellingen als: een havenstad is een 'unique bled of the hinterland gateway and the oceanic port of call functions' (Broeze) of 'the validity of the port concept as a centre of land-sea exchange is undeniable' (Murphy) of de meermalen voorkomende constatering dat havensteden punten van uitwisseling zijn voor produkten, emi- en immigranten, technische kennis en ideeën op het gebied van politiek en godsdienst lijken mij niet voldoende om antwoord te krijgen op mijn vraag: wat maakt een stad met een haven nu tot een havenstad? En een andere: waarom noemt men Hamburg, Liverpool of Rotterdam een havenstad, en Amsterdam en Stockholm niet (meer)?

Leo M. Akveld

H.M. Brokken, W.Th.M. Frijhoff (red.), *Idealen op leven en dood. Gedenkboek van de Maatschappij tot Redding van Drenkelingen 1767-1992* (Den Haag: Stichting Hollandse historische reeks, 1992, v + 258 p., ISBN 90-72627-10-5).

'Men weet, dat 'er in een land, zo vol water als het onze, jaarlyksch eene menigte menschen verdrinken. Maar het is minder bekend, dat de meesten dier ongelukkigen omkoomen by gebrek van eene goede behandeling, na dat zy uit het water zyn gehaald', aldus een artikel in het spectatoriale tijdschrift *De Philosooph* van 24 augustus 1767. De auteur, de doopsgezinde predikant Cornelis van Engelen, geeft vervolgens een uiteenzetting van de verschillende behandelwijzen om schijndoden weer tot leven te wekken, want 'men stopt 'er van tien, welken men hadt kunnen behouden, misschien negen onbarmhartig onder de aarde'. Twee maanden later, op 26 oktober 1767, behoorde Van Engelen tot degenen die de Maatschappij tot Redding van Drenkelingen oprichtten.

Dit soort particuliere initiatieven waren in de nadagen van de Republiek geen uitzondering. In zijn bijdrage 'Drenkelingen redden: ideaal en symbool' wijst W.Th.M. Frijhoff op de unieke plaats die de Maatschappij in de typologie van de achttiende-eeuwse genootschappen inneemt. Zowel door haar doelstelling – het bevorderen van een efficiëntere hulpverlening aan te water geraakten door op grote schaal voorlichting te geven aan de bevolking over de juiste handelwijze – als door haar samenstelling – zij had geen leden en bestond in feite slechts uit tien bestuurders – nam de Maatschappij tot Redding van Drenkelingen binnen het Amsterdamse genootschapswezen een uitzonderlijke positie in. De vraag dringt zich dan ook op in hoeverre hier eigenlijk sprake was van een genootschap. Een bevestigend antwoord op deze vraag is in ieder geval te vinden in H. Reitsma's 'De belangrijkste uitvinding van de achttiende eeuw. De ontwikkeling van de Amsterdamse genootschappen', een bijdrage waarin de Maatschappij verder overigens nauwelijks ter sprake komt.

H.S. van Lennep besteedt in 'De Maatschappij tot Redding van Drenkelingen. Een geschiedkundig overzicht' aandacht aan de sleutelfiguur bij de oprichting, de Amsterdamse koopman Jacob de Clercq, een zwager van Cornelis van Engelen. Waarom juist hij zich zo geïnteresseerd toonde in de lotgevallen van de drenkeling wordt niet vermeld. De door Van Lennep gesuggereerde 'brede intellectuele belangstelling' lijkt niet helemaal toereikend (27). De Clercqs initiatief vervulde, ook buiten Amsterdam, zeker een maatschappelijke functie. Onder de bevolking bestonden namelijk nogal wat misverstanden over de hulpverlening aan drenkelingen. In het *Gedenkboek* wordt vooral aandacht besteed aan het feit dat de rechterlijke macht zich er eerst van diende te vergewissen dat er geen misdaad in het spel was, voordat de drenkeling op het droge kon worden gebracht. Maar ook andere factoren dienen te worden genoemd. In een ruimer verband kan bijvoorbeeld worden gewezen op de plakkaten voor de strand- en zeevonderij, waarin was bepaald dat niemand drenkelingen mocht aanvaarden. Velen verkeerden hierdoor in de onjuiste veronderstelling dat dezen dan maar aan hun lot moesten worden overgelaten. En wat te denken van het volksgeloof dat schipbreukelingen slachtoffer waren van de straffende hand van God, of de gedachte dat wie de zee haar prooi ontnam vroeg of laat zelf zou verdrinken? Aan de door angst en bijgeloof bepaalde houding van de kustbevolking wordt evenwel in dit boek nauwelijks aandacht besteed. Een uitputtend historisch overzicht biedt Van Lenneps bijdrage niet. Het blijft bij impressies en momentopnamen.

In 'Tot opwekking van een zwak en onderdrukt levensbeginsel' levert M.J. van Lieburg 'Een medisch-historische bijdrage tot de vroege geschiedenis van de Maatschappij tot Redding van Drenkelingen'. Hierin beschrijft hij onder meer hoe in de wijd verspreide *Bekendmakingen* het publiek werd geïnformeerd over de volgens de Maatschappij juiste manier om schijndode drenkelingen te behandelen. Interessant is dat de organisatie voor haar geneeskundige kennis vooral afhankelijk was van de medische literatuur, de adviezen van consulenten en de werkwijzen van vergelijkbare gezelschappen. Bij de introductie van nieuwe technieken stelde de Maatschappij zich veelal terughoudend op en zocht zij steeds naar methoden die door een groot deel van de bevolking zonder al te veel hulpmiddelen zouden kunnen worden toegepast. Proefondervindelijke ervaringen verdienden steeds de voorkeur boven theoretische beschouwingen.

H.S. van Lennep geeft in 'Bestuurderen van de Maatschappij tot Redding van Drenkelingen' inzicht in de achtergronden en familiebanden van de 164 heren die 225 jaar leiding gaven aan deze eerbiedwaardige organisatie. De daartoe door hem gebruikte biografische gegevens zijn als een soort van bijlage aan de tekst toegevoegd.

Na lezing van deze publikatie is duidelijk dat de Maatschappij in haar lange bestaan grensverleggend werk heeft verricht met betrekking tot de hulp aan drenkelingen en in het bijzonder aan de schijndoden onder hen. Jammer is dat er in het *Gedenkboek* slechts enkele aspecten van haar werkzaamheden nader worden belicht en dat niet is gekozen voor een totaal overzicht van de ontplooide activiteiten.

M. de Keuning

David K. Brown (ed.): *The Eclipse of the Big Gun (The Warship 1906-45)* Conway Maritime Press, London 1992, 224 p., ill., ISBN 0-85177-566-7).

De stofomslag van het keurig verzorgde boek toont een Amerikaanse 'carrier task force' in de Stille Oceaan, ca. 1944, en versterkt daarmee de verwachting die de titel wekt: die van een verhandeling over de verdringing van het zware scheepsgeschut door het maritiem ingezette vliegtuig (en later ook nog door het geleide wapen). Dit gebeuren komt wel ter sprake, doch min of meer in de marge; anderzijds voert men veel meer wapens ten tonele dan alleen de 'big guns'.

De titel is in die zin misleidend, en men had er

beter aan gedaan de ondertitel tot hoofdtitel te maken: 'The Warship 1906-45'. Dáár wil het werk een overzicht van geven, en uit een derde titel blijkt het deel uit te maken van de nieuwe encyclopedische serie van Conway's: *The history of the ship*, waarvan *The eclipse of the big gun* het eerste is. Het resultaat moet een samenhangende geschiedenis van de ontwikkeling van het schip zijn vanaf de vroegste tijden waarover informatie beschikbaar is, tot heden, en verdeeld in een twaalftal thema's. Conway hoopt *The history of the ship* in drie jaar uit te geven, en de volgende drie delen moeten inmiddels zijn verschenen. Het zijn (in volgorde van aankondiging): *The line of battle (The sailing warship 1650-1840), The shipping revolution (The modern merchant ship)* en *Steam, steel and shellfire (The warship 1840-1905)*. Men heeft kennelijk ieder deel van een pakkend etiket willen voorzien, maar ook bij de drie volgende delen lijken de ondertitels meer terzake.

Nu is het etiket 'The eclipse of the big gun' ook op zichzelf aanvechtbaar wanneer men de periode 1906-1945 beschouwt. Men kan zeker stellen dat het moderne slagschip (1906: *Dreadnought*!) en de slagkruiser van meet af aan sterker dan hun voorgangers bedreigd werden door nieuwigheden als mijnen en torpedo's – en later ook door het vliegtuig; maar als men in de beschouwing betrekt hoeveel middelen, mensen en politiek prestige gedurende de besproken periode in die schepen werd geïnvesteerd, dan kan men zeker in de eerste drie decennia beter van een 'heyday' dan van een 'eclipse' spreken. Juist in die tijd komt het zware scheepsgeschut tot zijn meest indrukwekkende uitvoeringsvormen, zowel qua omvang, complexiteit als effectiviteit. Dat laatste aspect duidt ook op de spectaculaire ontwikkeling van vuurleidingsystemen; feitelijk één van de eerste toepassingen van geautomatiseerde gegevensverwerking.

Van 'het oorlogsschip 1906-1945' geeft het boek echter zowel een brede verhandeling als een illustratieve selectie van encyclopedische informatie. Het beeldmateriaal – voornamelijk foto's en getekende zijaanzichten – is van zeer goede kwaliteit, een genoegen voor de liefhebbers. Verschillende auteurs behandelen in chronologische beschouwingen alle categorieën zeegaande oorlogsschepen uit die periode, van kapitale schepen tot en met hulpschepen. Ten slotte gaan afzonderlijke hoofdstukken nader in op de aspecten bewapening, electronica, camouflage en misleiding. Ter afsluiting een bibliografie, verklarende woordenlijst en register van scheepsnamen.

Het boek is, onvermijdelijk, een compromis tussen breedte en diepgang, waarbij gezien de opzet, de breedte voorop moest staan. Voorts is de invalshoek duidelijk die van de scheepsbouwer (natuurlijk met de eigen waarde van dien). Het is dan ook het vak van de *consultant editor*, David Brown. Op blz. 93 prijkt een foto van een Amerikaanse jager, die fors 'zijn neus erin steekt'; het onderschrift luidt: '... a clear illustration of the disadvantage of having the weight of two gun mountings concentrated forward'. Je hóórt hem mopperen: 'ze hadden het kunnen weten...'.

Men kan dus, kwestie van smaak, onevenwichtigheden signaleren. Zo lijkt mij de rol en ontwikkeling van vuurleidingsystemen onderbelicht; en ook – minder verwacht! – van voortstuwing en energievoorziening, hoewel daartoe in de inleiding een interessante aanzet wordt gegeven. Verder komen kwesties van accomodatie, leefgewoonten en andere personele aspecten betrekkelijk weinig ter sprake. De onderzeeboot had uitgebreider ter sprake kunnen komen – dit is immers zozeer een klasse apart. De vrij uitgebreide bespreking van allerlei hulpschepen, die zo vaak over het hoofd worden gezien, verdient daarentegen lof.

Samenvattend is voor de geïnteresseerde en niet geheel onkundige lezer een fraai boek ontstaan, dat een goed en informatief overzicht geeft van het verschijnsel 'oorlogsschip' in de eerste helft van de 20e eeuw. Een goed punt is ook, dat een aantal bijdragen van de hand van Amerikaanse auteurs is, waardoor een uitsluitend Britse toonzetting werd vermeden.

P.R. Wouters

G. van der Burg, *Rond de pieren van IJmuiden. Reddings- en bergingsactiviteiten* (Schoorl: Pirola, 1992, 128 p., ill., ISBN 90-6455-137-5).

Van de hand van G. van der Burg verschenen in korte tijd bij Pirola drie boekjes over scheepsbergingen langs de Nederlandse kust. Na *Geen zee te hoog voor bergers, redders en slepers* uit 1988 en *Varen, weer of geen weer* uit 1989 werd daar – in samenwerking met W. Kalkman – in 1990 *Redden en bergen bij nacht en ontij* aan toegevoegd. Twee jaar later verscheen de bundel met veertig verhalen over reddingsoperaties uit de periode 1869-1988. *Rond de pieren van IJmuiden*. De gegevens voor dit boek zijn ontleend aan journalen, dagboeken, scheepsverklaringen en strandingsverslagen. Tevens werd gebruik gemaakt van rapporten van de Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij, de Marine Vliegdienst en de bergingsmaatschappijen Wijsmuller en Goedkoop, alsmede van aantekeningen uit de nalatenschap van de vader van de auteur, sleepbootkapitein H. van der Burg (†1964).

De lotgevallen van de beroepsvaart worden in de bundel op enthousiaste wijze beschreven met een onverholen bewondering voor de deskundigheid van bemanningen van sleep- en reddingsboten en het Squadron 7 van de Koninklijke Marine. De vracht- en passagiersschepen, waaraan hulp moest worden geboden, kwamen in moeilijkheden door slecht weer, navigatiefouten, averij of brand. Uit het als een soort van bijlage opgenomen overzicht uit de *Nieuwe IJmuider Courant* blijkt dat alleen al in de jaren 1919-1920 zo'n veertig nationale en internationale vaartuigen een beroep moesten doen op sleep- en reddingsdiensten. De ongelukken met vissersschepen zijn daarbij nog buiten beschouwing gelaten. Nergens vermeldt de auteur de criteria voor de door hem geselecteerde reddings- en bergingsactiviteiten. Wel geeft hij in een verantwoording een overzicht van geraadpleegde archieven, al ontbreken daarbij helaas verwijzingen naar collecties en inventarisnummers. Van den Burg moge dan voornamelijk geïnteresseerd zijn in spannende verhalen over in moeilijkheden geraakte schepen, met een uitgebreidere annotatie zou hij de onderzoeker een grote dienst bewijzen. Evenals de drie eerder genoemde werken is *Rond de pieren van IJmuiden* fraai geïllustreerd.

M. de Keuning

J.D. Davies, *Gentlemen and tarpaulins. The officers and men of the Restoration navy* (Oxford: Clarendon Press, 1991, 270 p. ISBN 0-19-820263-6).

Samuel Pepys wordt de laatste jaren niet meer beschouwd als de zegsman bij uitstek over de marine van Karel II en Jacobus II. Partijdigheid en voorgenomenheid vertroebelen zijn voorstelling van zaken, zoals S. Hornstein in haar Leidse dissertatie *The Restoration navy and English foreign trade 1674-1688* (Londen 1991) aantoonde en wat Davies in het onderhavige boek opnieuw doet. R. Ollard's *Pepys: a biography* (Londen, 1974) is op diverse punten achterhaald.

Voor Davies, als docent geschiedenis verbonden aan de Bedford Modern School en auteur van enkele artikelen over de Engelse marine in de zeventiende eeuw, is Pepys' afkeer van de zogenoemde 'gentlemen officers' uitgangspunt voor een doorwrochte studie van het Engelse officierscorps in de jaren 1660-1688, waarbij hij ook aandacht aan de gewone zeelieden geeft. Zijn boek gaat dus niet over wat de Engelse marine in deze periode deed – dat veronderstelt de auteur bekend –, maar over hoe met name het officierscorps was samengesteld en hoe het reageerde op en beïnvloed werd door ontwikkelingen aan de wal, vooral aan het hof van de teruggekeerde Stuarts. Davies heeft zijn betoog in twee even lange stukken onderverdeeld: het eerste behandelt 'the nature of the sea service', het tweede 'the navy in peace, war and revolution'. Hij baseert zijn bevindingen op uitvoerig archiefonderzoek in onder meer Oxford, Londen, Cambridge en Aberystwyth, en vele contemporaine publikaties naast de moderne literatuur, waaronder ook Nederlandse en Franse. Het boek is, zij het zonder illustraties, zeer verzorgd uitgegeven.

De marine vormde de hoogste uitgavenpost van Engeland: in vredestijd jaarlijks £ 300.000 à £ 450.000, in tijd van oorlog £ 800.000 tot £ 1 miljoen. De koning zowel als zijn broer, de hertog van York, bemoeiden zich daadwerkelijk met het gebruik van de vloot en met benoemingen van hoog tot laag. Die bemoeienis en de gevolgen ervan komen telkens in het boek terug. Er waren 'commissioned', 'warrant' en 'petty officiers' met elk hun eigen aanstellings- en bevorderingspatroon en allen werden als 'sea-officers' aangeduid. Vlagofficieren ontvingen hun rang en aanstelling elk jaar opnieuw, al naar de omstandigheden vereisten. Bevorderingen verliepen door middel van aanbevelingen ('certificates'). Er bestond volop een systeem van patronage en clientèle binnen de marine zelf, maar ook aan boord. De gebruikelijke voorstelling van zaken, gebaseerd op Pepys' geschriften, hield tot nu toe in dat na de Cromwell-tijd aanvankelijk het merendeel van de officieren nog uit ruwe, maar dappere pikbroeken ('tarpaulins') bestond die weldra door arrogante en vaar onbekwame 'gentlemen' werden vervangen. Davies weerlegt deze opvatting. Weinig bewijzen zijn er voor gebrek aan vakkennis bij de 'gentlemen'. De invoering van een luitenantsexamen in 1677 door Pepys noemt hij een meesterzet, waardoor kennis en ervaring behoorlijk werden gegarandeerd. De 'tarpaulins' bereikten wel op beduidend latere leeftijd dan de 'gentlemen' de officiersrangen. Vanuit de koopvaardij vond geen instroom plaats. Het is voor de Nederlandse lezer interessant te ontdekken dat ook de Engelse kapiteins graag naar de Middellandse zee voeren, omdat er dan veel kans op particuliere verdiensten was. Karel II en de hertog van York waren herhaaldelijk bereid niet alleen bij hun eigen protégé's, maar ook bij die van anderen, misbruik van deze 'good voyages' door de vingers te zien. Anders dan Cornelis Tromp in de Republiek in 1659 te beurt viel!

Het pressen van zeelieden in de oorlogsjaren leverde weinig plattelanders op, wel onervaren stedelingen. Het niet contant uitbetalen van de gages in de Tweede Engelse oorlog is lang bij zeelieden in de herinnering gebleven. Zij behoorden niet tot de 'political nation' en deserteerden gemakkelijk naar een welbetalende vijand. Heel vernieuwend in dit verband is Davies' aandacht voor het godsdienstig leven aan boord. Er zijn weinig bewijzen voor de aanwezigheid van rooms-katholieke geestelijken rondom 1673 en vóór 1685, nadien wat meer. De

vondst van bepaalde voorwerpen in wrakken van enkele oorlogsschepen, zoals muziekinstrumenten en pijpestelen, verweeft de auteur knap in zijn verhaal.
In het tweede deel staan de netwerken van patroons en clientèles in de officiersrangen centraal. Veruit de meeste officieren en vlagofficieren pasten zich rondom de restauratie in 1660 snel aan bij het nieuwe regime. Voor velen was de marine sedert de Eerste Engelse oorlog een bijna permanente werkgever geworden. Aanhangers van de Stuarts die mee in ballingschap waren geweest, werden natuurlijk ook in de gelederen opgenomen. In de Tweede Engelse oorlog ging veel mis, niet alleen bij de werving en betaling van de manschappen, resulterend in deserties en kleine muiterijen. Veel officieren begonnen de oorlog, vol van 'arrogance and overconfidence' en spoedig kwam factievorming openlijk naar buiten, vergezeld van persoonlijke naijver en hoop op falen van collega's. Voor wie vertrouwd is met de Nederlandse kant van deze en de derde oorlog, biedt Davies boeiend informatie over de Engelse tegenstander. Achter de voortdurende veranderingen in de bevelvoering ging veel gekonkel schuil. Het Parlement stelde na afloop van de oorlog in oktober 1667 een maandenlang onderzoek in, met verhitte discussies over vele affaires.
In de Derde Engelse oorlog was de factievorming zo mogelijk nog groter, omdat nu diverse jonge aristocratische officieren schepen commandeerden en Sandwich weer in het bevel terug was. De rivaliteit tussen Spragge en Holmes leidde tot wederzijdse uitsluitingen. Ook Rupert had de facties niet onder controle, omdat hijzelf er deel vanuit maakte. Na 1674 was er veel minder geld en emplooi voor de marine. De aandacht was toen sterk op de Middellandse Zee en de strijd tegen de Barbarijse kapers gericht, met Tanger enige jaren als centrale punt. De factiestrijd onder de officieren werd ten dele daarheen verplaatst en het commando van Herbert aldaar in 1681-83 had ingrijpende gevolgen voor de verhoudingen in de marine ten tijde van de Glorious Revolution van 1688. Willem III's benoeming van Herbert als bevelhebber van de invasievloot was niet alleen ingegeven door diens oorlogservaring, maar vooral door diens wijde netwerk van volgelingen op cruciale posten. Patronage, hoop op een aanstelling en persoonlijke animositeit bepaalden uiteindelijk de politieke keuze van het overgrote deel van de officieren. Sociaal noch professioneel was er verschil tussen de samenzweerders van 1688 en de aanhangers van Jacobus II.
Davies laat dus duidelijk zien dat partij- en kliekvorming in de Engelse marine, die doorgaans met de tijd van de Amerikaanse Vrijheidsoorlog wordt geassocieerd, al een eeuw eerder in de vloot van Karel II en Jacobus II in volle omvang en scherpte aanwezig was. In hoeverre dat op de Nederlandse vloot ook het geval was, is mijns inziens nog niet diepgaand onderzocht. *Gentlemen and tarpaulins* is een inspirerend boek, zij het in die zin van binnenuit geschreven, dat bij de lezer een zeer grote aanvangskennis van feiten en namen wordt verondersteld.

J.R. Bruijn

M.C.F. van Drunen (red.), *Jaarboek van de Koninklijke Marine 1991* ('s-Gravenhage/Bergen: Afdeling Maritieme Historie/ Uitgeverij Bonneville, 1992, 336 p., ill., ISBN 90-71957-22-5).
De afdeling Maritieme Historie van de Marinestaf heeft in korte tijd de achterstand die er bestond in de verschijning van het *Jaarboek van de Koninklijke Marine* weggewerkt. Daardoor kon het Jaarboek 1991 vrijwel op tijd verschijnen. Op overzichtelijke wijze wordt door de verschillende onderdelen van de Marine verslag gedaan van de activiteiten in genoemd jaar. Eenvoudige organogrammen zorgen daarbij voor inzicht in de organisatiestructuur. De Golfoorlog drukte uiteraard een stempel op het verslagjaar, wat op talrijke plaatsen en ook in veel illustraties tot uitdrukking komt. Van bijzondere waarde zijn de aan het eind van het jaarboek opgenomen overzichten van oorlogsschepen, vliegtuigen, lichte en hulpvaartuigen per ultimo 1991. Het jaarboek dat onder redactie van mevr. M.C.F. van Drunen en in samenwerking met Uitgeverij Bonneville te Bergen tot stand kwam, maakt een verzorgde indruk en zal voor velen een welkome aanwinst betekenen.

Piet Boon

Edward Duyker (red.), *The Discovery of Tasmania. Journal extracts from the expeditions of Abel Janszoon Tasman and Marc-Joseph Marion Dufresne 1642 and 1772* (Hobart, Tasmania: St. David's Park Publishing, 1992, xiv + 106 p., ill., ISBN 0-7246-2241-1).
Dit boek, door de redacteur omschreven als bloemlezing, bevat fragmenten uit verslagen van de twee eerste Europese expedities die op Van Diemensland, het tegenwoordige Tasmanië, landden. Het eerste hoofdstuk is een historische inleiding over die reizen, de auteurs en hun journalen. Daarna zijn de door de ouders van de redacteur (van Nederlandse en Mauritiaanse afkomst) uit het Nederlands en Frans vertaalde excerpten afgedrukt. Het zijn een fragment uit het journaal van Tasman, door Jacob Swart in 1860 uitgegeven en een fragment uit het in 1671 verschenen relaas van Hendrik Haelbos, het oudste gedrukte verslag van Tasmans reis. De vijf Franse excerpten zijn van officieren die deelnamen aan de reis van M.-J. Marion Dufresne naar de Stille Oceaan in 1771-72. Van die vijf fragmenten is er slechts één eerder (in 1783) in druk verschenen. De overige bevinden zich in manuscript in Australische en Franse archieven. Het volgende hoofdstuk bevat biografische gegevens van de Nederlandse en Franse auteurs. In het laatste hoofdstuk zijn de oorspronkelijke, d.w.z. de door de vertalers gebruikte, Nederlandse en Franse teksten afgedrukt. Het gevolg van deze opzet is dat de confrontatie van Europeanen met Van Diemensland en zijn inwoners meermalen, zij het vanuit verschillende standpunten, wordt beschreven. De vijf Fransen geven allen dezelfde gebeurtenissen weer waarna die verslagen nog eens in het Frans worden afgedrukt.
Het is de verdienste van de redacteur dat, speciaal de Franse teksten, door deze uitgave voor het eerst voor een breder publiek toegankelijk zijn gemaakt. Dat men zoveel moeite neemt om een publikatie te wijden aan fragmenten (het stuk van Haelbos is niet meer dan elf gedrukte regels), is vanuit Tasmaans oogpunt wel te billijken. Behalve dat het om de vroegste beschrijving van dat eiland gaat, betreft het ook de oudste verhandelingen over Tasmaanse aboriginals, in de 19e eeuw door Britse kolonisten geheel uitgeroeid. Tasman en zijn bemanningen werden niet persoonlijk geconfronteerd met de autochtonen, Marion Dufresne en zijn mede-opvarenden wel. De Franse journalen bevatten interessante details over de navigatie. Dit is bijvoorbeeld het geval op p. 43 waar lengtebepaling door de methode van maansafstanden, uit variatie en door maansverduisteringen ter sprake komt.
Toch verdient dit boekje, in het bijzonder het notenapparaat bij de teksten en de vertaling, de nodige kritiek. De verklaring dat met 'Savonts in 't eersten glas, dat de wacht opgezet was, ...' (pp. 10 & 67) een omkeerbare wespen-taille zandloper wordt bedoeld, is onvoldoende. Dit glas is inderdaad een zandloper, maar hier wordt bedoeld: 'tijdens het eerste half uur van de wacht' – een omschrijving aan het halfuursglas ontleend. Slordiger is de vertaling van 'Alhier wyst het compas recht' (pp. 12 & 70) in 'Here the compass is correct' met als voetnoot 'without deviation?'. Een rechtwijzend kompas wijst wel naar het ware noorden maar hoeft daarom nog niet 'correct' te zijn. Met de deviatie was geen rekening gehouden omdat het verschijnsel toen nog niet ten volle bekend was. Inconsequent is de vertaling van 'coopman' in 'supercargo' (pp. 14 & 72) en 'onder-coopman' in 'assistent merchant' (pp. 15 & 72). Echt zorgelijk is de vertaling (pp. 18 & 75) van de laatste regel van Haalbos '... zette voorts streek oostwaerden: en ontdekte den achtiende van wintermaend een bequame haven.' in '... and set forth in an easterly direction ...'. Op p. 42 wordt verklaard dat de helling van de aardas de oorzaak is van het verschijnsel dat het op zuiderbreedte 's zomers gemiddeld kouder is dan in hetzelfde jaargetijde op gelijke noorderbreedte. Dat is onzin, die lagere temperatuur wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door de grotere watermassa op het zuidelijk halfrond. Indien het manuscript was voorgelegd aan een deskundige dan waren dit soort fouten voorkomen, en had het zelfs meerwaarde kunnen krijgen. Er wordt bijvoorbeeld geheel voorbijgegaan aan het verschil van de door Tasman en Marion Dufresne gebruikte nulmeridianen. De laatste blijkt te zijn uitgegaan van de meridiaan van Parijs. Over de meridiaan die Tasman gebruikte en waarover uitvoerig is gepubliceerd door R. Posthumus Meyjes in *Abel Janszoon Tasman en Franchoys Jacobszoon Visscher. Ter nadere ontdekking van het Zuidland in 1642/43 en 1644* (werken Linschoten-Vereeniging XVII, Den Haag, 1919) wordt met geen woord gerept. Dit werk komt in de bibliografie niet voor, evenmin als trouwens het standaardwerk over de vroege cartografie van Australië van G.G. Schilder, *Australia Unveiled* (Amsterdam, 1976), terwijl de naam van de historisch cartograaf Wieder hardnekkig als Weider wordt gespeld.
Al met al waardeer ik de zeevaartkundige en cartografische waarde van Duykers publikatie niet hoog en koester ik ernstige twijfel ten aanzien van de kwaliteit van de vertaling. Die heb ik echter niet woord voor woord gecontroleerd. Kortom, de wetenschappelijke waarde van dit boek is twijfelachtig. Helaas, want de afgedrukte bronnen hadden beter verdiend.

W.F.J. Mörzer Bruyns

V. Enthoven, *'Veel vertier'. De Verenigde Oostindische Compagnie in Zeeland, een economische reus op Walcheren* (Overdruk uit het Archief van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen, 1989, p. 49-127, ill., bijl.).
In tegenstelling tot de kaapvaart en de slavenhandel werd de Oostindische handel van Zeeland nog nooit grondig bestudeerd. De belangrijkste reden hiervoor is zeker het ontbreken van een groot aantal bronnen in de VOC-archieven van Middelburg en Den Haag. Toch heeft de auteur het gewaagd een beknopte synthese te maken van de geschiedenis van de VOC in Zeeland. In een eerste hoofdstuk wordt de inrichting en de organisatie van de compagnie geschetst, in het bijzonder van de kamer Zeeland. Vervolgens bestudeert hij de Zeeuwse bewindhebbers, de financiering van de kamer en tenslotte het belang van de compagnie als werkgeefster in Zeeland.
Eén van de interssantste hoofdstukken is het tweede waarin de bewindhebbers aan bod komen. Het bewindhebberschap was de meest begeerde en de lucratiefste functie van Zeeland. Via allerlei emo-

lumenten streken de twaalf bewindhebbers elk enkele tienduizenden guldens per jaar op en droegen dan ook heel wat tot bij de financiële opgang van hun families. Aanvankelijk kwamen ze uit het koopliedenmilieu maar in de loop van de 17e eeuw legde het Zeeuwse regentenpatriciaat beslag op die winstgevende functies. Het feit dat de bewindhebbers aangeduid werden door de steden was daar uiteraard niet vreemd aan. De auteur stelt zich hierbij echter niet de voor de hand liggende vraag in welke mate deze evolutie de bestuursbekwaamheid van de bewindhebbers aantastte.

Het financiële belang van de Zeeuwen in de compagnie was eerder gering. Ze hadden gemiddeld slechts 12% van de aandelen in handen, terwijl de kamer Zeeland in 1602 toch een kwart van de activiteiten toegewezen had gekregen. Van veel groter belang was echter de massale goederen- en geldstroom die via Middelburg passeerde. In twee eeuwen werd er vanuit Zeeland meer dan 25 miljoen gulden aan goederen en edele metalen naar Azië verzonden en er werd voor 600 miljoen gulden aan Aziatische koopwaar ingevoerd en in de vendities verkocht.

Van even groot belang was de rol van de compagnie als werkgeefster. Tijdens de beste jaren werkten meer dan 3.000 Zeeuwen voor de VOC, van wie 1.000 in Middelburg, waardoor zij de grootste werkgeefster was in Zeeland. Daarnaast waren nog heel wat Zeeuwen actief in allerlei toeleveringsbedrijven. De auteur schat zelfs dat drie kwart van de 600 miljoen gulden aan venditie-opbrengsten in Zeeland achterbleef en dus de Zeeuwse economie ten goede kwam.

De auteur heeft op overtuigende wijze het grote economische belang van de VOC voor Zeeland aangetoond. Om tot die resultaten te komen, diende hij zich omwille van het beperkte archiefmateriaal vooral te baseren op meer globale bronnen en studies over de VOC en daar dan het Zeeuwse aandeel uit af te leiden. In het algemeen is dat goed gelukt, maar vooral in het hoofdstuk over de compagnie als werkgeefster komen de tekorten van die methode aan het licht. Om het Zeeuwse aandeel in het VOC-personeel in Azië (niet-varenden en niet-soldaten) te berekenen, kon de auteur alleen de studie van Lequin over het Directorium van de vestiging Bengalen als model gebruiken. De representativiteit van die steekproef vinden we nogal twijfelachtig. Het personeel in Bengalen (gemiddeld 300 man) vertegenwoordigde slechts 1,6% van het voltallige landspersoneel in Azië, en de 115 figuren van wie de herkomst werd achterhaald, zijn dan nog eens een beperkte en selecte groep uit dat Bengaalse personeel. Het betreft immers allemaal personen die het in de loop van de 18e eeuw brachten tot lid van het Bengaalse Directorium, een raad van bestuur met acht leden (F. Lequin p. 76 en 145). Het percentage Zeeuwen dat onder die 115 bestuursleden voorkwam, lijkt ons dan ook weinig bruikbaar als algemeen gemiddelde voor het Zeeuwse aandeel in het VOC-personeel in Azië (p. 104-105 en 127).

Ondanks dergelijke tekortkomingen, die vooral aan het gebrekkige bronnenmateriaal te wijten zijn, blijft deze studie van Enthoven zeer verdienstelijk en voor iedereen geïnteresseerd in Zeeland of in de VOC is het zeker verplichte lectuur.

K. Degryse

Robert Gardiner (ed.), *The line of battle. The sailing warship, 1650-1840* (Londen: 1992, Conway Maritime Press, 208 p., ill.).

The line of battle is een deel uit de serie 'Conway history of the ship'. Deze scheepsbouwkundig-historische reeks zal uiteindelijk de periode vanaf de pre-historie tot en met de moderne tijd bestrijken. Als tweede van de twaalf te realiseren delen verscheen in 1992 het deel over het zeilend oorlogsschip tussen 1650 en 1840. Ieder deel moet, zo wordt in het voorwoord aangekondigd, een prettig leesbaar boek zijn met bijdragen van verschillende auteurs, die ieder hun specialisme behandelen. De bijdragen zijn afgestemd op de al enigszins gevorderde lezer die meer over een bepaald onderwerp te weten wil komen. Dat geldt ook voor *The line of battle*. Er wordt verondersteld dat u al enige kennis van schip en tuig heeft. Hoewel het voorwoord hier wat vaag over is mag impliciet worden aangenomen dat de reeks de geschiedenis van de westerse scheepsbouw beschrijft.

In de periode 1650-1840 was het al dan niet stand kunnen houden in een liniegevecht beslissend voor de status van een land als zeevarende mogendheid. Het hoofdstuk over de ontwikkeling van het linieschip is dan ook het openingshoofdstuk van dit boek en de verschillende auteurs zijn er goed in geslaagd om ook de rol van de andere soorten schepen in juist deze context te plaatsen. Bekende auteurs als Robert Gardiner, Brian Lavery, Karl-Heinz Marquardt en anderen schreven ook bijdragen over de verschillende kleinere typen vaartuigen zoals het fregat, de brik, de verschillende soorten van langsscheeps getuigde zeilschepen, het geroeide oorlogsschip en specialistische schepen als bombardeerschepen en branders. Daarnaast zijn vier hoofdstukken gewijd aan algemene onderwerpen zoals tuigage en bewapening en is een voortreffelijk hoofdstuk geschreven over de rol van een ontwerper of scheepsbouwer en de wijze waarop ontwerpen en innovaties van oorlogsschepen in de verschillende zeemachten tot stand kwamen. Twee hoofdstukken over de taktiek ter zee en het manoeuvreren met zeilschepen vormen de laatste twee hoofdstukken. Het voornemen om zo'n breed overzicht te geven dat niet specifiek nationaal is georiënteerd, mag ambitieus worden genoemd maar de auteurs zijn er zeker in geslaagd om een waardevol naslagwerk te produceren waarin aan de ontwikkelingen in verschillende West-Europese landen recht wordt gedaan, al ligt het accent zeker op de Britse marine en, in iets mindere mate, op de Franse. Waardevol is ook, dat duidelijk wordt gemaakt in hoeverre bij de verschillende zeemachten, gelijksoortige ontwikkelingen plaatsvonden, waar het ging om de bouw van oorlogsschepen. Zeer waardevol mag de circa 140 titels omvattende becommentariëerde bibliografie worden genoemd, die de lezer per hoofdstuk doorverwijst naar meer specialistische literatuur. Terecht wordt daarin opgemerkt '(...) while major navies like those of the Netherlands and Portugal still lack a comprehensive technical history even in their own languages, let alone in English'. De geschiedenis van het Nederlandse oorlogsschip komt er dan ook enigszins bekaaid af, hetgeen de auteurs niet is kwalijk te nemen. Hoewel het boek bepaalde (nationale) accenten legt en wellicht hiaten kent mag toch worden gesteld dat men zich door het lezen van het boek goed inleest in de geschiedenis van het zeilend oorlogsschip. Ten slotte: zoals veel Conway-uitgaven is ook dit boek weer prachtig vormgegeven en geïllustreerd. Het boek kan nuttig zijn voor hen die zich verder willen inlezen in het gehele onderwerp en de gehele periode, maar ook voor de maritiem-historicus of -iconograaf die het boek als naslagwerk wil gebruiken.

H.J.A. Dessens

Ferry de Goey (red.), *Vaart op Insulinde; Uit de beginjaren der Rotterdamsche Lloyd NV, 1883-1914* (Rotterdam: Centrum voor Bedrijfsgeschiedenis, 1991, 143 p., ill., ISBN 90-6550-440-1).

Dit is een erg leuk boek. Het doet verslag van een doctoraal werkcollege in de bedrijfsgeschiedenis, gegeven door Prof. H.H. Vleesenbeek en de eindredacteur, De Goey, aan de Erasmus Universiteit Rotterdam. De opzet is goed afgebakend, namelijk het geven van een analyse van de bedrijfsvoering van de Rotterdamsche Lloyd in de formatieve jaren tussen de oprichting in 1883 en c. 1920. De uitwerking hiervan is helder met een aspectsgewijze behandeling van de diverse aspecten van de bedrijfsvoering: financiering, besluitvorming, investeringen, materiaal ter zee, vrachtcontracten en concurrentie. Hoewel overlappingen tussen de hoofdstukken blijkbaar onvermijdelijk waren, is de eindredacteur goed erin geslaagd steeds de grote lijn van de argumentatie vast te houden.

Uit dit onderzoek rolt een vijftal kenmerken van de bedrijfsvoering van de jonge rederij die, curieus genoeg, nergens als zodanig worden opgesomd. Bij de Rotterdamsche Lloyd was men behoedzaam en voorzichtig. Men voerde een 'verstandig' beleid. Er was éénsgezindheid tussen directeuren en commissarissen. De loyaliteit jegens Rotterdam was groot. Samenwerking werd gezocht, zowel met de werf 'De Schelde' te Vlissingen als de eertijdse concurrent op de vaart naar Nederlands-Indië, de Stoomvaart-Maatschappij 'Nederland'.

Maar geen onderzoek dat niet voor verbetering vatbaar is. De boekhoudkundige analyse komt niet uit de verf en de schaarse kwantitatieve gegevens worden nauwelijks in het verhaal betrokken; slechts in een bijlage (bij hoofdstuk 4) figureren enkele grafieken die vervolgens zeer summier worden toegelicht. Een meer rigoreuze aanpak van cijfers uit balansen en winst- en verliesrekeningen had zeer waardevolle inzichten kunnen opleveren maar wellicht komen we daarbij aan de volgende fase van de speurtochten in het ongeordende bedrijfsarchief. Een enkel punt van meer gedetailleerde kritiek mag ook niet ontbreken. In hoofdstuk 1 verbazen de beide auteurs zich erover dat de directie het financieringsmotief, 'de werkelijke reden', niet noemt bij het voorstel tot introductie op de beurs; ik denk dat dit motief geen nadere uitleg behoefde. In hoofdstuk 5 wordt een wel zeer directe relatie gelegd tussen de uitbreiding van het Nederlandse gezag buiten Java en de toename van de goederenhandel tussen moederland en kolonie; dit lijkt eerder op intuïtief gevoel te zijn gebaseerd dan op raadpleging van de literatuur terzake.

Ongaarne wil ik de lezer een van de aardigste vondsten in het archief onthouden. Dat betreft de naamgeving van nieuwe passagiersschepen van de Rotterdamsche Lloyd. In 1893 wordt vanuit Java gemeld dat men liever met 'bergen' à la *Bromo* reist dan met 'steden' zoals *Batavia* of *Samarang*. Ook de preoccupatie in hedendaags marketing met de naam van het produkt wortelt in het verleden.

J.Th. Lindblad

Poul Holm, *Kystfolk. Kontakter og sammenhaenge over Kattegat og Skagerrak ca. 1550-1914* (Esbjerg, Fiskeri-og Søfartsmuseet/Saltvandsakvariet, 1991, 348 p., ill, English summary; ISBN 87-87453-525).

Dr. Holm's book, a Ph.D. thesis accepted by the University of Aarhus, is one of the most outstanding publications in Danish maritime history in recent years. Transgressing national boundaries it traces the lives of the coastal population living around the Cattegat and Skagerrak over a period of 400 years. For the first time the maritime population of a whole region, stretching from Southern Norway and the West of Sweden to Northern Jutland, is taken into perspective. His theoretical

basis is Fernand Braudel's concept of history as a combination of time and events, which he takes as a starting point for a description and analysis of the patterns of contacts which existed across the sea. In order to understand this interaction it was necessary to outline the economic pluralism of land based activities which for a long time supplemented a living from the sea before the eventual breakthrough of shipping and fishing as two specialized maritime sources of income. The central chapters of the book deal with the gradual rise of these two money-oriënted trades. The third part of the book is devoted to various aspects of the mentality of the coastal population, attitudes towards foreigners and foreign things, the reactions toward religious revival movements on the one hand and the intrusion of bourgeois bathing guests on the other hand as experienced collectively and individually.
Concluding his fascinating overview he convincingly rules out the existence of a common maritime culture in the Cattegat and Skagerrak region. The author is 'struck by the wealth of various maritime cultures contained in this little body of water'. This in itself may not surprise the expert. But by means of comparing the differences and the similarities we gain a new insight in the way how contacts resulted in the absorption or rejection of foreign cultural influences, a goal which could not have been achieved by a local or national approach. Extracted from a large variety of sources, looked at over a very long period, Dr. Holm's extremely inspiring account will, no doubt, have a marked impact on further studies of this kind.
Beautifully produced, well illustrated and supplemented with a lengthy English summary the book can be warmly recommended to the maritime scientific community.

Lars U. Scholl

Illustrierter Deutscher Flottenkalender für 1903 (Herford: Köhler 1992, 224 p. ill.).
Een beetje *Panzerschiff* kwam al gauw op 25 miljoen mark. Een *Ozeandampfer* van 23.000 ton nam op een reis naar Amerika 1617 mensen en 1050 stuks pluimvee mee. De Duitse strijdkrachten verloren in China in gevechten tegen Boxers en regeringstroepen 1549 man. Deze en talloze andere feitjes zijn te vinden in de derde aflevering van de *Flottenkalender*, die in 1903 voor het eerst verscheen en nu door Köhler is herdrukt. De firma Köhler brengt sinds kort een facsimile-uitgave van de oude almanak op de markt. De serie vordert in een tempo van één deel per jaar. Wie van gotische letters houdt, de exacte datum van Bismarckdag wil weten en resistent is tegen maffe Duitse marine-anekdoten kan zich niet veroorloven de reeks op zijn koffietafel te laten ontbreken.

C.A. Davids

Arie en Henk Lentjens, *Rederij Van Ommeren, de binnenvaartvloot*, deel 1. (Pirola Maritiem. Schoorl 1992, 190 p., ill.)
H. Lentjens was gedurende vierenveertig jaar werkzaam bij de rederij Phs. van Ommeren. Als hobby verzamelde hij jarenlang gegevens over de Rijntankervloot van dit Rotterdamse bedrijf. Deze gegevens werden bewerkt door zijn zoon. A. Lentjens en in 1992 uitgegeven in een rijk geïllustreerd boekje. Een boek met voornamelijk scheepsgegevens zou uitermate droge kost op kunnen leveren, maar vader en zoon Lentjens zijn erin geslaagd om op een speelse en prettig leesbare manier vierendertig thematisch ingedeelde vlootlijsten te combineren met achttien hoofdstukken van anekdotische aard met veel historische informatie uit de periode 1901-1992. Het boek is rijkelijk voorzien van vele niet eerder gepubliceerde oude foto's, voornamelijk – hoe kan het ook anders – van tankers. Het is een bedrijfsgeschiedenis 'van binnenuit' geworden. Het hele boek getuigt van een grote persoonlijke betrokkenheid bij deze rederij en dan vooral bij de dagelijkse nautische praktijk. Het werd mij niet duidelijk waarom de titel voorzien werd van de toevoeging 'deel 1'. Volgt er een tweede deel over de rederij Van Ommeren, of is dit boek het eerste van een reeks over de Nederlandse binnenvaart onder auspiciën van de 'Vereniging De Binnenvaart', waarvan de secretaris een voorwoord schreef?

H.J.A. Dessens

P.J.M. Martens. *De zalmvissers van de Biesbosch. Een onderzoek naar de visserij op het Bergse Veld 1421-1869* (Tilburg, Stichting Zuidelijk Historisch Contact, 1992 (tevens verschenen in de reeks *Bijdragen tot de geschiedenis van het Zuiden van Nederland*, deel 93), 513 p., ill., ISBN 90-70641-43-7).
Het boek van Martens, een proefschrift van de Katholieke Universiteit Brabant (Tilburg), is een van de weinige historische werken gewijd aan de geschiedenis van de binnenvisserij in Nederland. Het is een regionale studie, breed van opzet. De bestudeerde regio is de Biesbosch, ontstaan op de plek van de voormalige polder Grote Waard na de St.Elisabeths vloed van 1421. Archiefmateriaal en gedrukte stukken vormden de bronnen. Bij de selectie van de literatuur heeft de auteur helaas weinig verder gekeken dan in zijn directe omgeving. Oude referentiewerken als dat van Mulder Bosgoed met o.a. 126 verwijzingen naar de zalmvisserij heeft hij zodoende gemist, evenals alle moderne studies over het leven van de vissen die het onderwerp uitmaken van zijn dissertatie; wat hij hierover te berde brengt weerspiegelt in feite de biologische kennis van rond de eeuwwisseling. Over dit punt later meer. Het meest verrassende is het ontbreken van A.M. van der Woude's bijdrage in de *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* (103 (1988), 373-398), waarin voor de periode 1650-1805 verband gelegd wordt tussen geïnde belastinggelden en aanvoer van zalmen en het absolute dalen van het aantal zalmen in de Rijn. Martens' boek bestaat uit vijf delen. Het eerste behandelt de geschiedenis van het landschap in de bestudeerde regio, vanaf de overstroming op 19 november 1421 tot heden. De auteur beschrijft met name de pogingen die in de loop der eeuwen gedaan zijn om het verloren land te herwinnen. Aan de problematiek van de rivierbeheersing (zie G.P. van der Ven, *Aan de wieg van Rijkswaterstaat* (Zutphen 1976)) besteedt hij helaas geen aandacht. Het kenmerkende van het gebied – een zoetwatergetijde delta – verdween met de afsluiting van de zee in het kader van het Deltaplan.
Deel twee, 'Rondom de vis', beschrijft de lokale vissoorten (zalm, elft, fint, steur en vele anderen) en de wijze waarop ze gevangen werden. De beschrijvingen van de legale en illegale vishandel doen de recensent prettig aan: niets nieuws, toen niet en nu niet! Een manco in dit deel is evenwel, dat moderne inzichten over het leven van de behandelde soorten niet zijn verwerkt. Door huidige kennis te benutten zou een juister inzicht zijn verkregen in het vraagstuk, wanneer, waar en waarom de anadrome riviertrekvissen in de Beneden Rijn zo veelvuldig voorkwamen en gevangen werden, en thans vrijwel verdwenen zijn. Visserijonderzoekinstellingen (RIVO-DLO, OVB) hadden bij voorkomende vragen de auteur zeker geholpen. Er zijn bovendien goede Nederlandse boeken over de vissen van Nederland; kreupele vertalingen uit het Deens zijn bepaald niet nodig. Dat Martens voor de aanduiding van exemplaren van zalm in verschillende fasen van de levenscyclus namen gebruikt die hij in de bronnen tegenkwam is hem voor de vroegere periode niet kwalijk te nemen. Voor het heden is het echter beter uit te gaan van de thans gebruikelijke termen (de Engelse), namelijk: ei - alevin - parr - smolt - grilse - zalm - kelt. Verder moet de kanttekening worden gemaakt dat de term 'schotzalm' slaat op zeer grote exemplaren van de zeeforel (de trekkende vorm van de beekforel). De zeeforel en beekforel (*Salmo trutto trutta* en *Salmo trutta fario*) waren vroeger wel bekend maar de grote exemplaren werden voor bastaarden van zalm en forel gehouden. In deel drie, 'financiële zaken', maakt de lezer kennis met het ingeld en de pachtregelingen inzake de visserij. Er wordt beschreven hoe de overheid aan zijn geld kwam, hoe hoog de opbrengsten van ingeld en pacht waren en wat de kwaliteit van de vispercelen was (misleidend kwaliteit van het viswater genoemd!). Voor een historicus zonder enige kennis van het visgedrag, laat staan zalmgedrag, lijkt Martens wel wat te ver te zijn gegaan wanneer hij tracht verklaringen te geven waarom bepaalde steken wel of niet goed vingen. Hij gedraagt zich als 'wise after the event'.
De vissersgemeenschap is het onderwerp van deel vier, 'onderlinge verhoudingen'. Al in de zestiende eeuw bestonden er samenwerkingsverbanden tussen de vissers in de Biesbosch. In de loop van de tijd werd het aantal pachters van de visrechten steeds kleiner. In de vroege negentiende eeuw werkten alle vissers in loondienst. Merkwaardig is in dit deel het hoofdstuk 'Het leven in de stad'. Het voert de lezer ver weg van de visserij en is een soort vergaarbak van vele, zij het lezenswaardige, weetjes. Al gaat het proefschrift over de visserij in de periode 1421-1869, de auteur meent toch ook de neergang van de visserij te moeten verklaren. Dit is thema van deel vijf, 'neergang'. De auteur reproduceert simpelweg de hoofdoorzaken samengevat door P.P.C. Hoek in het *Verslag van de Staatscommissie voor het Zalmvraagstuk* (1916). Alle publicaties van later datum, te beginnen met H.C. Redeke's rapport (1927) over 'River pollution and fisheries' (uitgegeven in de verhandelingen van de Internationale Raad voor het Onderzoek der Zee (ICES)), en eindigend met de vele publicaties die sinds 1988 verschenen in de reeks Ecologisch Herstel Rijn (EHR) (Publicaties van RWS-RIZA, RIVM, RIVO-DLO en o.a. Katholieke Universiteit Nijmegen) heeft hij gemist.
Het is op zich verheugend dat een studie is gewijd aan de binnen(rivier)visserij. Een compleet beeld van de zalmvisserij (en die op elft en steur) wordt echter niet verkregen. Aanzetten tot een dergelijke studie zijn in Nederland, Duitsland en Frankrijk (in verband met het Ecologisch Herstel Rijn (EHR)-programma) wel gemaakt en de auteur had hier zeker op in kunnen haken. Martens' boek is bovendien zeer breedsprakig. Ondanks de vele samenvattingen verliest de lezer de draad vaak in het betoog. De auteur heeft veel te veel willen vertellen over zijn onderwerp. De stijl wijkt wat af van de meeste dissertaties en doet denken aan een leraar die voor de klas staat en zijn gehoor boeiend toespreekt.

S.J. de Groot

A.J.F. Niemeijer, *Van Accijnsbrief tot Zuidam. Scheepsbouw in Haarlem van 1274 tot heden* (Haarlem: Schuyt & Co, 1990, 152 p., ill., ISBN 90-6097-267-8).
Het eerste teken van scheepsbouw in Haarlem is de accijnsbrief van Floris V uit 1274. De Haarlemse werven bevonden zich voornamelijk op de oostoever van het Spaarne met als zwaartepunt de Scheepmakersdijk. Om verschillende redenen, zoals brandgevaar, stankoverlast en de benodigde ruimte, werd het scheepsbouwers in 1409 expliciet

toegestaan zich buiten de stad te vestigen, hoewel de werven door stadsuitbreidingen op den duur weer binnen de muren kwamen te liggen. In de loop der eeuwen verplaatste de bedrijfstak zich geleidelijk naar het noorden van Haarlem om tenslotte in Spaarndam uit te komen.
Tot 1600 was de scheepsbouw in Haarlem een bloeiende bedrijfstak met een grote produktie voor een uitgestrekt gebied, maar daarna kwam er de klad in, onder meer door sterke concurrentie vanuit de Zaanstreek. Een andere oorzaak voor de achteruitgang was gelegen in de te geringe afmetingen van de sluizen te Spaarndam. Pogingen van het stadsbestuur om de bedrijfstak nieuw leven in te blazen faalden. Pas tegen 1850 kwam er een opleving door de vestiging van nieuwe bedrijven als Peltenburg, de Werf Hubertina en, als belangrijkste, de Werf Conrad. Dit laatste bedrijf bouwde onder meer baggermolens, die tot in Rusland en Zuid-Amerika aftrek vonden. In de loop van de twintigste eeuw werd wederom een aantal nieuwe bedrijven gesticht, waarvan de Haarlemsche Scheepsbouw Maatschappij het grootste was. Gedurende de crisisjaren ging een aantal werven failliet en na de oorlog verplaatste de scheepsbouw zich geleidelijk van Haarlem naar Spaarndam.
Ziedaar in kort bestek de inhoud van dit rijk geïllustreerde boek, dat door de Werkgroep Industrieel Erfgoed Kennemerland in eerste instantie was opgezet als een studie van uitsluitend de scheepswerf van Zuidam aan de Scheepmakersdijk, een kleine werf die in 1990 door de gemeente Haarlem werd aangekocht. Al spoedig bleek slechts één werf een te klein onderwerp en werd het onderzoek verruimd naar de gehele scheepsbouw in Haarlem. De oorspronkelijke projectleider werd de enige onderzoeker en auteur.
Niemeijer beschrijft de ontwikkelingen van de Haarlemse scheepsbouw vaardig en met grote kennis van zaken. Zijn boek levert een waardevolle bijdrage aan de geschiedschrijving van de scheepsbouw en van Haarlem. Het werk is verdeeld in zeven hoofdstukken, waarvan er vier in chronologische volgorde de scheepsbouw in Haarlem beschrijven. De auteur heeft hiervoor goed gebruik gemaakt van verschillende bronnen, zowel archivalia als afbeeldingen en kaarten, industrieel-archeologisch materiaal en interviews. Met name in het hoofdstuk waarin de periode tot 1600 wordt behandeld maakt hij handig gebruik van de weinige bronnen om een overtuigend overzicht van de bedrijfstak te schetsen. Dat een deel van het beeldmateriaal, zoals een gebrandschilderd raam uit de kathedraal van Tours, van ver buiten Haarlem afkomstig is, zij hem vergeven.
Niemeijer, van oorsprong een historisch geograaf, is het best op dreef wanneer hij schrijft over de vestigingsplaatsen van de Haarlemse scheepsbouw. Elders in het boek heeft hij de neiging de lezer met gedetailleerde informatie te overladen en vooral in zijn beschrijving van de Haarlemse scheepsbouw, in de twintigste eeuw is het maar al te makkelijk de weg kwijt te raken in het namenwoud van werven en eigenaren. Het ontbreken van een register is daarom extra jammer.
Van de overige drie hoofdstukken bevat het eerste een nogal theoretische en wat te zwaarwichtige inleiding op de verschillende disciplines (geschiedenis, historische geografie en industriële archeologie) die Niemeijer hier met succes tracht samen te brengen. De twee laatste hoofdstukken, die gewijd zijn aan de werf Zuidam en aan de scheepsbouw in Spaarndam, betreffen het heden en de toekomst. De werf Zuidam, die enkele jaren geleden nog in bedrijf was, is gelegen op een plaats waar al sinds de middeleeuwen scheepsbouw plaatsvond. De werf omvat onder andere een achttiende-eeuwse houten loods, die één van de weinige overblijfselen van de Haarlemse scheepsbouw is. De gemeente Haarlem heeft nog geen uitgewerkte plannen voor het in stand houden van de werf, hoewel het de bedoeling is dat de oorspronkelijke bestemming behouden blijft. Een mogelijkheid is wellicht om de werf te gebruiken bij onderhoud aan monumentale schepen, zoals onlangs ook door Bert Bruijn van de Werkgroep Kotterzeilen in *Spiegel der Zeilvaart* werd gesuggereerd. Daarmee zou het Haarlemse beleid voor het beschermen van oude schepen meer inhoud krijgen.

J.A. Jacobs

B. Oosterwijk, *Smit 150, 1842-1992. Anderhalve eeuw maritieme dienstverlening* (Uitgave Smit Internationale, Rotterdam, 1992; handelseditie verschenen bij Uitgeverij De Alk bv, Alkmaar, 1992, ill., ISBN 90-6013-519-9).
G.J. de Boer, *Smit 150, 1842-1992. Anderhalve eeuw vlootgeschiedenis* (Uitgeverij De Alk bv, Alkmaar, 1992, ill., ISBN 90-6013-520-2).
Ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van Smit Internationale verscheen eind 1992 een lijvig boekwerk van 300 bladzijden, geschreven door de Rotterdamse journalist Bram Oosterwijk. Separaat, maar wat uitvoering betreft identiek, werd tevens een fotoboek uitgegeven waarin alle schepen van Smit Internationale staan afgebeeld. De uitgave van beide boeken is zeer verzorgd en ook het officiële gedenkboek is voorzien van vele zwart-wit en kleurenfoto's. De eerste zeven hoofdstukken van het gedenkboek gaan over de personen die aan de basis van het bedrijf hebben gestaan: Fop Smit, diens zonen en opvolgers, Willem van den Tak en Murk Lels. De hoofdstukken acht tot en met tien gaan over spectaculaire bergingen die Smit heeft weten te klaren. Daarna volgen vier hoofdstukken over de verschillende werkmaatschappijen. Het boek wordt afgesloten met een beeld van de huidige directeur van Smit Internationale: F. Busker. Reeds in het voorwoord van de genoemde Busker wordt duidelijk waarover het boek gaat: 'de dienstverlening op, onder en aan het water'. Niet ten onrechte constateert hij dat Smit als geen ander 'Nederlandse maritieme geschiedenis heeft geschreven'. Voor zijn boek baseerde Oosterwijk zich, blijkens de inhoud van de diverse hoofdstukken, op bestaande literatuur, kranten en gesprekken met medewerkers. Een literatuurlijst ontbreekt overigens. Van archiefonderzoek is al helemaal geen sprake.
De geschiedenis van Smit Internationale is snel verteld. In 1842 begon Fop Smit (1777-1866) met een sleepdienst op de Zuidhollandse wateren. Behalve het assisteren van schepen in de havens, werden al snel ook droogdokken gesleept naar havens in Nederland en het buitenland. Na het overlijden van Fop Smit, werd het bedrijf voortgezet door twee zonen: Jan (1811-1875) en Leendert (1813-1893), samen met neef Jan (1814-1911) en een aangetrouwde neef (Murk Lels, 1823-1891). De naam werd veranderd in L. Smit & Co. en dat bleef zo tot 1923. Toen fuseerden L. Smit & Co. en de Internationale Sleepdienst Maatschappij (ISM) tot L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst. Hiermee kwam een einde aan een lang durende concurrentiestrijd tussen beide sleepdiensten. In de jaren daarna breidde het bedrijf zijn activiteiten steeds verder uit, zowel nationaal als internationaal. Al vroeg was er bijvoorbeeld een samenwerking met het bedrijf van berger Willem van den Tak. Bij de fusie van 1923 namen Smit en ISM ieder de helft van de aandelen in W.A. van den Tak's Bergingsbedrijf. Slepen en bergen werden de kerntaken van L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst. Na de Tweede Wereldoorlog werden nieuwe activiteiten ontwikkeld. Zo werd in 1964 ten behoeve van de bevoorrading van booreilanden in de Noordzee een dochterbedrijf opgericht: Smit-Lloyd NV. Voor het zeetransport, waarbij hele fabrieken op pontons werden vervoerd, werd Smit Tak Zeetransport NV opgericht (1969). Deze en andere werkmaatschappijen werden in 1976 ondergebracht in de houdstermaatschappij Smit Internationale NV. Smit Internationale groeide in 150 jaar uit tot een veelzijdig bedrijf met een internationaal werkterrein: een paradepaardje van de Nederlandse maritieme sector.
Gezien de grote betekenis van Smit Internationale is het teleurstellend te moeten constateren dat het gedenkboek niet uitstijgt boven het niveau van traditionele gedenkboeken. Zo komen we veel te weten over het wel en wee van de directeuren en de verschillende activiteiten van het bedrijf. Geen woord over de relaties tussen personeel en directie, de verhouding tussen de kapiteins en het personeel aan boord, de regeling van arbeidsomstandigheden, medezeggenschap en werktijden, de ontwikkeling van de lonen, de inkomsten en uitgaven, de winsten en verliezen van het bedrijf. Wie het boek leest krijgt ook nauwelijks de indruk dat men te maken heeft met een onderneming die concurreerde met andere bedrijven, risico's moest nemen, bij tijd en wijle verkeerde in onzekerheid over de toekomst, niet alleen moest investeren in modern materieel, maar ook in het personeel en dat er weleens verkeerde beslissingen werden genomen. Alles wat een ondernemer en het ondernemen kenmerkt, en voor buitenstaanders interessant maakt, blijft buiten beeld. Aan de auteur ligt het niet. Hij heeft zich naar vermogen van zijn taak gekweten. De fout ligt vooral bij de jubilaris die de geschiedenis van het bedrijf primair ziet als een instrument voor Public Relations. Dat een bedrijf ook een verantwoordelijkheid heeft tegenover de maatschappij en dat een bedrijfsgeschiedenis ook waarde kan hebben voor wetenschappers, is kennelijk geen overweging waard geweest. Dat is jammer voor het bedrijf en het boek, dat gedoemd is spoedig bijgezet te worden in de kast van gedenkboeken.

F.M.M. de Goey

Hugh Popham, *A damned cunning fellow. The Eventful Life of Rear-Admiral Sir Home Popham KCB, KCH, KM, FRS 1762-1820* (Cornwall, 1991, ill.).
'Cunning', een term die zowel listig of sluw, als handig of vernuftig kan betekenen. Beide betekenissen zouden op de beschreven persoon, Sir Home Popham, van toepassing kunnen zijn. In de Engelse maritieme geschiedenis is Home Popham zonder twijfel een van de meest prominente figuren. In 1812 kwam een werk van zijn hand uit, *Telegraphic Signals; or marine vocabulary; with observations on signal flags, and the best mode of applying them.* Hierin kwam hij niet met een geheel nieuw idee, maar wel met de meest effectieve, simpele en begrijpelijke vorm van het seinvlaggen-systeem aan boord van schepen. Zijn systeem zou tot in de twintigste eeuw gebruikt worden.
Dat het tot 1991 geduurd heeft voordat er een biografie over deze marine-officier geschreven is, kan derhalve opmerkelijk worden genoemd. De verre verwant van Popham, Hugh Popham, zal zonder twijfel zeer veel archiefonderzoek hebben moeten verrichten om te komen tot het uitgebreide, zeer gedetailleerde verhaal dat door hem is opgeschreven. Het verhaal is een hoofdzakelijk chronologische weergave van het leven van Popham. Beginnende bij zijn geboorte zoals het een goede biografie betaamt, werkt de schrijver jaar na jaar af, daarbij

vertellend over de mensen waarmee Popham omging en die zijn carrière en werk beïnvloedden, de schepen waarop hij voer en de plaatsen en landen die hij bezocht. Militaire acties waaraan hij deelnam worden zo getrouw mogelijk weergegeven. Elke promotie wordt vermeld, alsmede de opschudding die deze vaak in de hogere militaire regionen teweeg bracht. Niet iedereen was even ingenomen met deze eigengereide, maar succesvolle marineofficier. Ook wordt aandacht besteed aan het privéleven van Popham: wanneer hij trouwde, kinderen kreeg, vaak na maanden of jaren weer thuis kwam etc. Uit het verhaal komt Popham naar voren als een zelfingenomen, intelligente, maar eigenwijze man, wiens leven beheerst werd door zijn carrière bij de marine. Een controversiële man, die voor heel wat rumoer kon zorgen. Maar ook een man die waarde hechtte aan persoonlijke contacten, vaak boven de puur zakelijke belangen.

Om een kleine greep te doen uit de vele gebeurtenissen uit het leven van Popham, die in het boek worden genoemd. Hij voer al jong bij de marine en deed in die periode de eerste ervaring op met het tekenen van kaarten. Later in zijn leven zou hij kaarten tekenen van het gebied rondom de Rode Zee, die dermate gedetailleerd waren dat ze een waardevolle bijdrage leverden aan de kennis van dit gebied. Leuk is het relaas van de jaren dat hij even uit marinedienst was, om als zelfstandig ondernemer met een eigen schip te handelen met onder andere China. En interessant wordt het wanneer blijkt dat Popham goed bevriend was met de Russische Tsaar Paul I, en later met Robert Fulton, met wie Popham samenwerkte bij experimenten met onderzeeboten. En uiteraard is het hoofdstuk over de uitvinding van Popham, het seinvlaggen-systeem, onontbeerlijk.

Op de vorm van het boek valt helaas wel het een en ander aan te merken. De schrijver heeft de grootste moeite hoofd- en bijzaken te onderscheiden. Het verhaal is een aaneenschakeling van gebeurtenissen, niet allemaal even belangrijk of interessant. De indeling in hoofdstukken, de titels die aan deze hoofdstukken worden gegeven alsmede de paragrafen waarin ze zijn ingedeeld, voldoen niet aan de eisen die aan een goed historisch stuk worden gesteld. Bovendien ontbreekt het aan een inleiding, verantwoording of conclusie. Wel is het boek voorzien van een opgave van bronnen, alsmede een index op naam.

Als historicus valt er veel op het boek van Hugh Popham aan te merken. Desalniettemin is het leven van Home Popham het waard om beschreven te worden, en weet de schrijver ondanks eindeloze citaten en saaie passages een beeld te geven van het onderwerp van zijn biografie. En daar zal het hem toch om begonnen zijn.

Irene Jacobs

David Proctor, *Music of the Sea* (Greenwich: National Maritime Museum/London: HMSO, 1992, X + 150 p., ill., ISBN 0 11 290520 X).

Met deze publicatie heeft David Proctor zich een plaats verworven temidden van een groeiend aantal historici, musicologen of anderszins geïnteresseerden die zich bezig houden met de bestudering van de muziekbeoefening aan boord. In zes, helaas niet altijd even duidelijk van elkaar te onderscheiden hoofdstukken geeft hij een overzicht van de ontwikkeling van muziek aan boord vanaf de oudheid (niemand minder dan Plutarchus en Herodotus worden hierbij o.a. aangehaald) tot heden.

Impliciet geeft Proctor in de inleiding aan welke indeling hij bij de behandeling van de materie zal volgen. Hij spreekt daarbij van muziek die specifiek diende om de moraal op schepen op te vijzelen (bijvoorbeeld ter voorbereiding op of tijdens een zeeslag). Ook diplomatieke en ceremoniële redenen konden een rol spelen bij de keuze voor de soort muziek die werd gespeeld. Daarnaast bestaat de categorie die in eerste instantie een meer onderhoudend karakter hadden en waarbij bijvoorbeeld gedanst kon worden. Tot slot noemt Proctor de 'shanty', het soort van lied waarbij zware werkzaamheden werden verricht, en waarbij de muziek, door het ritme, dikwijls een sturend, coördinerend karakter had.

Hoewel de schrijver, zelf lange tijd werkzaam geweest bij het National Maritime Museum in Greenwich, bij de lezer een flinke hoeveelheid kennis omtrent de maritieme geschiedenis aanwezig veronderstelt, is het een leesbaar boek geworden waarin vele feitjes en wetenswaardigheden terug te vinden zijn. Wel had Proctor m.i. in minder barok taalgebruik voor een meer mondiale dan Anglocentrische aanpak kunnen kiezen. Zo gaat hij in hoofdstuk 2 uitgebreid in op de opkomst van muzikaal onderwijs bij de Engelse admiraliteit vanaf 1860, hetgeen resulteert in een enorm reservoir aan goed opgeleide muzikanten die als bandleden emplooi vonden op de talrijke oorlogsschepen waarover het Verenigd Koninkrijk destijds beschikte. Het zou aardig zijn geweest wanneer hij in dit hoofdstuk wat meer aandacht had besteed aan de ontwikkeling van het muzikaal onderwijs bij de admiraliteiten in Frankrijk, Spanje, Portugal, Nederland en andere maritieme naties. Bij herhaling (p. 31 en p. 46) spreekt hij over de 'voor Fransen zo karakteristieke liefde voor Kunst', maar op de wijze waarop aan deze liefde aan boord verder gestalte is gegeven wordt niet ingegaan, terwijl zijn behandeling van het reilen en zeilen van de Engelse Royal Marines Band Service door de aaneenschakeling van superlatieven meer weg heeft van de tekst in een wervende brochure over dit marineonderdeel. Het is al met al wel duidelijk dat David Proctor uitgebreid onderzoek heeft verricht en het materiaal uitstekend beheerst. Music of the Sea is een erudiete, goed gedocumenteerde publicatie geworden waarin helaas de lijn van het verhaal soms moeilijk te vinden is (evenals een notenbalk overigens!), maar die eenieder die belangstelling heeft voor de geschiedenis van het zeelied meer dan voldoende informeert. Uiteraard kunnen bibliografie en notenapparaat de lezer nog verder op weg helpen.

J.C.A. Schokkenbroek

Nils-Erik Raurala (red.), *The Northeast Passage from the Vikings to Nordenskiöld* (Helsinki: John Nurminen Foundation, 1992, 287 p., ill., ISBN 952-9745-02-8).

Dit boek verscheen ter gelegenheid van een gelijknamige tentoonstelling die in oktober 1992 in Helsinki werd gehouden. Het idee daarvoor was ingegeven door het 350-jarig bestaan van de universiteitsbibliotheek van Helsinki, in 1990. De aanleiding was uiteindelijk de viering van het feit dat die bibliotheek negentig jaar eerder, in 1902, de Nordenskiöld-verzameling verwierf.

Adolf Erik Nordenskiöld (1832-1901) was geboren in Finland en studeerde geologie in de hoofdstad Helsingfors (Helsinki). Om politieke redenen week hij later uit naar Zweden, dat zijn tweede vaderland werd. Al jong maakte hij expedities naar het noorden, onder meer naar Spitsbergen, en poogde hij de Noordpool te bereiken. Later verlegde Nordenskiöld zijn aandacht naar Nova Zembla en de Kara Zee. Zijn reizen kenmerkten zich door hun multidisciplinaire wetenschappelijke karaker. In 1878-80 voer hij met de Zweedse *Vega*, onder bevel van A.A.L. Palander, rond Azië en Europa en werd daarmee de eerste die de noordoostpassage bevoer. Met deze prestatie, die internationaal veel aandacht trok, kwam een einde aan een lange reeks van pogingen een kortere route tussen Europa en Azië te vinden.

In deze bundel wordt de geschiedenis van het zoeken naar die noordoostpassage beschreven, met de nadruk op de reis van Nordenskiöld. Het eerste hoofdstuk is door onze landgenoot Edwin Okhuizen. Hij geeft een overzicht van de ontwikkeling van de cartografie van de noordatlantische oceaan en de noordoostpassage, van de 15e eeuw tot de reis van Nordenskiöld, met name de Nederlandse bijdrage. Okhuizen, die een promotieonderzoek verricht naar de Nederlandse cartografie van Rusland, legt daarmee een voortreffelijke basis voor de volgende hoofdstukken. Het tweede hoofdstuk, geschreven door Esko Häkli, directeur van de universiteitsbibliotheek van Helsinki, sluit nauw aan bij de bijdrage van Okhuizen. Hij bespreekt het cartografische materiaal dat Nordenskiöld voor zijn reis in 1878 ter beschikking stond. Daartoe behoort ook kaartmateriaal van Noorse robbenjagers, zoals Elling Carlsen en E.H. Johannesen. Zij hebben in de 19e eeuw een belangrijk aandeel gehad in de vorming van het kaartbeeld van het Arctische gebied, veelal door de Duitser August Petermann in de jaargangen van diens *Mittheilungen* gepubliceerd. Het derde hoofdstuk, van de hand van de Finse kunsthistoricus Christoffer Ericsson, behandelt de geschiedenis van de vaart op Arctische gebieden. Hij bespreekt de handel met havens aan de Witte Zee, de wlavis- en robbenvangst, de visserij en de wetenschappelijke expedities in het hoge noorden. De activiteiten van Nederlanders komen ook hier aan de orde. De volgende twee hoofdstukken zijn van de hand van Juha Nurminen. Hij is voorzitter van de John Nurminen Foundation, de financier van de tentoonstelling en van dit boek. De doelstelling van de Foundation is het doen van onderzoek naar, alsmede het publiceren en exposeren op het gebied van internationale scheepvaart. Naast het voorzitterschap blijkt Nurminen het verzamelen van boeken over het Arctisch gebied tot liefhebberij te hebben. Helaas is dit een te smalle basis om als auteur van het navolgende hoofdstuk, over 'meting en navigatie', gekwalificeerd te zijn. Ofschoon hij bij zijn hoofdstuk een indrukwekkende bibliografie aanbiedt, lijkt Nurminen zelf niet alle boeken te hebben geraadpleegd. Hoe kan hij anders beweren (p. 128) dat astrolabium en graadstok al sinds de 11e eeuw op zee in gebruik waren terwijl in de door hem vermelde boeken van Waters en Stimson adequaat is aangetoond dat pas in de 15e, respectievelijk 16e eeuw het geval was. De opzet van het hoofdstuk, het omvangrijkste in de bundel, is op zichzelf wel goed. Daarin wordt de geschiedenis van de navigatie en wetenschappelijk onderzoek op zee, in het bijzonder ten aanzien van het Arctisch gebied behandeld. Maar door fouten zoals hierboven aangegeven, langdradigheid en onevenwichtige compositie, zal de lezer, zeker de leek op het gebied van de geschiedenis van navigatie, er weinig plezier aan beleven. Het volgende hoofdstuk, eveneens van de hand van Nurminen, gaat over de afbeeldingen gemaakt tijdens reizen naar het Noordpoolgebied, toegespitst op de tocht van Nordenskiöld. Dat was een der eerste reizen waarbij met succes gebruik is gemaakt van een toen recente uitvinding: de fotografie. De auteur is hier beter op z'n plaats en wat mij betreft had hij wel wat dieper mogen ingaan op dit interessante onderwerp.

Hierna volgt een bijdrage van Wilhelm Odelberg, oud-directeur van de universiteitsbibliotheek van Helsinki. Hij beschrijft het archief, de documentatie, de verzameling mineralen en de instrumenten die Nordenskiöld aan de universiteitsbibliotheek naliet. Die verzameling van Nordenskiöld gaat terug op diens eerste reizen. Het laatste opstel is van

Leena Pärssinen, hoofd van de kaartenafdeling van de universiteitsbibliotheek. Zij bespreekt de wereldberoemde kaartencollectie die Nordenskiöld tijdens zijn leven aanlegde. De *Northeast Passage* wordt afgesloten met twee hoofdstukken catalogus van de tentoonstelling in Helsinki, één van de geëxposeerde kaarten, de ander van de artefacten. Bij die laatsten blijken heel wat voorwerpen, onder meer instrumenten en archeologische vondsten, te zijn geleend uit musea in St. Petersburg. Dat materiaal is, voor zover mij bekend, niet eerder buiten Rusland tentoongesteld.
Behalve het bezwaar van een verscheidenheid aan kwalitatief ongelijke auteurs, gaat dit boek aan nog een probleem mank dat bij bundels vaker voorkomt en waarschijnlijk nooit helemaal is te voorkomen: overlappingen en doublures. Ernstiger is het als auteurs elkaar tegenspreken, zoals wat betreft de aan de *Vega* meegegeven tijdmeters. Volgens Nurminen (p. 155) waren het er twee, één van Linderoth en één van Frodsham, terwijl Odelberg (p. 202) beweert dat het er twee van Frodsham waren (waarvan één waarnemingshorloge). De laatste twee zijn op p. 166 afgebeeld.
Ondanks de kritiek is mijn eindoordeel over *The Northeast Passage* positief. In de hoofdstukken over de cartografie, de vaart en handel op het Arctisch gebied, de ontdekkingen in dat gebied, vroege fotografie en de omvangrijke Nordenskiöld verzameling, wordt de lezer een goed overzicht geboden. Alleen Nordenskiölds belangrijke wetenschappelijk onderzoek komt er bekaaid af. Positief is daarentegen dat ook de kwaliteit waarin het boek is uitgevoerd uitmuntend genoemd mag worden. Papier, zetwerk en vooral de afbeeldingen, zowel in kleur als zwart-wit zijn relevant en van zeer hoge kwaliteit. Kortom, het is een juweeltje voor de boekenkast.

W.F.J. Mörzer Bruyns

J. Rohwer, G. Hummelchen, *Chronology of the War at Sea, 1939-1945: The Naval History of World War Two.* (Londen: Greenhill Books, 1992, 432 p., ISBN 1-85367-117-7).
Zoals ieder naslagwerk verloor ook de eerste uitgave van *Chronology* veel van haar waarde, naarmate de hoeveelheid beschikbare, maar niet in het boek opgenomen, informatie toenam. Sinds het op de markt verschijnen van de oorspronkelijke versie aan het begin van de jaren zeventig, kwamen vele archieven door afloop van de wettelijk bepaalde termijn van dertig jaar sluiting beschikbaar voor onderzoek.
Daarnaast verschenen de laatste jaren diverse studies, waarin nieuwe feiten met betrekking tot de maritieme oorlogsvoering in de Tweede Wereldoorlog werden gepresenteerd. Vanaf het moment dat de verdwijning van het IJzeren Gordijn ook de Oosteuropese archieven voor onderzoek toegankelijk maakte, kreeg het in twee delen uitgevoerde werk een dermate gedateerd karakter, dat aanpassing noodzakelijk werd.
Deze in 1992 uitgebrachte herziene uitgave pretendeert genoeg van alle beschikbare informatie te hebben gebruikt, om het maritieme naslagwerk over de Tweede Wereldoorlog te zijn. Een naslagwerk is het dan ook. Bladzijde na bladzijde biedt een uiterst systematische, chronologische weergave van de vlootbewegingen gedurende de oorlog. Het hoeft geen nader betoog dat de bladspiegel evenmin tot lezen uitnodigt als een willekeurige pagina uit het telefoonboek. Behalve wanneer de lezer gericht op zoek is naar informatie, dan biedt de *Chronology*, gelijk het boek van de PTT, in veel gevallen uitkomst. De drie kolommen per bladzijde worden onderbroken door vetgedrukte tussenkoppen, waarin datum en plaats van handeling worden aangegeven. In de daaropvolgende tekst volgt een opsomming van de deelnemende vaartuigen en een in telegramstijl opgeschreven verslag der gebeurtenissen. In tegenstelling tot de eerste uitgave worden daarin niet alleen de daadwerkelijke confrontaties tussen vijandelijke schepen beschreven. Veel aandacht is er voor de geallieerde konvooien die er juist in slaagden een ontmoeting met de Duitse onderzeeërs te voorkomen. Daardoor ontstaat er een beter beeld van dit niet onbelangrijke aspect van de oorlog, waar beide auteurs terecht veel aandacht aan besteden.
De significante rol van het radiocontact komt daarbij op niet mis te verstane wijze naar voren. Regelmatig berichten de schrijvers over gewijzigde routes naar aanleiding van informatie die via de radio was binnengekomen. Deze vorm van beleidsvorming werd in de eerste uitgave nimmer besproken. Daarin werden koerswijzigingen gepresenteerd zonder dat de oorzaak daarvan werd aangegeven. De aandacht voor het gebruik van mijnen en de resultaten van de Duitse torpedoboten zijn ook duidelijke verbeteringen ten aanzien van de vorige versie.
Hoewel tamelijk onleesbaar, is de *Chronology* inderdaad dat wat het boek beweert te zijn: een uitstekend naslagwerk. Er zullen ongetwijfeld details ontbreken, vast staat evenwel dat zo goed als alle vandaag de dag bekende vlootbewegingen zijn weergegeven.
Daarmee is de *Chronology* een goed uitgangspunt voor hen die op zoek zijn naar informatie, niet zozeer voor de lezer die speurt naar een totaal beeld over de Tweede Wereldoorlog op zee, maar voor degene die geïnteresseerd is in specifieke gebeurtenissen. Aan de hand van de in de *Chronology* geboden informatie kan men vermoedens toetsen en meer gericht verder gaan. De *Chronology* biedt de pure feiten, niet meer maar ook zeker niet minder dan dat.

G.K. Pielage

Lars. U. Scholl, *Der Industriemaler Otto Bollhagen 1861-1924* (Herford: Koehler, 1992, 120 p., ill., ISBN 3-7822-0543-X).
Van december 1991 tot maart 1992 liet de tentoonstelling 'Paquebots de legende' in het Parijse Musée de la Marine in detail zien hoe in het begin van de twintigste eeuw de luxe passagiersschepen waren ingericht. Hetzelfde, maar eerder impressionistisch dan gedetailleerd, deed de tentoonstelling 'Groot op Schaal' in het Maritiem Museum Prins Hendrik in Rotterdam van februari tot september 1992. Terwijl deze twee tentoonstellingen vooral de sfeer van weleer probeerden te reconstrueren, wijdde het Deutsche Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven van 14 maart tot 10 mei 1992 een tentoonstelling aan Otto Bollhagen, die als decoratieschilder omstreeks de eeuwwisseling de interieurs van de salons van de passagiersschepen van de Norddeutsche Lloyd beschilderde. De samenloop van deze tentoonstellingen was toeval, maar duidt wel op een brede belangstelling voor dit recente maritieme verleden.
Bij de tentoonstelling over de 'industrieschilder' Otto Bollhagen schreef conservator Lars U. Scholl van het Schiffahrtsmuseum een boek. Zijn belangstelling voor Bollhagen werd gewekt door een schilderij in de collectie van het museum dat ene Bollhagen in 1907 maakte van de stapelloop van het stoomschip *Prinz Friedrich Wilhelm* van de Norddeutsche Lloyd. Scholl kon in de kunsthistorische literatuur niets over deze schilder vinden en ging op onderzoek uit. Hij ontdekte dat Bollhagen (1861-1924) een ambachtelijke opgeleide schilder was, die in 1886 in Bremen ging werken bij het decoratieschildersbedrijf van J. Neumark, waar hij zijn eerste en meteen bepalende maritieme contact kreeg: de architect J.G. Poppe, die voor de NDL saloninterieurs ontwierp, maar ook patriciërshuizen in neo-stijlen en de populaire Liebig-series van planten en dieren, vergelijkbaar met de Nederlandse Verkade-plaatjes. Nadat Bollhagen zich in 1892 als zelfstandig decoratieschilder had gevestigd, kreeg hij veel opdrachten van Poppe. Zeker in de jaren negentig was het werk voor de NDL het belangrijkste. In die tijd nam de passagiersvaart een geweldige vlucht en werden de transatlantische passagiersschepen al maar luxer en protseriger. De salons van die schepen ontwierp Poppe en Bollhagen beschilderde ze met romantische stadsgezichten, arcadische taferelen en pastorales. Roem en lof oogstte hij met zijn schilderingen voor de *Kaiser Wilhelm der Grosse*, de *Kronprinz Wilhelm*, de *Kaiser Wilhelm II* en de *Kronprinzessin Cecilie*. Omstreeks 1900 begon de smaak van het publiek geleidelijk te veranderen en raakten de theatrale en zoetige neostijlen van architect Poppe uit de mode. De maatschappijen hielden voor die passagiersschepen, die veel Amerikanen vervoerden, echter nog vast aan de neo-stijlen, toen in de bouw van huizen allang de Jugendstil werd toegepast. Het laatste schip, waarvoor Poppe nog het interieur ontwierp en Bollhagen de schilderingen maakte, was de *George Washington* (1907). Daarna maakte hij nog glas-in-loodramen, affiches en ander reclamemateriaal voor de NDL. Het was ook in 1907 dat Bollhagen, mogelijk in opdracht van de toen 50-jarige Lloyd, het grote schilderij van de stapelloop van de *Kronprinz Friedrich Wilhelm* maakte. De scheepsschilderingen van Bollhagen zijn met de schepen verloren gegaan, maar een aantal ontwerptekeningen, een uitgebreide reclamefolder uit 1901, waarvan het museum in 1990 de originele tekeningen van Bollhagen op een veiling wist te kopen, en een gedenkboek in twee delen van de Lloyd uit 1907, laten 'zijn' scheepssalon zien.
Na de periode-Poppe legde Bollhagen zich toe op het maken van industrieschilderijen. Hij schilderde scheepswerven, maar ook de interieurs van grote fabrieken. Daarmee documenteerde hij niet alleen de gebouwen en de machines, maar ook het werk van de arbeiders. Bollhagen was onmiskenbaar een knap documentair schilder met een duidelijke aanleg voor het weergeven van grootschalige industriële activiteiten als het werk op werven en in fabrieken. Hij werkte in opdracht, en van artistiek of maatschappelijk engagement was derhalve geen sprake. Als middenstander was hij afhankelijk van opdrachten.
In dezelfde periode, waarin Bollhagen in Bremen, maar ook ver daarbuiten werkte, was in Nederland een industrieschilder werkzaam, die net als Bollhagen een eenling was: Herman Heyenbrock (1871-1948). Ook hij schilderde fabrieken en wat daarin gebeurde. Hij deed dat echter vanuit een oprechte belangstelling voor en bewogenheid met de arbeider en diens werk. Heyenbrock was een socialist, die het als zijn taak zag de arbeidsomstandigheden in fabrieken te schilderen. Hij werkte niet in opdracht en was, in tegenstelling tot Bollhagen, artistiek vrij. Toch vertoont het werk van beide schilders een duidelijke overeenkomst, die vooral opvalt bij de interieurs van (staal-)fabrieken. Bollhagen schilderde omstreeks 1913 een stoomhamer in een gieterij in Sterkrade bij Oberhausen, en Heyenbrock in hetzelfde jaar een stoomhamer in de Siemens Martin gieterij in Hoerde bij Dortmund. Zo hebben waarschijnlijk de enige Duitse en de enige Nederlandse industrieschilder in 1913 in staalfabrieken, die op nog geen honderd kilometer van elkaar lagen, hetzelfde onderwerp geschilderd. Een subtiel maar veelzeggend verschil is dat, aldus het

bijschrift, op het schilderij van Bollhagen 'Kommerzienrat' Hugo Jacobi prominent op de voorgrond staat en zich door een arbeider ene tekening laat uitleggen, terwijl op de pastel(s) van Heyenbrock directieleden ontbreken.
Het boek van Lars U. Scholl eindigt met de volgende zinnen: 'Heute ist die Firma Otto Bollhagen in Bremen ein mittelstaendiger Malerbetrieb mit ca. 50 Mitarbeitern, der sich mit einem Schwerpunkt auf Fassadenarbeiten spezialisiert hat. Neben der Industriekundschaft werden private Auftraggeber mit besonderer Aufmerksamkeit betreut.' Daarmee is het karakter van het boek duidelijk. Het is een traditionele bedrijfsgeschiedenis, die zich niet waagt aan analyses van het werk of de persoon van de industrieschilder Bollhagen. Toch is het boek alleszins de moeite waard. Het geeft in zeven korte hoofdstukken en ruim zeventig pagina's afbeeldingen een uitvoerig en helder beeld van de ontwikkeling van een begaafde leerjongen die als enige(?) Duitser industriële schilderijen heeft gemaakt. Het belang van dit boek voor de maritieme geschiedenis wordt vooral duidelijk in het hoofdstuk over zijn werk voor de NDL. Met Bollhagen is een van de vele ambachtelijke schilders uit de anonimiteit gehaald, die hebben meegewerkt aan de snelle opkomst van de luxe passagiersvaart omstreeks de eeuwwisseling. Deze schepen en hun interieurs verdienen meer dan alleen nostalgische belangstelling. Ze waren, vaak extreme, voorbeelden van de heersende decoratieve mode. Zolang neo-barok en neo-rokoko die mode bepaalden, waren de schilders anoniem. Aan de anonimiteit van tenminste een van hen heeft Scholl met Duitse grondigheid een eind gemaakt.

C.H. Slechte

M. Hahn-Pedersen (red.), *Sjaek'len. Årbog for Fiskeri- og Søfartsmuseet, saltvandsakvariet i Esbjerg - 1991* (Esbjerg: Fiskeri- of Søfartsmuseet, 1992, 144 p., ill., ISSN 0904-1923, ISBN 87-87453-58-4).
Esbjerg. Nu een drukke visserijhaven op de westkust van Jutland. Een jonge haven nog, pas in 1874 in gebruik genomen en toen bedoeld als thuishaven vooral van die Deense koopvaarders, die op Westeuropese en Engelse havens voeren. (Vanouds fungeerden de havens van Husum en Altona als zodanig, maar die waren in 1864 op grond van de bepalingen van het Verdrag van Wenen uit dat jaar van Deense in Duitse handen overgegaan.)
Esbjerg is ook de vestigingsplaats van een maritiem museum met een breed aandachtsgebied: de geschiedenis van de Deense visserij en koopvaardij vooral in de 19e en de 20e eeuw, het dierenleven in de Noordzee en het (behoud van het) leefmilieu in die sterk vervuilde zee. Het museum ontplooit zijn activiteiten in een modern expositiegebouw – met daarin ook een groot zoutwateraquarium – en in zijn buitenmuseum: bassins voor zeehonden, visserswoningen van de Jutlandse kuststrook en museumschepen als de kotter *Claus Sørensen* en het lichtschip *Nr 1* vormen daarvan onderdelen.
Sinds 1988 publiceert het museum van Esbjerg een naar inhoud en vorm stevig jaarboek. Daarin staan telkens weer zo'n zes à zeven artikelen, die betrekking hebben op het aandachtsgebied van het museum. In het Deens, maar alle voorzien van een ruim bemeten Engelstalige samenvatting.
Het jaarboek voor 1991 bevat bijvoorbeeld een uitvoerige (pp. 9-48), mooi geïllustreerde bijdrage over de wereldwijde koopvaart met grote ijzeren en stalen zeilschepen vanuit het Deense Waddeneiland Fanø; de bloeiperiode van die vaart lag tussen 1860-1890, de reders van de schepen waren allen woonachtig op Fanø, de financiers kwamen uit Kopenhagen en Hamburg. Poul Holm besteedt ruim aandacht (pp. 49-74) aan een mislukte Deense poging om eind 19e eeuw met een type stoomtrawler, dat in Engeland was ontwikkeld en dat daar zeer succesvol was, de Deense visserij in de wateren rond IJsland nieuw leven in te blazen. De resultaten van het onderzoek van walvissen, die in het recente verleden op Deense kusten zijn gestrand, en het verontrustende fenomeen van steeds meer bijvangsten van dolfijnen door Deense vissers vormen de onderwerpen van de biologische component van het jaarboek 1991 van het Fiskeri- og Søfartsmuseet in Esbjerg.

Leo M. Akveld

Jan Smit, *Dirk Rembrantsz. van Nierop 1610-1682. Het leven en werk van een beroemd sterrenkundige, meester in de wiskunst en een uitmuntend onderwijzer voor schippers en stuurlieden* (Uitgave in eigen beheer, Winkel, 1992, 2 dln., 120 p. ill.).
Van alle schoenmakers die ooit op aarde hebben geleefd, was Dirk Rembrantsz. van Nierop (1610-1682) veruit de beste wis- en sterrenkundige. Dirk Rembrantsz. genoot in zijn tijd een grote reputatie als onderwijzer van zeelieden, vraagbaak op mathematisch terrein en auteur van talloze handboeken, leerboeken en tractaten over astronomie, zeevaartkunde, tijdrekenkunde en muziekleer. Hij stond in correspondentie met Nicolaas Witsen, Frans van Schooten, Johannes Hevelius, Christiaan Huygens en vele andere grotere of kleinere goden in de wetenschappelijke wereld binnen de Verenigde Provinciën en daarbuiten. Vreemd genoeg is die veelzijdige, intrigerende man nog nooit het onderwerp geweest van een serieuze biografie, al zijn er wel aanzetten toe gegeven in studies van J.Lauts, J.Baken en D.Bierens de Haan.
Het pas verschenen boekje van locaal-historicus Smit is niet bedoeld om in deze lacune te voorzien. Smit heeft zich veeleer tot taak gesteld, de figuur van Dirk Rembrantsz. opnieuw voor het voetlicht te halen door ongeveer alle feitjes die er tot nu toe over de man in de literatuur te vinden zijn op een rij te zetten en daaraan een aantal nieuwe gegevens toe te voegen die hij zelf in het archief van Nieuwe Niedorp heeft aangetroffen. Het resultaat is - het spijt me te moeten zeggen - een nogal slordig, brokkelig en onkritisch verslag. Smit heeft zijn verhaal niet geannoteerd en tevens helaas verzuimd de gevonden gegevens nauwkeurig op hun waarde te wegen. Hij neemt bijvoorbeeld als praktisch zeker aan dat twee manuscripten met wiskundige en zeevaartkundige vraagstukken door Dirk Rembrantsz. zelf zijn geschreven, terwijl alleen al een blik op de data die erin worden vermeld kan doen vermoeden dat de stukken uit een veel latere periode stammen. Waarschijnlijk gaat het gewoon om 'schatkamers' aangelegd door zeelui die een handboek van de Niedorper onderwijzer doorwerkten. De verdienste van Smit is wel, dat hij veel overhoop heeft gehaald en van begin tot eind enthousiasme voor zijn onderwerp uitstraalt.

C.A.Davids

E. Collet e.a. (ed.) *Specerijkelijk. De specerijenroutes.* (Brussel 1992, 288 p., ill.).
In het voorjaar 1992 presenteerde de Algemene Spaar- en Lijfrentekas in haar ASLK-galerij (te Antwerpen-Brussel?) een tentoonstelling over specerijen en specerijenroutes. De expositie bood een boeiend overzicht van oude kruidenboeken, prachtige reuk- en kruidendozen, muskaatraspen, fraai verluchtigde manuscripten, kaarten en schilderijen. De catalogus, die de tentoonstelling begeleidde en dezelfde monsterlijke titel *Specerijkelijk* draagt, belicht van verschillende kanten de handel in en het gebruik van specerijen. Aan bod komen specerijen in de Bijbel, in de geneeskunde en de voeding, in de veertiende en vijftiende eeuw, de consumptie bij de Egyptenaren, Grieken, Romeinen, in Zuidnederlandse steden, bij de adel en aan prinselijke hoven. De krachten en herkomst van verschillende kruiden worden besproken evenals de oorsprong van het woord 'specerij'. Ook de handelsroutes in Oudheid, Middeleeuwen en Compagnietijd krijgen aandacht. De bijdragen zijn helaas zeer wisselend van kwaliteit en overlappen elkaar veelvuldig. Het is slordig als in een specerijencatalogus kruidnagel wordt aangeduid als de vrucht in plaats van de (gedroogde) bloemknop van de kruidnagelboom. Het is pijnlijk te constateren dat in een bijdrage over de Oostindische compagnieën – die toch een samenvatting pretendeert te zijn van onze huidige kennis – cijfers over het verschil tussen het aandeel van de specerijen in retourladingen en veilingopbrengsten van de VOC uitsluitend zijn overgenomen uit het klassieke werk van Glamann (1958) en nog niet zijn aangevuld met gegevens uit *Dutch Asiatic shipping* (I, 192), dat toch al weer in 1987 is verschenen en wèl blijmoedig in de literatuuropgave vermeld wordt. Kortom, *Specerijkelijk* bevat een groot aantal losse bijdragen vol aardige wetenswaardigheden over specerijen, uitgegeven in de beste Belgische traditie met ruim 200 (kleuren) illustraties dankzij de onbekrompen ASLK-sponsoring.

Els M. Jacobs

J. Vermeer, *Het Friese jacht* (Leeuwarden, Hedeby Publishing, 1992, 295 p., ill.).
Dit boek verscheen als monografie onder auspiciën van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten. Het doel van de schrijver was in de eerste plaats om een overzicht te geven van alle bekende Friese jachten. Door jarenlang speurwerk slaagde Vermeer erin om meer dan honderd jachten te traceren, waarvan er achtendertig nog bestonden. Ieder nog bestaand Fries jacht wordt apart besproken en hierbij is geprobeerd om zoveel mogelijk gegevens over de geschiedenis van elk schip te achterhalen. In veel gevallen kon de eigendomsgeschiedenis worden gereconstrueerd alsmede eventuele reparaties of restauraties die hadden plaatsgevonden. Werkelijk zeer verdienstelijk heeft de auteur zich gemaakt door van veertien nog bestaande Friese jachten professioneel vervaardigde scheepsbouwkundige tekeningen op te nemen, waarvan hij zelf het merendeel vervaardigde. Het boek bevat tevens veel informatie over de bouwers van de jachten. In een aantal inleidende hoofdstukken wordt algemene informatie gegeven over de definiëring van het scheepstype, de constructie, de inrichting en de tuigage. Het boek is het resultaat van oorspronkelijk onderzoek. Vermeer schotelt de liefhebber van het ronde en platbodemjacht degelijke kost voor. Een echt gemakkelijk leesboek is deze publicatie door de vele lijsten en cijfermatige gegevens niet. Het heeft meer het karakter van een naslagwerk. Het ziet ernaar uit dat dit boek voor lange tijd het standaardwerk zal zijn over dit scheepstype.

H.J.A. Dessens

Nieuwe boeken en artikelen

Piet Boon

In de bibliografie 'Nieuwe boeken en artikelen' worden niet alleen publikaties opgenomen die de samensteller zelf onder ogen heeft gehad. Ook boekaankondigingen, recensies en overzichten van recent verschenen historische literatuur vormen vaak een dankbare bron. Voor deze aflevering is bijvoorbeeld in ruime mate gebruik gemaakt van 'The Mariner's Mirror Bibliography for 1991' (zie nr 16714) en van de in de Hansische Geschichtsblätter opgenomen 'Hansische Umschau' en daarvan speciaal de rubriek 'Schiffahrt und Schiffbau' (zie nr 16704). Voor de door mij geraadpleegde tijdschriften en de daarvoor gebruikte afkortingen kan weer worden verwezen naar jaargang 9 (1990), nr 2, 174-179.

Naslagwerken

16693. ADAMS, THOMAS A., DAVID J. LEES, Register of Type VII U-boats. Kendal, World Ship Society, 1991, 92 p., ill.

16694. AMSTADT, HEINZ, Sarnersee Juwel Obwaldens: 100 Jahre Personenschiffahrt. Luzern, Verlag Dampferzeitung, 1991, 60 p., ill. (*betreft het personenvervoer op de Sarnersee, waarbij alle sinds 1896 gebruikte schepen worden beschreven en afgebeeld*)

16695. BOS, J.F.M., Stalen en ijzeren (kof)tjalken op zee. Haarlem, eigen uitgave, 1993, 176 p., ill. (*historisch onderzoek naar 478 verschillende zeegaande tjalken uit de periode 1895-1925*)

16696. CALABRETTA, FRED, Guide to the oral history collections at Mystic Seaport Museum. Mystic (CO), Mystic Seaport Museum, 1992, 74 p.

16697. CHERPAK, EVELYN M. (comp.), A guide to archives, manuscripts and oral histories in the Naval Historical Collection. Newport (RI), Naval War College, 1991, 114 p.

16698. COCKSEDGE, A.E., Bridport Harbour: ships built 1769-1879. Bridport, Hindson & Partners, 1992, 228 p., ill.

16699. COGAR, WILLIAM B., Dictionary of admirals of the U.S. Navy: volume 2, 1901-1918. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1991, 319 p., ill.

16700. DE VORSEY JR., LOUIS, Keys to the encounter: a Library of Congress resource guide to the study of the Age of Discovery. Washington (DC), Library of Congress, 1992, 212 p., ill.

16701. DEL CAMPO MUNOZ, JUAN, Archivo General de Marina 'Don Alvaro de Bazan'. Madrid, Museo Naval, 1991, 51 p., ill. (*gids voor de archieven van de Spaanse marine*)

16702. DEMERLIAC, A. (ed.), Marine de Louis XIV: nomenclature des vaisseaux du Roi Soleil de 1661 à 1715. Nice, Éditions Omega/H. Berti, 1992, 300 p.

16703. DORLEIJN, PETER, De schepen van Botterbehoud. Tagrijn 1993, 1/2, 30-43 (*overzicht van alle binnen de Vereniging Botterbehoud opgenomen voormalige vissersvaartuigen met afbeelding en korte beschrijving*)

16704. ELLMERS, DETLEV, Schiffahrt und Schiffbau: kommentierte Bibliographie. HG 110, 1992, 88-99

16705. FISCHER, LEWIS R., M. STEPHEN SALMON, GARTH S. WILSON, Canadian maritime bibliography. Northern Mariner 1, 1991, 4, 33-43

16706. GOMM, BERNARD, Die russischen Kriegsschiffe 1856-1917, Band II: Fregatten, Panzerkreuzer, Korvetten, geschützte Kreuzer. Wiesbaden, eigen uitgave, 1991, 110 p. (*in een aanhangsel worden ook de zeilfregatten uit de periode 1694-1856 beschreven*)

16707. GOOD, J.A., With full and grateful hearts: a register of Royal Marines deaths 1914-1919. Portsmouth, Royal Marines Historical Society, 1991, 462 p.

16708. HATTENDORF, J.B. (ed.), British naval documents 1204-1960. Aldershot, Scolar Press in association with the Navy Records Society, 1993, 1168 p.

16709. HECK, W. VAN, Sleepboten gebouwd door Wilton en Fijenoord. Lekko 17, 1992, nr. 182, 259-266 (*jaren 1838-1987*)

16710. HOLM-PETERSEN, F., Barbados for orders: Marstalschiffe auf grosser Fahrt. Marstal, Marstal Schiffahrtsmuseum, 1992, 60 p., ill. (*verzameling scheepsbiografieën van Deense schepen op de Atlantische vaart gedurende de 20e eeuw*)

16711. KEMP, PAUL, Austro-Hungarian battleships. Londen, ISO, 1991, 112 p., ill.

16712. KENNEDY, K., Tyne-built passenger liners of the twentieth century. ShM 27, 1992, 12, 18-21; 28, 1993, 1, 32-36; 2, 34-38

16713. KIRSCH, F., Schiffe auf dem Ludwigskanal. Donau-Schiffahrt VI, 1992, 53-60 (*eerste helft 20e eeuw*)

16714. LAW, DEREK e.a. (comp.), The Mariner's Mirror bibliography for 1991. Londen, The Society for Nautical Research, 1992, 32 p.

16715. LEMACHKO, BORIS V., Marine-Arsenal, Sonderband 4: Deutsche Schiffe unter dem Roten Stern. Friedberg, Podzun-Pallas Verlag, 1992, 86 zwartwit foto's, 45 tekeningen (*betreft het deel van de Duitse oorlogsvloot dat door de Sovjet-Unie in beslag werd genomen*)

16716. LINDEBOOM, LUCAS, Oude KPM-schepen van 'tempo doeloe'; deel 5. Bilthoven, Maritieme Stichting Koopvaardij Historie van de Oost-Indien, 1992, 168 p., foto's (*vervolg van nr 14660*)

16717. METZ, ALAN, Recent scholarship on and relating to Christopher Columbus and the discovery of the New World. Bulletin of Bibliography 49, 1992, 3-26

16718. MIDDLEMAS, NORMAN T., Travels of the tramps - twenty tramp fleets: volume II. Newcastle-upon-Tyne, Shield, 1991, 160 p., ill.

16719. MOONEY, JAMES L. (ed.), Dictionary of American naval fighting ships: volume I - part A. Washington, Naval Historical Center, 1991, 523 p., ill. (*herziene editie*)

16720. OBIN, ALAN, Bibliography of nautical books. Warsash, Warsash Nautical Bookshop, 1992, 522 p. (*jaarlijks verschijnende bibliografie van nog leverbare Engelstalige maritieme publikaties*)

16721. PEARSALL, A.W.H., H.H. DAVIES, The Holyhead steamers of the LNWR. Chorleywood, London & North Western Railway Society, 1991, 33 p., ill.

16722. PIETSCHMANN, HORST, Christoph Kolumbus im deutschsprachigen Schrifttum: eine Auswahl-bibliographie. Historisches Jahrbuch 112, 1992, 157-179

16723. REINDERS, P.J. (ed.), Afficheverzameling Nederlands Scheepvaartmuseum & Maritiem Museum 'Prins Hendrik': catalogus & index. Den Haag, Rijksdienst Beeldende Kunst, 1992, 74 p.

16724. SCHUITEMAKER, L., 25 Jaar Veerhaven 1967-1992. Rotterdam, Vereniging De Binnenvaart, 1992, 46 p., foto's (*betreft rederij Veerhaven BV in Brielle*)

16725. STEPHEN, MARTIN, The fighting admirals: British admirals of the second world war. Londen, Leo Cooper, 1991, 227 p., ill.

16726. STURTIVANT, RAY, GORDON PAGE, Royal Navy aircraft serials and units 1911 to 1919. Londen, Air-Britain Publications, 1992, 480 p., ill. (*geschiedenis van meer dan 15.000 vliegtuigen van de Royal Naval Air Service en de opvolgende eenheden van de R.A.F.*)

16727. THOMAS, ROBERTA, HEATHER WAREHAM (eds.), A guide to the holdings of the Maritime History Archive. St. John's, Memorial University of Newfoundland, 1991.

16728. VERGÉ-FRANCESCHI, MICHEL, Les amiraux de France: 1492-1592 - Treize terriens. In: (*Philippe Masson, Michel Vergé-Franceschi (eds.)*) La France et la mer (Parijs, 1993) 177-191

16729. ——, Chronologie: 1481-1592. In: (*Philippe Masson, Michel Vergé-Franceschi (eds.)*) La France et la mer (Parijs, 1993) 359-368

16730. WARLOW, BEN, Shore establishments of the Royal Navy: being a list of the static ships and establishments of the Royal Navy. Liskeard (Cornwall), Maritime Books, 1992, 160 p.

16731. WATSON, BRUCE W., SUSAN M. WATSON (eds.), The United States Navy: a dictionary. New York, Garland Publishing, 1992, 980 p. (*betreft vooral periode na WO II*)

16732. WRAY, WILLIAM, Japan's shipping and trading history: a short bibliography. IJMH 4, 1992, 2, 257-272

16733. (CATALOGUS), 1492: An ongoing voyage: the Library of Congress Quincentenary exhibition. J. Hebert, ed. Washington (DC), The Library of Congress, 1992, 40 p.

16734. ——, Amerika: das alte Europa entdeckt die neue Welt. J. Siegert, ed. Gotha, Museen der Stadt Gotha, 1992, 268 p., ill. (*de ontwikkeling van het kaartbeeld van het Amerikaanse continent van de 15e-19e eeuw*)

16735. ——, De Zeeuwse VOC boven water: tien jaar onderzoek naar scheepswrakken. Vlissingen, Stedelijk Museum, 1992, 60 p., ill.

16736. ——, Des vaisseaux et des hommes: vaisseaux de ligne et gens de mer dans l'Europe du XVIIe siècle. J.-F. Détrée, inl. Saint-Vaast-La-Hougue, Musée Maritime de l'île Tatihou, 1992, 379 p., ill., waarvan vele in kleur

16737. ——, Duisburg und der Rhein: Begleitband und Katalog zur Ausstellung des Museums der Deutschen Binnenschiffahrt Duisburg-Ruhrort. Duisburg, Museum der Deutschen Binnenschiffahrt, 1991, 230 p., 207 ill.

16738. ——, Enlightened voyages: Malaspina and Galiano on the Northwestcoast 1791-1792.

John Kendrick, Robin Inglis (eds.). Vancouver, Vancouver Maritime Museum Society, 1991, 82 p., ill.

16739. ——, Schiffahrt und Kunst aus Italien. Red. R. Nikolov & M. Neuman. Hamburg, Schiffahrts-Verlag Hansa, 1992, 111 p., ill. (*expositie t.g.v. Hanseboot. 33. Internationale Bootsausstellung, Hamburg, 1992*)

16740. ——, Van sirenen en meerminnen. V. Den Donder, inl. Brussel, Algemene Spaar- en Lijfrentekas, 1992, 208 p., ill.

16741. (U.S. Naval Intelligence), Uniforms and insignia of the navies of World War II. Londen, Greenhill, 1991, 112 p., ill.

Algemene maritieme literatuur

16742. ARFS, JÖRN HELMUTH, Die Beziehungen der Hansestadt Hamburg zu den La Plata-Staaten 1815-1866. Münster/Hamburg, Lit, 1991, 418 p.

16743. BALDWIN, R., Globes as symbols of political and navigational authority. MC 1992, nr 61, 2-8

16744. BARRATT, GLYNN, Russia and the South Pacific, 1696-1840. Volume 4: Tuamotu Islands and Tahiti. Vancouver (BC), University of British Columbia Press, 1992, 320 p., ill. (*betreft maritieme, wetenschappelijke en sociale activiteiten van de Russische marine in de Zuidelijke Pacific; vervolg van nr 14393*)

16745. BARRIE, JEAN, Restored ships in Sydney Harbour. Dog Watch 48, 1991, 89-98

16746. BARROS FRANCO, JOSÉ MIGUEL, Rey Don Felipe: plano de una fundación Hispana en el Estrecho de Magallanes. RHN 11, 1993, nr 40, 27-40 (*eind 16e eeuw*)

16747. BOES, ALBERT, IJsbreken op de Nederlandse binnenwateren: een eeuw geleden kreeg Amsterdam zijn eerste ijsbrekers. BW 47, 1992, 368-372

16748. BORDEJÉ MORENCOS, F. FERNANDO DE, El Islam, la Espana Musulmana y la mar. RHA 10, 1992, nr 39, 97-113

16749. ——, Las grandes invasiones y el destino del Mediterráneo. RHN 10, 1992, nr 38, 109-123 (*betreft voornamelijk 5e eeuw na Chr., bij de grote volksverhuizingen speelde de Middellandse Zee als transportweg een belangrijke rol*)

16750. BORNAZ BACCAR, ALIA, La mer, source de création littéraire en France au XVIIe siècle (1640-'71). Parijs, 1991, 302 p.

16751. BOS-RIETDIJK, E., De collectie Engelbrecht in het Maritiem Museum 'Prins Hendrik'. De Boekenwereld 9, 1992, 86-96

16752. BOULAIRE, ALAIN, La Bretagne maritime de 1492 à 1592. In: (*Philippe Masson, Michel Vergé-Franceschi (eds.)*) La France et la mer (Parijs, 1993) 155-161

16753. BULOT, JEAN, L'Ile-aux-Moines: chronique maritime et sociale d'une île du Ponant du XVIIe au XVIIIe siècle. Auray, Éditions Jean Bulot, 1992, 184 p., ill.

16754. BUSCH, BRITON C., The Whaleman's Newspaper: the Whalemen's Shipping List and Merchant's Transport of New Bedford, 1843-1914. LMS 44, 1992, 66-73

16755. CHURCHILL, ROBIN, GEIR ULFSTEIN, Marine management in disputed areas: the case of the Barents Sea. Londen, Routledge, 1992, 182 p., ill.

16756. CLEMENT, DAVID (ed.), Maritime South West, No. 6. South West Maritime History Society, 1993, 153 p., ill.

16757. CLOITRE-QUERE, MARIE-THÉRESE, Brest et la mer, 1848-1874. Brest, Université de Bretagne occidentale, 1992, 336 p., ill.

16758. COHN, MICHAEL B., The maritime impact on New York's early development, 1800-1860. IJMH 4, 1992, 2, 227-238

16759. COURCY IRELAND, JOHN DE, Ireland's maritime heritage. Dublin, An Post, 1992, 56 p., ill.

16760. DAVIES, M., Belief in the sea: state encouragement of British merchant shipping and shipbuilding. Londen, Lloyd's of London Press, 1992, 371 p., ill.

16761. DEVEAU, JEAN-MICHEL, La Rochelle au XVIe siècle. In: (*Philippe Masson, Michel Vergé-Franceschi (eds.)*) La France et la mer (Parijs, 1993) 143-154

16762. DEWERPE, ALAIN, Entreprises, technologies, travail dans la construction navale (1880-1980). Le Mouvement Social 1991, nr 156, 3-21

16763. DICK, H.W., S.A. KENTWELL, Sold East: traders, tramps and tugs of Chinese waters. Melbourne, The Nautical Association of Australia, 1991, 338 p., ill.

16764. DOMINGUES, FRANCISCO CONTENTE, Colombo e a política de sigilo na historiografia Portuguesa. Lissabon, Instituto de investigação científica tropical, 1992 (Serie Separatas no 232), 14 p.

16765. DONAU-SCHIFFAHRT: Schriftenreihe des Arbeitskreises Schiffahrts-Museum Regensburg e.V. Band VI, 1992: Die Donau: der europäische Verkehrsweg. Regensburg, 1992, 204 p., ill.

16766. DOUGLAS, W.A.B., The prospects for naval history. Northern Mariner 1, 1991, 4, 19-26

16767. DREESEN, J.B., Woorden uit de zeemanskist: over poesters, grogs en gloria's. Neptunus 35, 1992, 4, 17-18

16768. ——, Woorden uit de zeemanskist: lichtschepen. Neptunus 36, 1993, 1, 21-23

16769. DUFFY, MICHAEL e.a. (eds.), The new maritime history of Devon, vol. 1: from the early times to the late eighteenth century. Londen, Conway Maritime Press, 1992, 256 p., ill.

16770. DUNBAUGH, EDWIN L., Night boat to New England, 1815-1900. New York, Greenwood, 1992, 370 p., ill.

16771. FOUCRIER, ANNICK, La Californie, nœud gordien du Pacifique Nord (1769-1848). Marins et Océans 3, 1992, 123-149

16772. GALE, ALISON, Catching the tide: the status and future of maritime collections in North East Museums. Newcastle-upon-Tyne, North of England Museums Service, 1992, 202 p., ill.

16773. GRAAFMANS-DUBOIS, J., De prijsvaarzen uit 1793. In: (*C. van Nispen*), Beleg en verdediging van Willemstad in 1793 (Willemstad, 1993) 133-142 (*betreft de bundel met lofdichten, die in 1793 werd uitgegeven ter herinnering aan het afslaan van de Franse aanval op Willemstad in maart 1793*)

16774. GRAHAM, ERIC J., The shipping trade of Ayrshire 1689-1791. Darvel, Ayrshire Archaeological & Natural History Society, 1991, 48 p., ill.

16775. HAYWOOD, JOHN, Dark Age naval power: a reassessment of Frankish and Anglo-Saxon seafaring activity. New York, Routledge, Chapman & Hal, 1991, 232 p., ill.

16776. HENNESSY, MICHAEL A., Postwar ocean shipping and shipbuilding in Canada: an agenda for research. Northern Mariner 1, 1991, 3, 25-33

16777. HOEHLING, A.A., Ships that changed history. Lanham (MD), Madison, 1992, 182 p., ill.

16778. HOERDER, D., D. KNAUF (eds.), Fame, fortune and sweet liberty: the great European emigration. Bremen, Temmen, 1992, 208 p., ill. in kleur, foto's (*tweede helft 19e eeuw en 20e eeuw*)

16779. HOLM, POUL, Coastal life, 'Nordic culture' and nation state: reflections on the formation of the nation state and maritime history. (*Proceedings*) People of the Northern seas (St. John's, 1992) 191-204

16780. JANSEN, EIRIK G., TRYGVE BØLSTAD, Sailing against the wind: boats and boatmen of Bangladesh. Londen, Intermediate Technology Publications, 1992, 157 p., 127 foto's

16781. JONG, D. DE, H. KOBEL, M. SALIETH, Nieuwe beschryving der walvisvangst en haringvisschery met veel bijzonderheden daartoe betrekkelyk. Franeker, Van Wijnen, 1992, 504 p. (*facsimile-uitgave van editie 1791; met inl. van J.C.A. Schokkenbroek*)

16782. KAUKIAINEN, YRJÖ, A history of Finnish shipping. Londen, Routledge, 1993, 231 p., ill.

16783. KINDLEBERGER, CHARLES P., Mariners and markets. Hemel Hempstead, Harvester Wheatsheaf, 1992, 109 p., ill.

16784. KIRSNER, KIM, The search for HSK Kormoran and HMas Sydney: a preliminary analysis based on modified search and rescue procedures. GC 14, 1992, 88-104 (*beschrijft het onderzoek naar de positie of posities van de Australische kruiser Sydney en de Duitse kruiser Kormoran, die op 19 november 1941 voor de Westaustralische kust in gevecht raakten, waarbij de Sydney met man en muis verging*)

16785. KNIGHT, FRANKLIN W., PEGGY K. LISS (eds.), Atlantic port cities: economy, culture and society in the Atlantic world, 1650-1850. Knoxville (TE), University of Tennessee Press, 1991, 302 p., ill.

16786. KOOPMANS, C., Dordrecht 1811-1914: een eeuw demografische en economische geschiedenis. Hilversum, Verloren, 1992, 309 p. (*passim maritiem*)

16787. KUNZ, ANDREAS, Voies navigables et développement économique. Histoire, économie et société 11, 1992, 13-18

16788. LESPAGNOL, ANDRÉ, Messieurs de Saint-Malo: une élite négociante au temps de Louis XIV. Saint-Malo, l'Ancre de Marine, 1991, 867 p., ill.

16789. LEWIS, MATTHEW GREGORY, Journal de voyage à la Jamaïque; uit het Engels vertaald door Liliane Abensour. Parijs, José Corti, 1991, 304 p. (*vertaling van tweede uitgebreide druk uit 1846, eerste druk 1834; betreft reizen in het begin van de 19de eeuw*)

16790. MacKENZIE, KENNETH S.C.C., Ballantyne and the Canadian government merchant marine, 1917-1921. Northern Mariner 1, 1991, 2, 1-14

16791. MASSON, PHILIPPE, Introduction: La France et la mer au XVIe siècle. In: (*Philippe Masson, Michel Vergé-Franceschi (eds.)*) La France et la mer (Parijs, 1993)

15-23

16792. MASSON, PHILIPPE, MICHEL VERGÉ-FRANCESCHI (eds.), La France et la mer au siècle des grandes découvertes. Parijs, Tallandier, 1993, 390 p., ill.

16793. MATHEW, K.S. (ed.), Studies in maritime history. Pondicherry, Pondicherry University, 1990, 212 p.

16794. McCUSKER, J.J., The early history of 'Lloyd's List'. HR 64, 1991, 427-431

16795. McPHERSON, KENNETH, The Indian Ocean: a history of people and the sea. New Delhi, Oxford University Press, 1992, ill.

16796. MILSOM, C.H. (ed.), Verse things happen at sea: an anthology of nautical doggerel, parodies and other previously unpublished poems. Liverpool, Sea Breezes, 1992, 80 p.

16797. MORGAN, KENNETH, Bristol and the Atlantic trade in the eighteenth century. Cambridge, Cambridge University Press, 1993, 272 p., ill.

16798. O'DONNELL, HUGO, Castilla y America en las publicaciones de la armada. Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1991, 86 p., ill.

16799. ORTEGA MEDINA, JUAN ANTONIO, El conflicta anglo-espanol por el dominio oceánico (siglos XVI y XVII). Malága, Editorial Algazara, 1992, ill.

16800. PEETERS, C., De Belgische scheepsbouw en scheepvaart: economische analyse en evaluatie van het overheidsbeleid. Leuven/Apeldoorn, Garant, 1992, 2 delen (381 en 801 p.), ill.

16801. PELAEZ IBIANSKI, JAVIER, Desde la puerta de la paz celeste hasta las columnas de Hércules: las relaciones del imperio español con el imperio chino. RHN 10, 1992, nr 38, 73-80 (*over de betrekkingen tussen het Chinese en het Spaanse rijk in de periode 1565-1815, passim maritiem*)

16802. PIN-TSUN CHANG, Maritime China in historical perspective. IJMH 4, 1992, 2, 239-255

16803. POLAK, MICHELE, Les livres de marine en français au XVIe siècle. In: (*Philippe Masson, Michel Vergé-Franceschi (eds.)*) La France et la mer (Parijs, 1993) 41-54

16804. PONTET, JOSETTE, Bayonne et l'Océan au XVIe siècle. In: (*Philippe Masson, Michel Vergé-Franceschi (eds.)*) La France et la mer (Parijs, 1993) 127-142

16805. PRICE, JACOB M., Perry of London: a family and a firm on the seaborne frontier, 1615-1753. Cambridge (MA), Harvard University Press, 1992, 208 p. (*betreft de familie Perry uit Devon, stichters van Devon and Lane, de belangrijkste vanuit Londen op Chesapeake en verder Noord-Amerika handelende firma; 17e eeuw*)

16806. PROOIJE, L.A. VAN, De verwerking in en distributie vanuit Dordrecht van hout in de 17e en 18e eeuw. KTD 18, 1992, 4, 7-16

16807. PRYOR, J.H., Geography, technology and war: studies in the maritime history of the Mediterranean, 649-751. Cambridge, Cambridge University Press, 1992, 238 p., ill.

16808. RAATS, S., Over schipbreukelingen en een journalist: een 19de-eeuwse Robinsonnade laat ons kennis maken met de Antwerpse zeilmatroos. Sirene 1992, nr 170, 21-24 (*romans van Domien Sleeckx en Hendrik Conscience*)

16809. REYNOLDS, DOUG, Ship's captain, shop's cotton: Wilber Kelly and early American industrialization. Rhode Island History 49, 1991, 37-49

16810. SALLIER DUPIN, GUY DE, La mer et la révolution dans les Côtes-du-Nord. Saint-Brieuc, Les Presses bretonnes, 1992, 328 p., ill.

16811. SCHLERETH, THOMAS J., Columbia, Columbus and Columbianism. JAmH 79, 1992, 937-968

16812. SCHNALL, U., Schiffbau und Navigation vom Spätmittelalter bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts. In: Focus Behaim Globus. G. Bott, ed. (Nürnberg, 1992), 321-330

16813. SCHOOR, A. VAN DER, Het ontstaan van de middeleeuwse stad Rotterdam: nederzettingsgeschiedenis in het Maas-Merwedegebied van ca 400 tot 1400. Alphen aan de Rijn, Canaletto, 1992, 226 p., ill. (*nr 47 in de reeks 'Historische Publicaties Roterodamum'; passim maritiem*)

16814. SHAFFER, LYNDA NORENE, Maritime Southeast Asia, 300 B.C. to A.D. 1528. Witney (Oxfordshire), M.E. Sharpe, 1993, 160 p., ill. (*betreft vooral de Zuidoost-Aziatische eilanden*)

16815. SLECHTE, H., Het schip in de woestijn. In: J.W.F. Reumer (ed.), Het fenomeen kameel: feestbundel aangeboden aan de Kunsthal Rotterdam (Rotterdam, 1992) 51-62 (*kanttekeningen bij de vroeg 16e-eeuwse anonieme houtsnede 'Het schip van Sint Reynuut'*)

16816. SPADACCINI, NICHOLAS, RENÉ JARA (eds.), Amerindian images and the legacy of Columbus. Minneapolis, University of Minnesota Press, 1992, ill.

16817. STAMMERS, MICHAEL, Liverpool: the port and its ships. Stroud, Alan Sutton, 1991, 160 p., ill.

16818. STJERNFELT, B., Alands hav och öar brygga eller barriär. Karlskrona, Kgl. Orlogsmanna Sällskapet, 1992, 199 p., ill. (*beschrijft het strategische belang, vooral uit maritiem oogpunt, van de Åland-eilanden in de periode 1809-1948*)

16819. SUMMERS, JOHN, In small things remembered: historic watercraft and Canada's maritime heritage. Northern Mariner 1, 1991, 2, 15-24

16820. THIJSSEN, L., 1000 Jaar Polen en Nederland. Zutphen, De Walburg Pers, 1992, 263 p., ill. (*aandacht voor maritieme zaken in de hoofdstukken 'Visserij' (27-30), 'Zeevaart' (57-63) en 'Waterbouwkunde' (65-69)*)

16821. TRACEY, NICHOLAS, Attack on maritime trade. Basingstoke, Macmillan, 1991, 277 p., ill.

16822. VILLAIN-GANDOSSI, CHRISTIANE, Le vocabulaire maritime aux XVe-XVIe siècles. In: (*Philippe Masson, Michel Vergé-Franceschi (eds.)*) La France et la mer (Parijs, 1993) 69-79

16823. VILLIERS, PATRICK, Boulogne au XVIe siècle. In: (*Philippe Masson, Michel Vergé-Franceschi (eds.)*) La France et la mer (Parijs, 1993) 162-174

16824. WILLS JR., JOHN E., Maritime Asia, 1500-1800: the interactive emergence of European domination. AHR 98, 1993, 83-105

16825. WITTEBOL, J.B., Oude scheepvaart rond Fiji. SZ 17, 1993, 3, 28-32

16826. (N.N.), Sjofartsmuseer och forskning kring sjofart. Åbo, Åbo Akademi, 1991, 60 p. (*over de samenwerking van maritieme musea op wetenschappelijk gebied*)

16827. (PROCEEDINGS), Fleurieu et la marine de son temps: actes du colloque tenu à Paris du 6 au 9 juin 1989. Ulane Bonnel, ed. Parijs, Economica, 1992, 332 p.

16828. ——, People of the Northern seas: proceedings of the ninth Baltic seminar of the Kotka Provincial Museum and the sixth conference of the Association for the History of the Northern seas. Kotka, August 1992. Lewis R. Fischer, Walter Minchinton, eds. St. John's, Newfoundland, International Maritime Economic History Association, 1992, 204 p., ill.

16829. ——, Rotterdam Papers VII: a contribution to medieval archaeology. Teksten van lezingen gehouden tijdens het symposium 'Handel, handelsplaatsen en handelswaar vanaf de Vroege Middeleeuwen in de Lage Landen' te Rotterdam, 2-3 nov. 1990. A. Carmiggelt, red. Rotterdam, 1992, 190 p.

16830. ——, Waterfront archaeology: proceedings of the third international conference, Bristol, 1988. Oxford, Council of British Archaeology, 1991, 201 p., ill.

Maritieme iconografie

16831. ABRANSON, E.C., Beken of Cowes: sailing ships of the world. Londen, Thomas Reed Publications, 1992, 208 p., (kleuren)foto's (*foto's van kleine en grote zeegaande zeilschepen, overal ter wereld vereeuwigd in de periode 1890-1985 door F.W., A.K. en K.J. Beken*)

16832. BORHAN, PIERRE, MONICA FRESCO, En bateau. Besançon, La Manufacture, 1991, 228 p., ill. (*fotoboek over zee- en binnenvaart*)

16833. BRAND, R., Het zee- en kustgezicht. In: (*L. Couprie (red.)*), Wijnand Nuyen en zijn vrienden: speurtocht in de Hollandse Romantiek (Leiden, 1993) 48-58

16834. BROOK-HART, DENYS, La peinture de marine anglaise au XIXe siècle. Woodbridge (Suffolk), Antique Collectors' Club, 1992, 370 p., ill.

16835. DAVID, ANDREW, The artists on Vancouver's voyage to the Northwestcoast of America. Burnaby (BC), Simon Fraser University, 1991, 32 p., ill.

16836. DAVIDSON, A.S., Samuel Walters, marine artist: fifty years of sea, sail and steam. Wirral, Jones-Sands Publishing, 1992, 226 p., 145 reprodukties in kleur, 150 ill. in zwart/wit

16837. DE DONDER, V., De lokroep van zeemeerminnen. Antwerpen, Standaard Uitgeverij, 1992, 128 p., ill.

16838. DORST, D.J., Schepen in de Aegeïsche Bronstijd. Leiden, Rijksuniversiteit, 1991 (doctoraal scriptie), 2 delen: tekstdeel 139 p., catalogusdeel 181 p. (*betreft de Minoïsch-Myceense periode*)

16839. DUBBE, B., Scheepjes voor sier en pronk. Antiek 26, 1992, 437-452 (*vier eeuwen schepen als embleem en tafelversiering*)

16840. EERLAND, WILLEM, Schilder der zeilvaart: Thomas Winchester Wells. SZ 17, 1993, 1, 26-29

16841. EGGINK, R., A states yacht of the admiralty of Amsterdam before a moderate breeze meeting a Dutch twodecker: an exceptional early painting by Willem van de Velde the Younger. Breukelen, Kunsthandel Rob Kattenburg, 1993, 15 p., ill.

16842. ELLMERS, CHRIS, ALEX WERNER, Dockland life: a pictorial history of London's docks, 1860-1970. Edinburgh, Main-

stream, 1991, 205 p., ill.

16843. FRANK, S.M. (ed.), Delftware: Dutch and Flemish faience in the Kendall Whaling Museum - with a catalogue of related works by Sieuwart van der Meulen and Adolf van der Laan. Sharon (MA), The Kendall Whaling Museum, 1993 (Kendall Whaling Museum Monographs series no. 8), 28 p., ill.

16844. ——, The origins of engraved pictorial scrimshaw. The Magazine Antiques, oktober 1992, 510-521

16845. HONNEF, K. e.a. (eds.), Vom Zauber des Rheins ergriffen ...: zur Entdeckung der Rheinlandschaft. München, Klinkhardt & Biermann, 1992, 375 p., ill. (*waarvan vele in kleur; passim aandacht voor maritieme zaken*)

16846. HOOGEBOOM, A., Over de brief als bron. II: De zeeschilder en de zee (over A. Schelfhout). Kunstschrift 1992, 3, 7-8

16847. HORSLEY, P., A. HIRST, Fleetwood's fishing industry: the story of deep-sea fishing from Fleetwood, 1840-1990. Beverley, Hutton Press, 1992, 156 p., 102 foto's

16848. HORSSEN, W. VAN, Dynamiek haven inspireert kunstschilder: in aquarellen van Herman Bosboom herleeft de haven uit de 50er en 60er jaren. Port of Rotterdam 1993/2, 34-35

16849. HOSTYN, N., De zee en de kunst: Edgard Farasyn. Neptunus 36, 1993, 1, 45 (*1858-1938*)

16850. KERBRECH, R.P. DE, The Shaw Savill Line: images in mast, steam and motor. Coltishall (Norfolk), Ship Pictorial Publications, 1992, 144 p., circa 140 foto's (*de rederij Shaw Savill & Comp. werd in 1858 opgericht, haar schepen voeren tussen Engeland en Nieuw Zeeland*)

16851. KING, P., S. PULFREY, The final years of the side trawler. Beverley, Hutton Press, 1992, 102 p., 140 foto's

16852. LAAK, P.J. TER, Sliedrechtse scheepsbouwers door de jaren heen. Sliedrecht, Boekhandel/Drukkerij De Waard, 1991, 120 p., 98 foto's

16853. LINDOW, JOHN, Sailing and interpreting the ships on the Gotland stones. AN 53, 1993, 39-50

16854. LONG, J., Captain John Smith's portraits on his maps of New England. Mapline 67, 1992, 1-4

16855. LOOMEIJER, FRITS, Reuben Chappell, de scheepsportrettist van Goole, Par en Charlestown. SZ 16, 1992, 10, 42-44

16856. McCAUGHAN, MICHAEL, Sailing the seaways: historic maritime photographs from the Ulster Folk and Transport Museum 1864-1939. Belfast, Friar's Bush Press, 1991, 128 p., ill.

16857. OOSTHOEK, J., Het stille water van Wijnand Nuyen. In: (*L. Couprie (red.)*), Wijnand Nuyen en zijn vrienden: speurtocht in de Hollandse Romantiek (Leiden, 1993) 72-79

16858. RUSSELL, M., Willem van de Velde de Jonge: het IJ voor Amsterdam met de 'Gouden Leeuw'. Bloemendaal, H.J.W. Becht, 1992, 104 p., ill. (*Palet-serie; vertaald uit het Engels*)

16859. SHANNON, ROBERT, Dramatic Columbus: Lope de Vega's portrait of the admiral. Annals of scholarship 8, 1991, 213-222

16860. TRITTON, ROGER (ed.), The visual dictionary of ships and sailing. Londen, Dorling Kindersley, 1991, 64 p., ill.

16861. VISSER, KEES, Klaas Zwaan, botterschilder te Spakenburg. Tagrijn 1992, nr 4, 15-20

16862. VOS, RON DE, Zeeschilders uit Bretagne. SZ 17, 1993, 4, 20-25

16863. WOLLESWINKEL, E.J., Carel Delin (1756-1818), schilder van portretten van (o.a.) Amerikaanse zeekapiteins. De Nederlandsche Leeuw 109, 1992, 442-446

16864. (N.N.), Pictorial portfolios: Great Lakes schooners. Hayes Historical Journal 11, 1991, 17-28

Marine - algemeen

16865. BARKMANN, HERBERT, Vom Equipagenmeister zum Admiralquartiermeister: der Werdegang einer Institution in der Deutschen Marine. Truppenpraxis 35, 1991, 78-83

16866. CERVERA PERY, JOSÉ, La Marina española en la emencipación de Hispanoamérica. Madrid, Mapfre, 1992, 296 p., ill.

16867. DIAZ GONZALEZ, JOSÉ CLEMENTE, El castillo de San Lorenzo del Puntal (a Marina en la Historia de Cádiz). Madrid, Instituto de la historia y cultura naval, 1992, 54 p., ill.

16868. LAYMAN, R.D., S. McLAUGHLIN, The shipboard balloon: the beginnings of naval aeronautics. WA 1992, 9-30 (*het gebruik van observatieballonnen in de periode van circa 1865 - circa 1925*)

16869. LÉ DINH THONG, La marine vietnamienne avant l'arrivée du Français. Marins et Océans 3, 1992, 53-71 (*historisch overzicht van de Vietnamese marine vanaf de in 939 verkregen onafhankelijkheid*)

16870. LEPELLEY, ROGER, Chroniques de la Hougue, Tome I, La guerre de la Ligue d'Augsbourg et la fin du Grand Règne 1688-1715; Tome II, La bataille de La Hougue: récits et documents. Saint-Vaast-la-Hougue, eigen uitgave, 1992, 2 delen, ill. (*verscheen ter gelegenheid van het feit dat 300 jaar geleden de slag bij La Hougue plaatsvond*)

16871. LONGMATE, NORMAN, Island fortress: the defence of Great Britain 1603-1945. Londen, Hutchinson, 1991, 580 p., ill.

16872. McKEE, ALEXANDER, Against the odds: battles at sea: 1591-1949. Londen, Souvenir, 1991, 272 p., ill.

16873. SAINSBURY, A.B., The Royal Navy day by day. Londen, Ian Allan, 1992, 400 p., ill. (*overzicht van 700 jaar Royal Navy; herziene versie van editie uit de zeventiger jaren*)

16874. WENTHOLT, DICK N., Marin(e)ade: marinehumor door de jaren heen; met ill. van Gerard Wolf. Bergen (NH), Bonneville, 1992, 144 p., ill.

Marine - tot 1700

16875. ALLEN, D.F., The order of St John and Cromwell's navy, 1649-1660. MM 79, 1993, 142-154

16876. BORDEJÉ MORENCOS, F. FERNANDO DE, La edad media: los anos obscuros del poder naval. RHN 11, 1993, nr 40, 75-93

16877. BRUIJN, J.R., L'organisation des campagnes navales néerlandaises au XVIIe siècle. (*Catalogus*) Des vaisseaux et des hommes (Saint-Vaast-La-Hougue, 1992) 33-40

16878. CERVERA PERY, JOSÉ, El poder naval en los reinos hispánicos. Madrid, Editorial San Martín, 1992, 304 p., ill. (*betreft vooral de Late Middeleeuwen*)

16879. DAMS, JEAN, La correspondance de Jean Penninck, greffier de l'Amirauté de Dunkerque. RSDHA 25, 1991, 11-32 en 26, 1992, 13-36 (*vervolg van nr 14235*)

16880. FERRERO, JULIO ALBERTO, Las campanas navales de las guerras médicas (II). RHN 10, 1992, nr 38, 81-101 (*vervolg van nr 15475*)

16881. LOADES, David, King's ships: the keeping of the seas 1413-80. Medieval History 1, 1991, 93-104

16882. ——, The Tudor Navy: an administrative, political and military history. Aldershot, Scolar Press, 1992, 317 p., ill.

16883. NELSON, A.C., Ships of war belonging to the Commonwealth of England on August 3rd 1654. Bridgwater, Admiral Blake Museum, 1991, 15 bladen

16884. PAGES, JEAN, Etudes sur le combat naval antique. Marins et Océans 3, 1992, 11-32

16885. PAVIOT, JACQUES, Un incident naval à Dunkerque en 1470. RSDHA 26, 1992, 1-8 (*aanval op het Duinkerker karveel 'La Rose' door Hollandse schepen onder Jan van Boshuizen*)

16886. RAHN PHILLIPS, C., Six galleons for the King of Spain: imperial defense in the early 17th century. Baltimore (MA), Johns Hopkins University Press, 1992, 332 p., ill. (*Engelse vertaling van nr 15476*)

16887. STEWART, RICHARD W., Arms and expeditions: the Ordnance Office and the assaults on Cadiz (1625) and the Isle of Rhe (1627). In: (*Mark Charles Fissell (ed.)*) War and government in Britain, 1598-1650 (Manchester, 1991) 112-132

16888. THRUSH, ANDREW, Naval finance and the origins and development of ship money. In: (*Mark Charles Fissell (ed.)*) War and government in Britain, 1598-1650 (Manchester, 1991) 133-162

16889. WALLINGA, HERMAN T., Ships and sea-power before the Great Persian War: the ancestry of the ancient trireme. Leiden, Brill, 1993, 248 p., ill.

16890. ZYSBERG, A., Les aléas d'une guerre navale: de Beachy Head à Lagos en passant Barfleur et La Hougue (juillet 1690 - juin 1693). (*Catalogus*) Des vaisseaux et des hommes (Saint-Vaast-La-Hougue, 1992) 17-28

16891. (N.N.), Documento: 'Relacion verdadera de la vitoria que tuvo don Fadrique de Toledo Ossorio, capitan general de la Armada ... contra treynta y un navios de Olandeses en el Estrecho de Gibraltar en 10de Agosto anno de 1621 ...'. RHN 10, 1992, nr 38, 103-108 (*heruitgave van een gedrukt pamflet, waarin een verslag van de aanhouding van 31 Nederlandse koopvaarders, komend uit de Levant, kort na de beëindiging van het Twaalfjarig Bestand*)

Marine - kaapvaart en zeeroverij

16892. BRACEWELL, C.W., The Uskoks of Senj: piracy, banditry and Holy War in the sixteenth-century Adriatic. Ithaca (NY), Cornell University Press, 1992, 329 p., ill.

16893. CORDINGLY, D., J. FALCONER, Pirates: fact & fiction. Londen, Collins & Brown, 1992, 128 p., ill.

16894. DALLAS, RON, Pirates: terror of the seas.

Londen, Excalibur, 1991, 259 p., ill.

16895. HEBB, D.D., Piracy and the English government 1616-1642: policy-making under the early Stuarts. Aldershot, Scolar Press, 1993, 225 p., ill.

16896. LEMAIRE, LOUIS, Une croisière du corsaire Dunkerquois 'Le poisson volant' en 1810. RSDHA 25, 1991, 123-142

16897. OTERO LANA, ENRIQUE, Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias: el corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697). Madrid, Editorial Naval, 1992, ill.

Marine - 18e/19e eeuw

16898. BEVAART, W., De Nederlandse defensie (1839-1874). 's-Gravenhage, Sectie Militaire Geschiedenis, 1993, 668 p., ill. (*passim aandacht voor de Marine*)

16899. COHN, ARTHUR, MARSHALL TRUE, The wreck of the General Butler and the mystery of Lake Champlain's sailing canal boats. Vermont History 60, 1992, 29-45

16900. CRIMMIN, PATRICIA K., 'A great object with us to procure this timber ...': the Royal Navy's search for ship timber in the Eastern Mediterranean and Southern Russia, 1803-1815. IJMH 4, 1992, 2, 83-115

16901. DALY, JOHN C.K., Russian seapower and 'The Eastern Question', 1827-41. Londen, Macmillan, 1991, 314 p., ill.

16902. DUDLEY, WILLIAM S. (ed.), The naval war of 1812: a documentary history. Vol. II: 1813. Washington (DC), Naval Historical Center, 1992, 779 p., ill.

16903. DUNNE, WILLIAM M.P., FREDERICK C. LEINER, An 'appearance of menace': the Royal Navy's incursion in New York Bay, September 1807. LMS 44, 1993, 86-92

16904. FLAYHART III, WILLIAM HENRY, Counterpart to Trafalgar: the Anglo-Russian invasion of Naples, 1805-1806. Columbia (SC), University of South Carolina Press, 1992, 209 p., ill.

16905. GUEST, JOHN S., The Euphrates expedition. Kegan Paul International, 1992, 182 p., ill. (*Engelse expeditie in 1835/1837 in verband met de vrees voor een Russische penetratie in Irak*)

16906. HARROD, FREDERICK S., New technology in the old Navy: the United States Navy during the 1870s. AN 53, 1993, 5-19

16907. KERBOURCH, NOEL, Les marins à terre pendant la guerre de 1870-1871. RHA 1992, nr 189, 80-87

16908. KNABE, WOLFGANG, So kam das U-Boot nach Talcahuano. Logbuch 28, 1992, 145-146 (*eind 19e eeuw, Chili*)

16909. LACOUSSE, MAGALI, La quasi-war ou une drôle de guerre entre la France et l'Amérique (1797-1800). RHA 1993, nr 190, 100-104

16910. LUTUN, BERNARD, Du fer à l'acier: petite excursion du côté de l'industrie nationale (1867-1878). Marins et Océans 3, 1992, 151-178 (*betreft vooral de ijzer- en staalbehoefte van de Franse marine*)

16911. NISPEN, C. VAN, Beleg en verdediging van Willemstad in 1793. Willemstad, Heemkundekring 'De Willemstad', 1993, 142 p., ill.

16912. PETRIE, DONALD A., The ransoming of Eliza Swan. AN 53, 1993, 98-108 (*de uit Montrose, Schotland afkomstige walvisvaarder werd in 1813 door een Amerikaans fregat gerantsoeneerd*)

16913. PFISTER-LANGANAY, CHRISTIAN, Le prix des fortifications et de l'arsenal de la Marine à Dunkerque (1700-1773). RSDHA 26, 1992, 37-59

16914. PLAISSE, ANDRÉ, La grande croissière de Bailly de Chambray contre les Turcs en 1732. Marins et Océans 3, 1992, 85-101

16915. PONS, A., Les pêcheurs d' 'Alabama'. L'Express nr 2157, 13 november 1992, 42-43 (*op 19 juni 1864 verging de 'Alabama', eenheid in de vloot van de Amerikaanse zuidelijke Confederatie, voor de kust bij Cherbourg*)

16916. SMITH, GENE A., 'For the purposes of defense': Thomas Jefferson's naval militia. AN 53, 1993, 30-38

16917. SMITH, STEVEN R.B., Public opinion, the Navy and the City of London: the drive for British naval expansion in the late nineteenth century. War & Society (Australia) 9, 1991, 29-50

16918. WELSH, WILLIAM JEFFREY, DAVID CURTIS SKAGGS, War on the Great Lakes: essays commemorating the 175th anniversary of the Battle of Lake Erie. Kent (Ohio), Kent State University Press, 1991, 154 p., ill.

16919. WILLIAMS, ANDREW M., 'The just debts of the Republic': French spoliation claims and the ketch John of Salem. AN 53, 1993, 109-129

16920. (N.N.), Documento: combate de Espartel (20de octubre de 1782). RHN 11, 1993, nr 40, 95-104 (*slag tussen een gecombineerde Frans-Spaanse en de Engelse vloot*)

Marine - 20e eeuw / algemeen

16921. BLOK, N., Over visschen, vegen en jagen: 85 jaar mijnendienst in vogelvlucht. Zeewezen 81, 1992, 12, 10-14

16922. BROUWER, J., I. MEGENS, Het succesvolle verzet van de Koninklijke Marine tegen taakspecialisatie in de NAVO, 1949-1951. Transaktie: tijdschrift over de wetenschap van oorlog en vrede 21, 1992, 65-83

16923. DIJK, A. VAN, Marinegeschut voor Ambon en de rol van dr. H. Colijn. Zeewezen 81, 1992, 7/8, 12-13

16924. DOMINY, GRAHAM, 'Spoiling his paint': a chronicle of Anglo-Boer naval clashes, 1901-1902. Historia 37, 1992, 1, 55-75

16925. DWYER, JOHN B., Seaborne deception: the history of U.S. Navy beach jumpers. Westport (CT), Praeger, 1992, 192 p., ill. (*de 'Beach Jumpers' creëerden de illusie dat een bepaald strand voor een invasie was geselecteerd, terwijl de werkelijke invasie elders plaatsvond*)

16926. FERRIS, JOHN R., The symbol and the substance of seapower: Great Britain, the United States and the One-power-standard, 1919-1921. In: (*Brian J.C. McKercher (ed.)*) Anglo-American relations in the 1920s (1991) 55-80

16927. GELDHOF, N., De varende marineluchtvaartdienst. Zeewezen 81, 1992, 7/8, 22-24 (*activiteiten in Nederlands-Indië direct na WO-II*)

16928. GENESTE, WILLEM, 75 Jaar vliegende marine: 'never a dull moment', in woord en beeld. Leeuwarden, Uitgeverij Eisma, 1992, 220 p., ill.

16929. GIBSON, CHARLES DANA, Victim or participant?: allied fishing fleets and U-Boat attacks in World Wars I and II. Northern Mariner 1, 1991, 4, 1-18

16930. HORNMAN, WIM, De laatste man: mariniers in de gordel van smaragd. Bergen (NH), Bonneville, 1993, 448 p., ill.

16931. KAMPHUIS, G.H., 75 jaar MLD. Alkmaar, De Alk, 1992, 79 p., ill.

16932. LADRANGE, PAUL, La brigade marine d'Extrême-Orient (B.M.E.O.). RHA 1992, nr 189, 88-94

16933. LAUNIUS, ROGER D., Military unification's precursor: the Air Force and Navy Strategic Airlift Merger of 1948. Air Power History 39, 1992, 22-33

16934. LEHRACK, OTTO J., No shining armor: the marines at war in Vietnam: an oral history. Lawrence, University Press of Kansas, 1992, 398 p., ill.

16935. LINAGE CONDE, ANTONIO, En torno al papel del mar en las dos guerras mundiales. RHN 11, 1993, nr 40, 7-25

16936. MASSIE, ROBERT K., Dreadnought: Britain, Germany and the coming of the Great War. New York, Ballantine Books, 1991, 1007 p., ill.

16937. MYERS, EDWARD C., Thunder in the morning calm: the Royal Canadian Navy in Korea, 1950-1955. St. Catherines (Ont.), Vanwell Publishing, 1992, 248 p., ill.

16938. NEDERLOF, A.J., 75 jaar MLD in de Koninklijke Marine. Zeewezen 81, 1992, 7/8, 7-10

16939. PHILPOTT, WILLIAM, 'One had to stiffen one's upper lip': the Royal Navy and the Battle of Puerto Plata, 1904. MM 79, 1993, 64-70

16940. POHUSKI, MICHAEL, A U-Boat in Baltimore's harbor: the Deutschland, 1916-1921. Maryland Historical Magazine 87, 1992, 42-58

16941. QUÉREL, PHILIPPE, L'échec du PA-28, premier porte-avions français de l'après-guerre. Marins et Océans 3, 1992, 199-219

16942. SALES, P., Kaeremai, Te Waka!: the 1925 United States fleet visit to New Zealand and its strategic context. NZJH 25, 1991, 41-58

16943. SHEEHY, EDWARD J., The U.S. Navy, the Mediterranean and the cold war, 1945-1947. Westport (CT), Greenwood, 1992, 191 p., ill.

16944. SOKOLSKY, JOEL J., Seapower in the Nuclear Age: the United States and NATO 1949-80. Londen, Routledge, 1991, 221 p., ill.

16945. SUMIDA, JON TETSURO, 'The best laid plans': the development of British battlefleet tactics, 1919-1942. IHR 14, 1992, 691-700

16946. WILLIAMS, JACK, The history of the Algerines, volume 13: UK Flotillas 1948-1961. Blackpool, Algerines Association, 1991, 100 bladen

Marine - 20e eeuw/eerste wereldoorlog

16947. COMPTON-HALL, RICHARD, Submarines and the war at sea 1914-18. Londen, Macmillan Press, 1991, 345 p., ill.

16948. HUAN, CLAUDE, La marine Sovietique en guerre I: Arctique. Parijs, Economica, 1991, 339 p., ill.

16949. LÉOMY, FABRICE, La bataille de Jutland, 1916. Parijs, Éditions Socomer, 1992, 159 p., ill.

16950. McCORD, NORMAN, Vice admiral Boyle Sommerville and the Ninth Cruiser Squadron, 1914. MM 79, 1993, 208-213

16951. RASOR, EUGENE L., The battle of Jut-

land: a bibliography. New York, Greenwood, 1992, 176 p.

Marine - 20e eeuw/tweede wereldoorlog

16952. ANTIER, JEAN-JACQUES, La flotte saborde à Toulon, 1942. Parijs, Éditions Presses de la Cité, 1992, 369 p., ill.
16953. AYLWIN, C.K.S., Maritime forces supporting Malta during the siege of 1940-43. Londen, eigen uitgave, 1992, 43 p.
16954. BADHAM, MICHAEL, A dog named Bill: or the war time adventures of an English sea puppy. North Bath (Maine), eigen uitgave, 47 p., ill.
16955. BEEVOR, ANTONY, Crete: the battle & the resistance. Londen, Marray, 1991, 383 p., ill.
16956. BROWN, JOHN L., Diary of a matelot 1942-1945. Worcester, Square One, 1991, 172 p., ill.
16957. CLAYTON, ANTHONY, A question of honour?: scuttling Vichy's fleet. HT 42, 1992, 11, 32-38
16958. CRACIUNOIU, C., M. AXWORTHY, Romanian submarine operations in the second world war. WA 1992, 142-159 (*Zwarte Zee; 1941-44*)
16959. EADON, STUART, Kamikaze: the divine wind ... the memories of men of the British Pacific fleet. Worcester, Square One, 1991, 831 p., ill.
16960. EDWARDS, BERNARD, Blood and bushido: Japanese atrocities at sea, 1941-1945. Upton-upon-Severn, Self Publishing Association, 1991, 255 p., ill.
16961. FLUCKEY, EUGENE B., Thunder below!: the USS Barb revolutionizes submarine warfare in World War II. Urbana, University of Illinois Press, 1992, 444 p., ill.
16962. FUCHIDA, MITSUO, MASATAKE OKUMIYA, Midway: the battle that doomed Japan: the Japanese Navy's story. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1992, 310 p., ill.
16963. GAUJAC, PAUL, Les marins de Bizerte à Berchtesgaden 1942-1945. RHA 1992, nr 189, 95-103
16964. GELB, NORMAN, Desperate venture: the story of Operation Torch: the allied invasion of North Africa. Londen, Hodder & Stoughton, 1992, 366 p., ill. (*nov. 1942*)
16965. GRAY, E., Hitler's battleships. Londen, Leo Cooper, 1992, 195 p., foto's
16966. HARRIS, C.J., War at sea: South African maritime operations during World War II. Rivonia, Ashanti, 1991, 356 p., ill.
16967. HATANO, SUMIO, SADAO ASADA, The Japanese decision to move south. In: (*Robert Boyce, Esmonde Robertson (eds.)*) Paths to war (1991) 383-407
16968. HERVIEUX, P., Allied warships in German hands. WA 1992, 132-141 (*ook gegevens over Nederlandse schepen*)
16969. HOLMES, P., The 'Curacoa' disaster. ShMO 27, 1992, 10, 14-17 (*op 2 oktober 1942 werd de escort-kruiser HMS 'Curacoa' even ten noorden van Ierland doormidden gevaren door het troepentransportschip 'Queen Mary'*)
16970. HOWSE, DEREK, Radar at sea: the Royal Navy in World War 2. Londen, Macmillan, 1993, 383 p., ill.
16971. HOYT, EDWIN P., War in the Pacific. Volume 9: Iwo Jima. New York, Avon, 1992, 214 p., ill.
16972. JOYCE, A.H., German commerce raiders of WW II. ShMO 27, 1992, 4, 32-36
16973. KIRSNER, K., Kormoran versus Sydney. WA 1992, 160-169 (*poging tot exacte reconstructie van de ontmoeting van de Australische kruiser 'Sydney' en de Duitse hulpkruiser 'Kormoran' voor de Westaustralische kust op 20 november 1941; beide schepen gingen verloren, grote aantallen opvarenden vonden bij de actie de dood*)
16974. LANE, A., Victims of the magnetic mine. SB 66, 1992, 9, 706-711 (*1940; kust van het Engelse graafschap Kent*)
16975. MACHIELSEN, R., De oorlog ter zee 1939-45: het drama van het s/s 'Rooseboom'. Neptunus 36, 1993, 1, 37-41 (*KPM-schip; werd op 1 maart 1942 bij Padang door een Japanse onderzeeboot tot zinken gebracht*)
16976. McCART, N., The loss of the 'Orcades'. ShMO 27, 1992, 10, 33-35 (*het s.s. 'Orcades' van de Orient Line werd op 10 oktober 1942 bij Kaapstad door een Duitse U-boot tot zinken gebracht*)
16977. McGEOCH, IAN, An affair of chances: a submariner's odyssey 1939-1941. Londen, Imperial War Museum, 1991, 223 p., ill.
16978. McKEE, FRASER M., Some revisionist history on the battle of the Atlantic. Northern Mariner 1, 1991, 4, 27-32
16979. MÜNCHING, L.L. VAN, 19 augustus 1942: de raid op Dieppe. Zeewezen 81, 1992, 29-30
16980. RUSBRIDGER, JAMES, Who sank Surcouf?: the truth about the disappearance of the pride of the French Navy. Londen, Century, 1991, 209 p., ill. (*de toen grootste onderzeeboot ter wereld 'Surcouf' verdween zonder sporen na te laten, nadat hij met een Frans-Engelse bemanning op 12 februari 1942 Bermuda had verlaten op weg naar het Panamakanaal*)
16981. TILLMAN, BARRETT, Dauntless. New York, Bantam Books, 1992, 413 p., ill. (*beschrijft de 'Battle of Midway' in de Stille Oceaan, juni 1942*)
16982. VALLE, JAMES E., United States merchant marine casualties in World War II. AN 53, 1993, 20-29
16983. WAGONER JR., JENNINGS L., ROBERT L. BAXTER JR., Higher education goes to war: the University of Virginia's response to World War II. VMH 100, 1992, 399-428 (*de Universiteit startte in 1942 een opleiding voor vrijwilligers voor de U.S. Navy*)
16984. WILLIAMS, P.R., Loss of the 'Gloucester Castle'. SB 67, 1993, 348-352 (*schip van de Union Castle Line, midden juli 1942 in de zuidelijke Atlantische Oceaan tot zinken gebracht*)

Koopvaardij - algemeen

16985. CAMPODONICO, PIERANGELO, La marineria genovese dal medioevo all'Unita d'Italia. Milaan, Fabbri Editori, 1991, 261 p., ill.
16986. FISCHER, LEWIS R., HELGE W. NORDVIK, The growth of Norwegian shipbroking: the practices of Fearnley and Eger as a case study, 1869-1914. (*Proceedings*) People of the Northern seas (St. John's, 1992) 135-155
16987. FREMDLING, RAINER, Les frets et le transport du charbon dans l'Allemagne du Nord, 1850-1913. Histoire, économie et société 11, 1992, 33-60
16988. HOWARTH, STEPHEN, Sea shell: the story of Shell's British tanker fleets, 1892-1992. Corsham (Wiltshire), Thomas Reed Publications, 1992, 216 p., ill.
16989. KAUKIAINEN, YRJÖ, Coal and canvas: aspects of the competition between steam and sail, c. 1870-1914. IJMH 4, 1992, 2, 175-191
16990. SCOTT, CAROLE E., Were freight rates used to keep the South and West down? Essays in economic and business history 9, 1991, 51-68

Koopvaardij - rederij

16991. BEUKEMA, HANS, Frater Smid, een vergeten rederij. SZ 17, 1993, 4, 33-35 (*richtte zich eerst - in het begin van deze eeuw - op de sleepvaart vanuit Delfzijl en later op de zeevisserij vanuit IJmuiden*)
16992. BOIS, P., Le grand siècle des Messageries Maritimes. Marseille, Chambre de Commerce et d'Industrie, 1991, 426 p., ill. (*met vlootlijsten*)
16993. BURRELL, D., Furness Withy 1891-1991. Kendal, World Ship Society, 1992, 231 p., ill. (*Furness, Withy & Company Limited, Hartlepool*)
16994. GOMEZ SANTOS, MARINO, Todo avante. Madrid, Compañía Trasmediterránea, 1992, ill. (*verschenen t.g.v. het 75-jarig bestaan van de Compañía Trasmediterránea, die onder andere voer op de Golf van Guinee, Noord-Afrika, de Balearen en de Canarische eilanden*)
16995. GREEF, PIET, HANS BEUKEMA, Frater Smid, een vergeten rederij. Haarlem, Stichting Spiegel der Zeilvaart, 1993, 144 p., ill. (zie nr 16991)
16996. HAWS, DUNCAN, Merchant fleets 21: Port Line. Hereford, TCL, 1991, 90 p., ill.
16997. ——, Merchant fleets: Glen & Shire Lines. East Grinstead, TCL, 1991, 85 p., ill.
16998. HEILMEIER, K., Die COMOS: zur Geschichte einer Donaureederei unter drei Flaggen. Donau-Schiffahrt VI, 1992, 155-182 (*N.V. Continentale Motorscheepvaart Maatschappij, Amsterdam, opgericht in 1924*)
16999. JACKSON, HERBERT, MARY JACKSON, Holme Shipping Line: Maryport 1873-1913. Maryport, Hirst-Jackson, 1991, 120 p., ill.
17000. JENKINS, DAVID, The Chellew Steam Navigation Company Limited: a note on some Welsh connections. MW 15, 1992, 82-84 (*opgericht in 1888 in Falmouth, in 1954 door een Londense onderneming overgenomen*)
17001. JUST, M., A. BRETTING, H. BICKELMANN, Auswanderung und Schiffahrtsinteressen, 'Little Germanies' in New York, Deutsch-amerikanische Gesellschaften. Stuttgart, F. Steiner, 1992, 242 p.
17002. LAURENT, JEROME K., Trade associations and competition in Great Lakes shipping: the pre-World War I years. IJMH 4, 1992, 2, 117-153
17003. NELSON CURRYER, BETTY, From Monte Video to Troy: W.L. Byers, Victorian manufacturer and shipowner. MM 79, 1993, 88-90
17004. PRESSER-VELDER, O., Geschichte der Firma Bavaria/Demerag/Carl Presser & Co. GmbH von 1907 bis 1992. Donau-Schiffahrt VI, 1992, 31-51

17005. SEILER, OTTO J., Bridge across the Atlantic: the story of Hapag-Lloyd's North American Liner Services. Herford, Mittler, 1991, 81 p., ill.
17006. SŒTRA, GUSTAV, Himmel og hav. Arendal, Arnt J. Morland, 1991, 380 p. (*geschiedenis van een 70-jarige 'tramp- and tanker shipping company'*)
17007. STRACHAN, MICHAEL, The Ben Line 1825-1982. Norwich, Michael Russell, 1992, 256 p., ill.
17008. TASSIN, GÉRARD, La Compagnie des Bateaux à Vapeur du Nord: étude financière. RSDHA 26, 1992, 185-204 (*opgericht in 1853*)

Koopvaardij - tot 1800

17009. AYO, RAFAEL URIARTE, Anglo-Spanish trade through the port of Bilbao during the second half of the eighteenth century: some preliminary findings. IJMH 4, 1992, 2, 193-217
17010. BÉRIAC, FRANÇOISE, La France et l'Océan. In: (*Philippe Masson, Michel Vergé-Franceschi (eds.)*) La France et la mer (Parijs, 1993) 311-322
17011. BOER, D.E.H. DE, 'Waermede sal men den cogge laden?': enkele aspecten van de laat-middeleeuwse handel in de Nederlanden tot ca 1470. (*Proceedings*) Rotterdam Papers VII (Rotterdam, 1992) 51-60
17012. BOSHER, J.F., The imperial environment of French trade with Canada, 1660-1685. EHR 108, 1993, nr 426, 50-81
17013. DEGRYSE, ROGER, Les navires charbonniers de Dunkerque à Newcastle en 1513. RSDHA 26, 1992, 9-12
17014. FERRIER, JACQUES, 1492: L'ouverture de la France au Levant. In: (*Philippe Masson, Michel Vergé-Franceschi (eds.)*) La France et la mer (Parijs, 1993) 277-289
17015. HUNTER, R.J., Scotland and the Atlantic: the voyage of the Jonet of Leith, December 1611. MM 79, 1993, 83-84
17016. LEBECQ, S., The Frisian trade in the dark ages: a Frisian or a Frankish/Frisian trade? (*Proceedings*) Rotterdam Papers VII (Rotterdam, 1992) 7-15
17017. LLOYD GRUFFYDD, K., Wales's maritime trade in wine during the later Middle Ages. MW 15, 1992, 7-42
17018. MORGAN, GERALD, Aspects of West Wales shipping in the eighteenth century. MW 15, 1992, 43-50
17019. MUNRO, GEORGE E., St. Peterburg's bills of exchange in the Russian economy of the eighteenth century. (*Proceedings*) People of the Northern seas (St. John's, 1992) 99-113
17020. RIGAUD, PHILIPPE (ed.), La course dans les mers de Provence: documents inédits (1492-1561). In: (*Philippe Masson, Michel Vergé-Franceschi (eds.)*) La France et la mer (Parijs, 1993) 253-276
17021. WEGENER SLEESWIJK, R.S., Omvang en financiering van de Friese vrachtvaart in de 18e eeuw. It Beaken 54, 1992, 1/2, 42-66

Koopvaardij - om de oost

17022. ABRAHAMSZ, ANNA, Journaal eener Oostindiesche reis: de belevenissen van een tienjarig meisje in 1847 en 1848; Marc A. van Alphen (inl.). Amsterdam, Terra Incognita, 1993, 72 p., ill.
17023. ARUNACHALAM, B., Indigenous traditions of Indian navigation with special reference to South India. In: (*K.S. Mathew (ed.)*) Studies in maritime history (Pondicherry, 1990) 127-142
17024. BERNSTRÖM, JOHN (ed.), En kort beskrivning på en resa till Ostindien och Japan den en svensk man och skeppskapiten, Olof Eriksson Willman benämd. Stockholm, Bokförlaget T. Fischer & Co, 1992, 126 p., ill.
17025. CHANDRA, SAVITRI, Sea and seafaring as reflected in Hindi literary works during the 15th to 18th centuries. In: (*K.S. Mathew (ed.)*) Studies in maritime history (Pondicherry, 1990) 84-91
17026. DE SOUZA, T.R., Goa-Mahe trade links (late 18th - early 19th centuries): a new source-material. In: (*K.S. Mathew (ed.)*) Studies in maritime history (Pondicherry, 1990) 165-174
17027. DICK, H.W., S.A. KENTWELL, Sold East: traders, tramps and tugs of Chinese waters. Melbourne, Nautical Association of Australia, 1991, 338 p., ill.
17028. DISNEY, ANTHONY, The world of long distance voyaging in the seventeenth century: the Lisbon-Goa fleet of 1629 as a case study. In: (*K.S. Mathew (ed.)*) Studies in maritime history (Pondicherry, 1990) 143-158
17029. FARRINGTON, A. (ed.), The English factory in Japan 1613-1623. Londen, The British Library, 1991, 2 delen.
17030. ——, The English in Japan 1613-1623. Jaarverslag The Hakluyt Society 1992, 10-18
17031. GOOR, J. VAN, India and the Indonesian Archipelago from the Generale Missiven der VOC (Dutch East India Company). Itinerario 16, 1992, 2, 23-37
17032. HAUDRERE, PHILIPPE, Premiers voyages français dans l'océan Indien au XVIe siècle. In: (*Philippe Masson, Michel Vergé-Franceschi (eds.)*) La France et la mer (Parijs, 1993) 228-238
17033. JONGSMA, HETTI, Een lading 17deeeuws Chinees export porselein: de 'Vung Tau Cargo'. Antiek 26, 1992, 453-456 (*enkele jaren geleden werd bij de zuidkust van Vietnam een scheepswrak ontdekt met 28.000 stukken porselein bestemd voor de Europese en Indische markt*)
17034. KELLENBENZ, HERMAN, The herwarts of Augsburg and their Indian trade during the first half of the sixteenth century. In: (*K.S. Mathew (ed.)*) Studies in maritime history (Pondicherry, 1990) 69-83
17035. KULKARNI, A.R., Marathas and the sea. In: (*K.S. Mathew (ed.)*) Studies in maritime history (Pondicherry, 1990) 92-100
17036. MATHEW, K.S., Trade in the Indian Ocean during the sixteenth century and the Portuguese. In: (*K.S. Mathew (ed.)*) Studies in maritime history (Pondicherry, 1990) 13-28
17037. PRAKASH, OM, Long distance maritime trade in Asia: decline and revival. In: (*K.S. Mathew (ed.)*) Studies in maritime history (Pondicherry, 1990) 29-37
17038. PRINS, DANIEL, 'Om sonder manquement te kunnen vaaren': scheepstechniek en scheepsbehoud bij de VOC, 1602-1794. Amsterdam, eigen uitgave, 1991, 137 p., ill.
17039. ROEPER, V.B. (ed.), De schipbreuk van de Batavia, 1629. Zutphen, Walburg Pers, 1993, 253 p., ill.
17040. SCAMMELL, G.V., The patterns of European trade in the Indian Ocean c. 1500-1700. In: (*K.S. Mathew (ed.)*) Studies in maritime history (Pondicherry, 1990) 1-12
17041. SERRANO MANGAS, FERNANDO, Naufragios y rescates en el trafico Indiano en el siglo XVII. Madrid, Ediciones Siruela, 1991, 141 p., ill.
17042. SURDICH, FRANCESCO, Viaggio e relazione delle Indie (1539-1553). Rome, Bulzoni, 1992, 147 p., ill.
17043. TOMAZ, LUIS FILIPE F.R., A carta que mandaram os padres da India, da China e da Magna China: um relato siríaco da chegada dos Portugueses ao Malabar e seu primeiro encontro com a hierarquia cristã local. Lissabon, Instituto de investigação científica tropical, 1992 (Serie Separatas no 224), 65 p.
17044. VEEN, ROBERT VAN DER, Hoe veilig was de VOC?: Amsterdam-Batavia v.v. op gezag van de heren XVII. SZ 17, 1993, 4, 27-31
17045. VINK, MARK, Mare Liberum and Dominium Maris: legal arguments and implications of the Luso-Dutch struggle for control over Asian waters cir. 1600-1663. In: (*K.S. Mathew (ed.)*) Studies in maritime history (Pondicherry, 1990) 38-68
17046. WÄSTFELT, B., B.O. GYLLENSVÄRD, J. WEIBULL, Porcelain from the East Indiaman Götheborg. Göteborg, A.B. Viken, 1992, 282 p., ill.

Koopvaardij - om de west

17047. ALSOP, J.D., The career of William Towerson, Guinea trader. IJMH 4, 1992, 2, 45-82 (*ondernam drie commerciële reizen naar Guinee in respectievelijk 1555/56, 1556/57 en 1558*)
17048. BOOGAART, ERNST VAN DEN, The trade between Western Africa and the Atlantic world, 1600-1690: estimates of trends in composition and value. JAfH 33, 1992, 369-386
17049. BORDEJÉ MORENCOS, FERNANDO DE, Tráfico de Indias y política océanica. Madrid, Mapfre, 1992, 340 p., ill.
17050. DUCOIN, J., Naufrages: conditions de navigation et assurances dans la marine de commerce du XVIIIe siècle: le cas de Nantes et de son commerce colonial avec les îles d'Amérique. Parijs, Librairie de l'Inde Editeur, 1993 (thèse du doctorat en histoire à l'université de Paris-Sorbonne, 1989), 2 dln, 690 p. (*studie van de handelsscheepvaart van Nantes met het Caraibisch gebied tussen 1700-1792, voor een belangrijk deel gebaseerd op zeeverzekeringsdossiers*)
17051. MAESTRO, MANUEL, De los riesgos y seguros de la carrera de Indias. Madrid, Mapfre, 1992, 224 p., ill.
17052. QUINN, D.B. & A.M., Richard Hakluyt: discourse of Western Planting (1585). Londen, The Hakluyt Society, 1993 (Extra Series, Vol. 45), 256 p. (*pleidooi voor de verovering en kolonisering van Noord-Amerika door de Engelsen*)

Koopvaardij - slavenvaart

17053. APPLEBY, JOHN C., A Guinea venture, c. 1657: a note on the early English slave trade. MM 79, 1993, 84-87
17054. ELTIS, DAVID, STANLEY L. ENGERMAN, Was the slave trade dominated by

men? JIH 23, 1992, 237-257

17055. SEARING, JAMES F., West African slavery and Atlantic commerce: the Senegal River Valley, 1700-1860. Cambridge, Cambridge University Press, 1993, 288 p., ill.

17056. SOLOW, BARBARA L. (ed.), Slavery and the rise of the Atlantic system. Cambridge, Cambridge Univ. Press, 1991, 355 p., ill.

17057. WINSNES, SELENA AXELROD (transl. and ed.), Letters on West Africa and the slave trade: Paul Erdmann Isert's journey to Guinea and the Caribbean Islands in Columbia (1788). Oxford, Oxford University Press, 1992, 278 p., ill. (*voor het eerst in 1788 te Kopenhagen uitgegeven*)

Koopvaardij - zeilvaart 19e & 20e eeuw

17058. JACKSON, FRANCES, The Duke of Portland, the Traveller and the Prince Regent: three little-known vessels from Australia. Hawaiian Journal of History 26, 1992, 45-54 (*begin 19de eeuw*)

17059. McDONALD, JOHN, RALPH SCHLOMOWITZ, Passenger fares on sailing vessels to Australia in the 19th century. Explorations in economic history 28, 1991, 192-208

17060. RICHARDS, RHYS, JOCELYN CHISHOLM, Bay of Island shipping arrivals and departures 1803-1840. Wellington (NZ), Paremeta Press, 1992.

17061. WARNER, EDWARD S., Colleen (Oikus) Warner, Lives and times in the Great Lakes commercial trade under sail. Hayes Historical Journal 11, 1991, 5-16

17062. WILLIAMS, DAVID M., Jonathan M. Hutchings, shipowners and iron sailing ships: the first twenty years, 1838-1857. (*Proceedings*) People of the Northern seas (St. John's, 1992) 115-133

17063. ZIJDERVELD, W. VAN, Zeilen met boerenschouwen. SZ 17, 1993, 1, 8-11

Koopvaardij - stoom- & motorvaart

17064. DEAR, IAN, Great ocean liners: the heyday of luxury travel. Londen, Batsford, 1991, 160 p., ill.

17065. GROVER, DAVID H., American merchant ships on the Yangtze, 1920-1941. Westport (CT), Praeger, 1992, 234 p., ill.

17066. LAWESSON, Ch.O.L., Ocean voyage, 1842 style: transatlantic on 'Britannia'. StB 49, 1992, 275-280 (*raderstoomschip van de Royal Mail Line*)

17067. LYNN, MARTIN, Technology, trade and 'A race of native capitalists': the Krio diaspora of West Africa and the steamship, 1852-95. JAfH 33, 1992, 421-440

17068. MILLS, R.H., Greek pioneers with a British connection. SB 67, 1993, 102-109 (*emigrantenvervoer over de Atlantische Oceaan circa 1905-circa 1935 door Griekse reders varend met in Engeland gebouwde schepen*)

17069. PALMER, RICHARD F., Cost of steamboating, 1830s-1840s. Inland Seas 48, 1992, 49-58

17070. PLOWDEN, DAVID, The last of the old 'lakers' are steaming off into history. Smithsonian 22, 1991, 7, 34-47

17071. SEARIGHT, SARAH, Steaming East: the forging of steamship and rail links between Europe and Asia. Londen, Budley Head, 1991, 294 p., ill.

17072. WRIGHTMAN, W.R., The Adelaide and early Canadian steam above Niagara. FreshWater 6, 1991, 2, 17-22

Walvisvaart

17073. BAKKA JR., DAG, Hvalfangsten eventyret tar slutt. Larvik, Krohn Johansen Forlag, 1992, 215 p., ill.

17074. FRANK, S.M., Recent acquisitions: the 'William' of London on Peru, 1796-97. The Kendall Whaling Museum Newsletter 10, 1993, 4, 4-5 (*met aquarellen geïllustreerd walvisvaarder's journaal*)

17075. HACQUEBORD, L., Hector station on Deception Island (South Shetland Islands, Antarctica): an environmental assessment study of a whaling-station. CP 7, 1992, 1/2, 72-97 (*Hector station werd gebruikt in de periode 1911-1931*)

17076. ——, Hvalfangst på 1600-tallet. In: (*Susan Bar (ed.)*) Jan Mayen: Norges utpost i vest.øyas historie gjennom 1500 år (Oslo, 1991) 17-44

17077. KALLAND, ARNE, BRIAN MOERAN, Japanese whaling: end of an era. Londen, Curzon Press, 1992, 228 p.

17078. SANGER, C.W., Environmental factors affecting 17th-19th century whaling in the Greenland Sea. Polar Record 27, 1991, no 161, 77-86

17079. ——, Changing resources and hunting grounds of Scottish whaling-sealing vessels in the second half of the nineteenth century. Scottish Geographic Magazine 107, 1991, 187-197

17080. ——, A.R. DICKINSON, Expansion of regulated modern shore-station whaling in Newfoundland and Labrador, 1902-1903. Northern Mariner 1, 1991, 2, 1-22

17081. WRIGHT, DEAN C., JOHN JONES, Meditations from steerage: two whaling journal fragments 1841-1845 and 1852; Stuart M. Frank (ed.). Sharon (Mass.), Kendal Whaling Museum, 1991, 34 p., ill.

Zee- en binnenvisserij

17082. APOSTLE, RICHARD, GENE BARRETT (eds.), Emptying their nets: small capital and rural industrialization in the Nova Scotia fishing industry. Toronto, University of Toronto Press, 1992, 396 p., ill. (*met hoofdstukken over de voor- en na-oorlogse ontwikkeling*)

17083. ATEN, D., De vissers van Laen- en Barndehuysen en droogmaking van de Starnmeer. Een nieuwe chronyke 9, 1992, 70-78

17084. BORGHOUTS, TON, Visserij in de jaren 80: applaudiseren voor eigen ondergang. Den Haag, Uitg. Borghouts, 1991, 128p., ill.

17085. BOULARD, JEAN-CLAUDE, L'épopée de la sardine. Rennes, Éditions Ouest-France, 1992, 224 p., ill. (*beschrijft de strijd om het bestaan van de Bretonse riviervissers in het begin van deze eeuw*)

17086. CAMPBELL, BRUCE C., BU V.E. WILSON, The politics of exclusion: Indonesian fishing in the Australian fishing zone. Nedlands (Western Australia), University of Western Australia, 1992, 221 p., ill.

17087. DAUSSY, JACK, Les chalutiers morutiers fécampois: 57 chalutiers mis en service de 1905 à 1939, de leur construction à leur disparition. Fécamp, L. Durand, 1991, 224 p., ill.

17088. FARRAR, AUSTIN P., Devon seine net boats in 1934. MM 79, 1993, 91-92

17089. GILL, ALEC, Good old Hessle Road: stories of Hull's trawling and community life. Beverley, Hutton, 1991, 124 p., ill.

17090. GLOUX, HERVÉ, Bateaux de pêche du Ponant: histoire et technique. Concarneau, Musée de la Pêche, 1992, 135 p., ill.

17091. HARBERS, M., Binnenvisserij in en rond Rotterdam tot in de 19de eeuw. RJ 1992, 139-170

17092. HILL, R.D., N.G. OWEN, E.V. ROBERTS (eds.), Fishing in troubled waters: proceedings of an academic conference on territorial claims in the South China Sea. Hong Kong, University of Hong Kong, 1991, 259 p. (*enkele papers behandelen de problematiek vanuit historisch perspectief*)

17093. JENKINS, GERAINT, The inshore fishermen of Wales. Cardiff, University of Wales Press, 1991, 167 p., ill.

17094. LEATHER, JOHN, Smacks and bawleys. Lavenham, T. Dalton, 1991, 148 p., ill. (*geschiedenis van de vissersschepen en hun bedrijf van de kusten van Essex en Kent, met nadruk op periode tweede helft 19e eeuw en eerste helft 20e eeuw*)

17095. MARTENS, P.J.M., De zalmvissers van de Biesbosch: een onderzoek naar de visserij op het Bergse Veld 1421-1869. Tilburg, Stichting Zuidelijk Historisch Contact, 1992, 513 p., ill.

17096. MULLINS, STEVE, The Torres Strait Beche-de-Mer fishery: a question of timing. GC 14, 1992, 21-30 (*betreft de vangst van zeeslakken bij een eilandengroep tussen Australië en Nieuw Guinea, die in de zestiger jaren van de vorige eeuw zou zijn begonnen*)

17097. ROBINSON, JOHN, Newbiggin-by-the-Sea: a fishing community. Morpeth, Northumberland County Library, 1991, 48p., ill.

17098. ROBSON, PETER, The fishing Robsons. Scarborough, Newby Books, 1991, 176p., ill.

17099. RYAN, SHANNON, The industrial revolution and the Newfoundland seal fishery. IJMH 4, 1992, 2, 1-43

17100. STEYLAERS, RENÉ, A propos de la pêche à Islande Dunkerquoise au XIXe siècle. RSDHA 25, 1991, 143-148

17101. TAYLOR, MARK T., Seiners and tongers: North Carolina fisheries in the old and new South. North Carolina Historical Review 69, 1992, 1-36

17102. THOR, JON TH., British trawlers in Icelandic waters: history of British steam trawling off Island 1889-1916 and the Anglo-Icelandic fisheries dispute 1896-1897. Reykjavik, Fjölvi Publishers, 1992, 264 p., ill. (*vertaald uit het IJslands; oorspronkelijk verschenen in 1982*)

17103. ——, The extension of Iceland's fishing limits in 1952 and the British reaction. SJH 17, 1992, 1, 25-43

17104. VRIES, TROMP DE, Het wonder van Urk. NH 26, 1992, 5/6, 86-92 (*betreft de economische ontwikkeling na de afsluiting van de Zuiderzee*)

Kust- en binnenvaart

17105. ALFORD, MICHAEL B., The ferry from Trent: researching colonial river ferries. Tributaries [North Carolina Maritime History Council] 1, 1991, 1, 10-16

17106. BORGER-KEWELOH, NICOLA, HANS-WALTER KEWELOH, Flösserei im Weserraum: Leben und Arbeiten in einem alten Gewerbe. Bremen, Hauschild-Verlag, 1991, 180 p., ill.

17107. EHM, R., H. HEILMEIER, 'Trikolore',

'Union Jack' und 'Schweizer Kreuz' - auch Griechen, Belgier, Italiener: Donauschiffe unter den Flaggen von Nichtuferstaaten vor der Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals. Donau-Schiffahrt VI, 1992, 97-143 (*eerste helft 20e eeuw*)

17108. ELLMERS, DETLEV, Die Rolle der Binnenschiffahrt für die Entstehung der mittelalterliche Städte. Schriften zur Ur- und Frühgeschichte 44, 1991, 137-147

17109. ERBGUTH, H., Die Partikulierschiffahrt auf dem Rhein, den westdeutschen Wasserstraszen und der Donau. Donau-Schiffahrt VI, 1992, 61-69 (*19e/20e eeuw*)

17110. GERDING, M.A.W., Turfschipperij in Noord-Nederland en Noord-Duitsland: een vergelijking. In: (*O.S. Knottnerus, e.a. (eds.)*) Rondom Eems en Dollard (Groningen, 1992) 370-395

17111. JENKINS, H.J.K., Along the Nene: Peterborough's waterway traffic through the centuries. Peterborough, Cambridgeshire Books, 1991, 96 p., ill.

17112. ——, Fenland lighters and their heyday, c. 1700-1850. MM 79, 1993, 155-169

17113. JONG, HERMAN J. DE, Les transports interieurs aux Pays-Bas avant et pendant la formation du reseau ferroviaire (1800-1880). Histoire, économie et société 11, 1992, 61-79

17114. KEUCHENIUS, F.E., Vervoer over water de juiste weg. Zeewezen 81, 1992, 10/11, 11-16 (*over de geschiedenis en betekenis van de binnenvaart*)

17115. LÖBER, ULRICH (ed.), 2000 Jahre Rheinschiffahrt. Koblenz, Landesmuseum Koblenz, 1991, 168 p., ill.

17116. LÜCK, JOACHIM, Wasserverkehr und Wasserversorgung. In: 750 Jahre Verkehr in und um Hannover (Hannover, 1991) 36-72

17117. MACDONALD, M., Dutch coastal shipping and shipbuilding since 1945. ShM 28, 1993, 3, 14-18

17118. MAUND, T.B., Mersey ferries: volume I: Woodside to Eastham. Glossop, Transport Publishing, 1991, 192 p., ill.

17119. PARSONS, R.M., Mighty miniatures of the Bristol coal trade. SB 67, 1993, 16-27 (*overzicht periode circa 1860-1950*)

17120. POINTRINEAU, A., L'économie du transport fluvial: une esquisse. RH 285, 1991, 105-120

17121. PROOIJE, L.A. VAN, De houtvlotterij en Dordrecht in de 17de en 18de eeuw. KTD 18, 1992, 3, 14-23

17122. ROEST, H., Turfschipperij: beroep zonder glorie. Meppel, Krips Repro, 1992, 85 p., ill.

17123. THOMAS, P.N., British ocean tramps. Volume 1: Builders and cargoes. Wolverhampton, Waine Research Publications, 1992, 158 p., ill.

17124. WHIGHAM, THOMAS, The politics of river trade: tradition and development in the Upper Plata, 1780-1870. Albuquerque (NM), University of New Mexico Press, 1991, 271 p., ill.

Ontdekkings- en wetenschappelijke reizen

17125. ARMSTRONG, PATRICK, Charles Darwin's last island: Terceira, Azores, 1836. Nedlands (Western Australia), University of Western Australia, 1992, ill.

17126. BARADEZ, FRANÇOIS, Christophe Colomb était-il Portugais? Marins et Océans 3, 1992, 220-224

17127. BARR, WILLIAM (ed.), A Frenchman in search of Franklin: De Bray's arctic journal, 1852-1854. Buffalo (N.Y.), University of Toronto Press, 1992, 339 p., ill.

17128. BARRÉ, MICHEL, Les premiers successeurs de Dumont d'Urville en Terre Adélie. Marins et Océans 3, 1992, 179-198

17129. BLANKESTEIJN, HERBERT, LOUWRENS HACQUEBORD, Op zoek naar het Behouden Huys: een expeditie naar Nova Zembla in het kielzog van Willem Barentsz. Den Haag, Bzztôh, 1993, 128 p., ill.

17130. BLUMBERG, RHODA, The remarkable voyages of captain Cook. New York, Maxwell Macmillan, 1991, 137 p., ill.

17131. BOHLANDER, RICHARD E. (ed.), World explorers and discoverers. New York, Macmillan, 1992, 531 p., ill.

17132. BRUCE, WILLIAM SPEIRS, The log of the Scotia; Peter Speak (ed.). Edinburgh, Edinburgh University Press, 1992, 306 p., ill. (*logboek, bijgehouden tijdens Schotse expeditie naar Antarctica*)

17133. BUCHET, CHRISTIAN, Aventuriers et découvreurs des Amériques. In: (*Philippe Masson, Michel Vergé-Franceschi (eds.)*) La France et la mer (Parijs, 1993) 192-208

17134. DAMMANN, W., Vikingernes sejlads til Nordamerika. Roskilde, Vikingeskibshallen, 1992, 127 p., ill.

17135. EARIE, T.F., STEPHEN PARKINSON (eds.), Studies in Portuguese discoveries, 1. Warminster, Aris and Phillips, 1992, 123 p., ill.

17136. FERNANDEZ-ARMESTO, FELIPE (ed.), The Times atlas of world exploration. Londen, Harper Collins, 1991, 286 p., ill.

17137. FLINT, VALERIE I.J., The imaginative landscape of Christopher Columbus. Lawrenceville (NJ), Princeton University Press, 1992, 240 p., ill.

17138. FORMISANO, LUCIANO (ed.), Letters from a New World: Amerigo Vespucci's discovery of America; transl. by Garry Wills. New York, Marsilio, 1992, 214p., ill.

17139. GANDIA, ENRIQUE DE, Américo Vespucci y sus cinco viajes al nuevo mundo. Buenos Aires, Fundación Banco de Boston, 1991, 335 p., ill.

17140. HODGES, NAN POWELL (ed.), The voyage of the Peacock: a journal by Benajah Ticknor, naval surgeon. Ann Arbor, University of Michigan Press, 1991, 366 p., ill.

17141. HOOKER, BRIAN, Finding Port Nicholson: a new look at European discovery and naming claims. MM 79, 1993, 179-191 (*Port Nicholson: één van de twee voornaamste natuurlijke havens van North Island, Nieuw Zeeland*)

17142. HULME, PETER, NEIL L. WHITEHEAD (eds.), Wild majesty: encounters with Caribs from Columbus to the present day: an anthology. Oxford, Clarendon Press, 1992, ill.

17143. INGLIS, ROBIN (ed.), Spain and the North Pacific Coast: essays in recognition of the bicentennial of the Malaspina Expedition, 1791-1792. Vancouver, Vancouver Maritime Museum, 1992, ill.

17144. JENNESS, STUART E. (ed.), Arctic odyssey: the diary of Diamond Jenness, ethnologist with the Canadian Arctic Expedition in Northern Alaska, 1913-1916. Hull (Quebec), Canadian Museum of Civilisation, 1991, 859 p., ill.

17145. JONES, A.G.E., Polar portraits: collected papers. Whitby, Caedmon of Whitby, 1992, 428 p., ill. (*bundel van 50 door de auteur in 1951-1985 gepubliceerde artikelen over ontdekkingsreizigers en hun schepen in het Noord- en Zuidpoolgebied*)

17146. KEAY, JOHN (ed.), The Royal Geographical Society history of world exploration. Londen, Hamlyn, 1991, 320 p., ill.

17147. KNOX-JOHNSTON, ROBIN, The Columbus venture. Londen, BBC Books, 1991, 208 p., ill.

17148. LESTRINGANT, FRANK, Villegagnon et la France Antarctique du Brésil: un nouveau bilan. In: (*Philippe Masson, Michel Vergé-Franceschi (eds.)*) La France et la mer (Parijs, 1993) 209-216

17149. LÉVESQUE, RODRIGUE, History of Micronesia: a collection of source documents. Volume 1: European discovery 1521-1560. Gatineau (Quebec), Les Éditions Lévesque, 1993, 704 p., ill. (*geannoteerde en van inleidingen voorziene uitgave van contemporaine documenten*)

17150. LUCINI, ANGEL LIBERAL, Sobre la leyenda negra. RHA 10, 1992, nr 39, 7-29 (*beschouwing over 'de zwarte legende', de opvatting waarin de ontdekking van Amerika vooral in uiterst negatieve termen* wordt beschreven)

17151. MENDES PINTO, FERNAO, Pérégrination: récit de voyage; traduit du portugais et présenté par Robert Viale. Parijs, ELA La Différence, 1991, 807 p., ill.

17152. MOLLAT, MICHEL, Les explorateurs du XIIIe au XVIe siècle: premier regards sur des mondes nouveaux. Parijs, C.T.H.S., 1992, 257 p., ill.

17153. NEWMAN, STANLEY (ed.), Shackleton's lieutenant: the Nimrod diary of A.L.A. Mackintosh, British Antarctic expedition 1907-09. Auckland (NZ), Polar Publications, 1990, 144 p., ill.

17154. NUNN, GEORGE E., The geographical conceptions of Columbus: a critical consideration of four problems; expanded edition with a new essay 'The test of time' by Clinton R. Edwards. New York, American Geographical Society, 1992, 195 p., ill. (*de bijdrage van Nunn is een facsimile van de editie van 1924*)

17155. O'DONNELL, HUGH, España en el descubrimiento, conquista y defensa del mar del Sur. Madrid, Mapfre, 1992, 296 p., ill.

17156. OBEYESEKERE, G., The apotheosis of captain Cook: European mythmaking in the Pacific. Princeton (NJ), Princeton University Press, 1992, 251 p., ill. (*een anthropoloog plaatst de dood van Cook tegen de achtergrond van de botsing tussen de Hawaiiaanse en de Europese cultuur*)

17157. PECK, DOUGLAS T., Reconstruction and analysis of the 1513 discovery voyage of Juan Ponce de León. Florida Historical Quarterly 71, 1992, 133-154

17158. PIGAFETTA, ANTONIO, Le premier tour du monde de Magellan; Léon Peillard (ed.). Parijs, Tallandier, 1991, 343 p., ill.

17159. RICHARDS, CHRISTOPHER, There were three ships: the story of the Camden Harbour expedition 1864-65. Nedlands, The University of Western Australia Press, 1991, 210 p., ill.

17160. RICHARDS, RHYS, An American sealing explorer: captain Isaac Percival's search for the Nimrod Islands, 1828-1830. LMS 44,

1992, 59-63

17161. RUSSELL, P.E., Veni, vidi, vici: some 15th-century eyewitness accounts of travel in the African Atlantic before 1492. Historical Research 66, 1993, nr 160, 115-128

17162. SALAZAR, EUGENIO DE, Seafaring in the sixteenth century: the letter of Eugenio de Salazar, 1573. San Francisco, Mellen, 1991, 69 p., ill.

17163. SIMPSON-HOUSLEY, PAUL, Antarctica: exploration, perception and metaphor. Londen, Routledge, 1992, 131 p., ill.

17164. SMITH, B., Imagining the Pacific: in the wake of the Cook voyages. New Haven, Yale University Press, 1992, 262 p., ill.

17165. SUAREZ, THOMAS, Shedding the veil: mapping the European discovery of America and the world. Singapore, World Scientific, 1992, 203 p., ill. (*schets van de ontdekking van de wereld aan de hand van toelichtingen bij 61 kaarten uit de Sydney R. Knafel Collection*)

17166. WILLIAM, GILBERT, 'Divers places': the Beothuk Indians and John Guy's voyage into Trinity Bay in 1612. Newfoundland Studies 6, 1991, 2, 147-167

17167. WINTER, GILLIAN, 'Tasmania hails you as her favoured guest': the British Antarctic expedition in Hobart, 1840-1841. Tasmanian Historical Research Association Papers & Proceedings 38, 1991, 3/4, 138-147

Loods-, bergings- en reddingswezen

17168. BIGNELL, ALAN, Kent shipwrecks. Newbury, Countryside, 1991, 126 p., ill.

17169. BURG, G. VAN DER, De Montgommeryshire werd met veel moeite geborgen. Lekko 17, 1992, nr 182, 269-270 (*Terschelling, 1879*)

17170. EIJK, J. VAN, Tsavliris bergingen. Lekko 17, 1992, nr 180, 207-210 (*in 1964 te Piraeus opgerichte bergings- en sleepvaartmaatschappij*)

17171. FERGUSON, DAVID M., Shipwrecks of North East-Scotland 1444-1990. Aberdeen, University Press, 1991, 148 p., ill.

17172. HACHA, DIEGO, Tsavliris (Salvage & Towage) Ltd. Lekko 17, 1992, nr 180, 199-206 (*opgericht in 1964 te Piraeus*)

17173. HARRIS, JOHN, Lost at sea: true stories of disaster. Londen, Mandarin, 1991, 244 p., ill.

17174. HERBERT, BARRY, Lifeboats of the Humber. Beverley, Hutton, 1991, 119p., ill.

17175. LONEY, JACK, Australian shipwrecks update 1622-1990. Portarlington (Victoria), Marine History Publications, 1991, 169 p., ill.

17176. MEIJDEN, LEEN VAN DER, Bergingen voor de Nederlandse kust in 1960. Lekko 17, 1992, nr 181, 233-235

17177. MORRIS, JEFF, The story of the Fraserburgh lifeboats. Coventry, Lifeboats Enthusiasts Society, 1991, 26 p., ill.

17178. POTTER, JERRY O., The Sultana tragedy: America's greatest maritime disaster. Gretna (LA), Pelican Publishing Company, 1992, 300 p., ill. (*de Sultana, een Mississippi-stoomboot, verging op 27 april 1865, waarbij 1700 mensen het leven verloren*)

17179. RITCHIE, GEORGE F., The real price of fish: Aberdeen steam trawlers losses 1887-1961. Beverley, Hutton, 1991, 105p., ill.

17180. STANLEY, KATHLEEN, Guiding lights: Tasmania's lighthouses and lighthousemen. Hobart, St. David's Park Publishers, 1991, 182 p., ill.

17181. SYME, MARTEN, The Warrnambool lifeboat, Western Australia. Newsletter of the Australian Association for Maritime History 1993, nr 54, 10-13

17182. WAKE-WALKER, E., Gold medal rescues. Newton Abbot, David & Charles, 1992, ill. (*verhalen over twintig reddingen op zee, waarvoor de RNLI aan de redders de 'gold medal' verleende; met reprodukties van historische schilderijen door T. Thompson*)

17183. WOODLEY, ARTHUR E., Western port wrecks and maritime mishaps. Dromana (Victoria), Loch Haven Books, 1992, 103 p., ill.

Sleepvaart

17184. BÖCKING, WERNER, Vom Dampf zum Diesel: die Rhein-Schleppschiffahrt im Wandel. Kleef, Boss Verl. 1992, 165 p., ill.

17185. BURG, G. VAN DER, Drama met een droogdok. Lekko 17, 1992, nr 183, 299-300 (*door de RDM aangekocht droogdok Vulcanus II werd eind 1929 uit Hamburg gesleept, maar verging onder weg in een zware storm*)

17186. BUTLER, M.J., Working the port: New Bedford towboating: the first century. StB 49, 1992, 257-274 (*circa 1850-circa 1950*)

17187. OSTERSEHLTE, CHRISTIAN, Der Bugsierdienst der Handelskammer zu Lübeck. Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde 71, 1991, 221-310

17188. OTTERDYK, F. VAN, Van familiebedrijf tot wereldfirma: NV Ondernemingen Jan de Nul. Sirene 1993, nr 3, 48-50

Pleziervaart

17189. BROEKE, RUTGER TEN, De zestien kwadraat: nog steeds een machtig fijn schip. SZ 17, 1993, 2, 4-15

17190. CHEVALIER, FRANÇOIS, JACQUES TAGLANG, 1870 American and British yacht designs 1887. Parijs, F. Chevalier, 1991, 329 p., ill.

17191. DE LASQUIER, BERNARD, La Fayette, usurpateur du vaisseau 'La Victoire'. Surgères, eigen uitgave, 1992, 285 p., ill.

17192. FONTEIN, GER, JAN BUITENKAMP, NICO BOON, Catamarans; eindred. Henk Slechte. Amsterdam, Van Soeren & Co., 1993, 80 p., ill.

17193. PAGE, GEOFFREY, Hear the boat sing: the history of the Thames Rowing Club & tideway rowing. Londen, Kingswood, 1991, 240 p., ill.

17194. RAYNER, RANULF, TIM THOMPSON, The story of the America's Cup 1851-1992. Newton Abbot, David & Charles, 1991, 90 p., ill.

17195. VALK, WIM VAN DER, 75 jaar reilen & zeilen van de 12-voetsjol. Z.pl., 12 Voets Jollen Club, 1992, 160 p., ill. (*kleine Nederlandse eenheidsklasse zeilboot*)

17196. WINTER, S. DE, Katamarans: de geschiedenis van de dubbelrompers. Zeilen, 1993, 4, (8) p. (*losse katern ter begeleiding van de expositie 'Katamarans' in het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' te Rotterdam*)

De mens op zee en in de haven

17197. ADAMS, W.L., Captain Ancel Alexander Routledge, 1818-1902. MW 15, 1992, 74-77

17198. ARNESEN, ERIC, Waterfront workers of New Orleans: race, class and politics, 1863-1923. New York, Oxford University Press, 1991, 353 p., ill.

17199. BALL BRUCE, JUDITH, Changes in Aleut communities following Russian contact. (*Proceedings*) People of the Northern seas (St. John's, 1992) 35-46

17200. BETUÉ, PIET DE, Keesje gooien voor Hare Majesteit: matroos op Hr. Ms. de Ruyter en in Nieuw Guinea. Bunnik, Henk Reinders, 1992, 226 p., ill.

17201. BEUZEKOM, BAS VAN, Gorkums regentengeslacht bracht niet minder dan drie marineofficieren voort. Oud-Gorcum Varia 10, 1993, 38-47 (*betreft Simon van Borcharen, 1761-1845, Johan van Borcharen, 1788-1864 en Anthony Johan Pieter van Borcharen, 1794-1883*)

17202. ——, Otto Warnardus Verhagen Metman, een Gorkumse marineofficier, die spoorloos verdween. Oud-Gorcum Varia 8, 1991, 116-120 (*vertrok begin 1806 van Boulogne naar Den Haag, was daar nog aan het eind van het jaar, maar vertrok met onbekende bestemming*)

17203. ——, Zij sneuvelden nodeloos!: zes Gorkumers lieten hun leven tijdens de Slag in de Javazee in de nacht van 27 op 28 februari 1942. Oud-Gorcum Varia 10, 1993, 116-123

17204. BLANCA CARLIER, JOSÉ Ma, Los colegios de pilotos, la academia de guardiamarinas y otros centros docentes de la armada. RHN 11, 1993, nr 40, 41-57

17205. BLÆSILD, BENNO e.a., Roundtable. Reviews of Poul Holm, Kystfolk: kontakter og sammenhænge over Kattegat og Skagerrak ca. 1550-1914, with a response by Poul Holm. IJMH 4, 1992, 2, 273-306

17206. BOISSEL, THIERRY, Bougainville, ou l'homme de l'univers. Parijs, Olivier Orban, 1991, 280 p., ill. (*biografie van Louis-Antoine de Bougainville, 1729-1811, wereldreiziger en 'marineman'*)

17207. BROEZE, FRANK, Australia, Asia and the Pacific: the maritime world of Robert Townes, 1843-1873. Australian Historical Studies 24, 1991, 221-238

17208. BROWN, SIDNEY G., RAY GAMBELL, Was James Bartley swallowed by a whale? MM 79, 1993, 87-88 (*beschrijft een gebeurtenis in februari 1891 in de omgeving van de Falkland eilanden*)

17209. BULLEY, ANNE, Free mariner: John Adolphus Pope in the East Indies, 1786-1821. Londen, British Association for Cemetaries in South Asia, 1992, 244 p., ill.

17210. BURTON, VALERIE, The myth of bachelor Jack: masculinity, patriarchy and seafaring labour. In: (*Colin Howell, Richard J. Twomey (eds.)*) Jack Tar in history (1991) 179-198

17211. BYRNE, T.B., Wing of the Manukau: captain Thomas Wing, his life and harbour, 1810-1888. Auckland (NZ), eigen uitgave, 1991, 470 p., ill.

17212. CALABRETTA, FRED, The picture of Antoine DeSant: focussing on New London's black maritime history. LMS 44, 1993, 93-95

17213. CARRADICE, Ph., Trained for the sea, but the Navy wouldn't have them. SB 66, 1992, 9, 719-727 (*opleiding voor de zeedienst aan boord van 'reformatory and industrial school ships', Engeland, circa*

1870 - circa 1935)

17214. CATTARUZZA, MARINA, Les ouvriers des chantiers navals d'Hambourg et le mouvement syndical allemand (1880-1913). Le Mouvement Social 1991, nr 156, 23-44

17215. CHILLINGWORTH, T.H., Tales from a liner's surgery. SB 67, 1993, 129-134, 213-217, 268-272 (*reis Sydney - Hong Kong - Honolulu - Southampton in de jaren 1950; autobiografisch*)

17216. CIORANESCU, ALEJANDRO, Christophe Colomb et ses biographes. Europe 452, april 1992, 14-23

17217. CORBEIJ, R.A., Recht door zee: Schoutbij-nacht Salomon Dedel 18-12-1736 tot 15-10-1800. Soest, eigen uitgave, 1992, 117 p., ill. (*aanwezig in bibliotheek Nederlands Scheepvaartmuseum*)

17218. COZANNET, YVON LE, GÉRARD DUCABLE, Le corsaire du Roi Soleil, Jean Daublet. Éditions du Rocher, 1991, 335 p., ill. (*biografie van een Frans zeeman, die zich afwisselend met handels- en oorlogsvaart op alle oceanen bezig hield*)

17219. DENING, GREG, Mr Bligh's bad language: passion, power and theater on the Bounty. Cambridge, Cambridge University Press, 1992, 464 p., ill. (*onderzoek naar de maatschappelijke en culturele gevolgen van de muiterij op de Bounty*)

17220. DIXON, CONRAD, To walk the quarterdeck: the naval career of David Ewen Bartholomew. MM 79, 1993, 58-63

17221. DODDS, M.T., C. BAPTIST, The loss of the 'Athelcrown'. ShMO 27, 1992, 7, 32-34; 8, 38-39 (*autobiografisch; in januari 1942 werd de United Molasses tanker 'Athelcrown' ten noorden van Ierland door een Duitse onderzeeboot getorpedeerd*)

17222. DOUGLAS-MORRIS, KENNETH, The Naval Long Service Medals 1830-1990. Londen, eigen uitgave, 1991, 287 p., ill.

17223. DRAKE BROCKMAN, MARGARET (ed.), The voyage of the May Queen: October 1877-January 1878. Braunton (Devon), Merlin Books, 1992, 128 p., ill. (*verslag van een reis Gravesend-Auckland, gebaseerd op het dagboek van Bertha en Mary Dobie*)

17224. DRUETT, JOAN (ed.), 'She was a sister sailor': Mary Brewster's whaling journals, 1845-'51. Mystic (Conn.), Mystic Seaport Museum's American Library, 1992, 492 p., ill.

17225. ——, 'She was a sister sailor': Mary Brewster, true woman, whaling wife. LMS 44, 1993, 98-104

17226. DUNCAN, ROBERT, ARTHUR McIVOR (eds.), Militant workers: labour and class conflict on the Clyde, 1900-1950. Edinburgh, Donald, 1992, 197 p., ill.

17227. DUQUESNE, JACQUES, Jean Bart. Parijs, Éditions du Seuil, 1992, 324 p., ill.

17228. ELLIS, D.B., Admiral Sir James Wisheart (1659-1723). Leatherhead & District Local History Society 5, 1991, 106-111

17229. EVEN, EDOUARD, Le capitaine de vaisseau Bernard Dubourdieu (1773-1811): vaillant marin Bayonnais de la République et de l'Empire. Marins et Océans 3, 1992, 103-122

17230. EYGENRAAM, P., François Darlan: un marin perdu par la politique. Neptunus 36, 1993, 1, 19-20

17231. FAASSE, GERARD, Een glaasje vloedwater: verhalen vanaf de loopplank. Utrecht, Uitgeverij Jan van Arkel, 1991, 108 p., ill. (*familieverhalen over de binnenvaart*)

17232. FAHEY, J.J., Pacific war diary; ed. by Von Hardesty. New York (NY), Houghton Mifflin, 1992, 426 p., ill. (*herziene uitgave van editie 1963; autobiografisch, WO II*)

17233. FALK, FRITZ JOACHIM, Auf Seglern unter der Elefantenflagge: aus dem Leben des Kapitäns Josias Andresen, Wyk (1817-1892). Wyk, Dr. Carl Häberlin-Friesenmuseum, 1992, 49 p., ill. (*betreft een in 1855 opgerichte Siamese rederij, waarvan de meeste kapiteins uit Noord-Friesland en Denemarken afkomstig waren*)

17234. FERNANDEZ GAYTAN, JOSÉ, Don Pedro Porter y Cassanate, navegante, descubridor, gobernador de Chile y almirante de la Mar del Sur. RHA 10, 1992, nr 39, 75-96 (*1611-1662*)

17235. FINCH, GEORGE E., Tiffy: the autobiography of a naval engineer. Worcester, Square One, 1991, 211 p., ill.

17236. FIRCKS, JOCHEN VON, ... und setzten zum Andenken Steine. Rostock, Hinstorff Verlag, 1992, 80 p., ill. (*over het gebruik om schepen in steen te vereeuwigen, onder andere op grafzerken*)

17237. FISCHER, LEWIS R., GERALD E. PANTING, Ethnicity and compensation on the sub-continent: patterns of maritime wages in India, 1863-1900. In: (*K.S. Mathew (ed.)*) Studies in maritime history (Pondicherry, 1990) 175-191

17238. FISCHER, LEWIS R., HELGE W. NORDVIK, Norwegian Matroser: wages and labour markets for seafaring labour, 1850-1914. Scandinavian-Canadian Studies 4, 1991, 77-96

17239. GERMAN, ANDREW W., This must be that animal called the sea-serpent: captain M'Quhae's sea monster. LMS 44, 1992, 74-75

17240. GIFFORD, LESLIE, Going 'beyond the pale': maritime history recognizes the African American. LMS 44, 1993, 95-97

17241. GIFFORD, PETER, The effects of the British seamen's strike of 1925 on Fremantle. GC 14, 1992, 73-87

17242. GRANIER, HUBERT, L'amiral de Ruyter au combat (1607-1676): le zélandais qui fit trembler l'Angleterre. Parijs, Economica, 1992, 201 p., ill.

17243. ——, Le vice-amiral Emmanuel Auguste de Cahideuc, comte du Bois de la Motte (1683-1764). Marins et Océans 3, 1992, 72-84

17244. GRIFFITHS, WILLIAM, My darling children: war from the lower deck. Londen, Leo Cooper, 1992, 165 p. (*autobiografische herinneringen uit WO II*)

17245. GUTTRIDGE, LEONARD F., Mutiny: a history of naval insurrection. Shepperton, Ian Allan, 1992, 318 p., ill.

17246. HACQUEBORD, L., K. VLIERMAN, Ceramiek van de 17de-eeuwse walvisvangstnederzetting Smeerenburg op Spitsbergen. Amersfoort, Stichting Corpus middeleeuws aardewerk, 1991, 116 p., ill.

17247. HAIR, P.E.H., A. JONES, R. LAW (eds.), Barbot on Guinea: the writings of Jean Barbot on West Africa 1678-1712. Londen, The Hakluyt Society, 1992, 2 dln, samen 916 p., ill. (*second series Hakluyt Society, vols. 175 & 176; beschrijving in de vorm van brieven van de bevolking, de producten, de scheepvaart, de slavenhandel enz. in het gebied van de Goudkust, tussen 1683-1712 geschreven door de in 1685 naar Engeland gevluchte Franse (slaven-) handelaar Jean Barbot*)

17248. HARRIS, W., The rogue's yarn: the seagoing life of captain 'Joe' Oram. Londen, Leo Cooper, 1993, 302 p., foto's (*eerste helft 20e eeuw; carrière 'van onderaf' bij Engelse koopvaardij en marine*)

17249. HAUDRERE, PHILIPPE, La Bourdonnais, marin et aventurier. Parijs, Éditions Desjonquères, 1992, 217 p., ill. (*18e eeuws zeeman, vooral werkzaam in het Verre Oosten*)

17250. HELLMAN, NINA, NORMAN BROUWER, A mariner's fancy: the whaleman's art of scrimshaw. New York, South Street Seaport Museum, 1992, 95 p., ill.

17251. HERRESHOFF, L.F., The wizard of Bristol: Capt. Nat. Herreshoff. Londen, Seafarer Books, 1992, 340 p., ill. (*herdruk van editie 1953; biografie van Nathaniel Green Herreshoff, Amerikaans jachtontwerper, 1848-1938, door diens zoon*)

17252. HINKKANEN, MERJA-LIISA, Expressions of longing, sources of anxiety?: the significance of contacts with home for Finnish sailors in London and Hull in the late nineteenth century. (*Proceedings*) People of the Northern seas (St. John's, 1992) 63-79

17253. HOLM, POUL, Fishermen's shares and maritime wages in Scandinavia, 1881-1910. IJMH 4, 1992, 2, 219-226

17254. HOWLETT, LORNA, The Oranje story. Z.pl., Oranje Hospitalship Association, 1991, 72 p., ill. (*betreft een Nieuwzeelandse organisatie*)

17255. JANZEN, OLAF UWE, 'Une petite republique' in Southwestern Newfoundland: the limits of imperial authority in a remote maritime environment. (*Proceedings*) People of the Northern seas (St. John's, 1992) 1-33

17256. JONES, HARRY, After darkness, light: the memoirs of a boy seaman. Worcester, Square One, 1991, 135 p., ill.

17257. KAUKIAINEN, YRJÖ, Five years before the mast: observations on the conditions of maritime labour in Finland and elsewhere. (*Proceedings*) People of the Northern seas (St. John's, 1992) 47-62

17258. KOZIAN, W., Linienschiffsleutnant Carl Weyprecht als Polarforscher. SI 44, 1993, 4, 35-36 (*1838-1881; reisde in 1872/73 aan boord van de 'Admiral Tegetthoff' naar het Noordpoolgebied; hij ontdekte Franz-Josefs-Land*)

17259. LAYTON, JAN G., Death of a merchant. (*Proceedings*) People of the Northern seas (St. John's, 1992) 81-98 (*Abraham Stenholm, een koopman uit het Noordzweedse Luleå, overleed in 1821*)

17260. LINDEBOOM, LUCAS, Zomaar een 'soerat' van oud-stoommachinist A. Blokzijl over de laatste reis van het ss 'De Greve' onder KPM-vlag. BW 47, 1992, 386-388 (*1922-1923*)

17261. LLOYD HUGHES, A., Owen Ladd - A Welsh passenger lost on the Lusitania. MW 15, 1992, 123-126 (*de Lusitania werd op 7 mei 1915 bij de Ierse kust getorpedeerd, waarbij 1198 van de 1959 opvarenden het leven verloren*)

17262. LLOYD, LEWIS, The Titanic's gallant Welsh officer, 1912: Harold G. Lowe of Penrallt, Barmouth. MW 15, 1992, 109-122

17263. LOOMEIJER, FRITS, Historisch perspectief: de integratie van het veilingheidsbegrip

in zeevaart en visserij. In: F.A. Veenstra, J.A. Stoop, Kotter 2000: veiligheids geïntegreerd (her)ontwerpen: methode Kindunos (IJmuiden, 1992) 95-113

17264. LOVELL, JOHN, Employers and craft unionism: a programme of action for British shipbuilding, 1902-05. BH 34, 1992, 4, 38-58

17265. LUTUN, BERNARD, L'épuration dans la Marine (1814-1817). RHA 1993, nr 190, 105-114

17266. MacDOUGAL, PHILIP, Phantoms of the high seas. Newton Abbot, David & Charles, 1991, 192 p., ill.

17267. MARLEY, DAVID F., 'We proposed to flee such harmful company': the untold story of Joris van Spilbergen's deserters in Mexico. In: (*Maria Jacobs (ed.)*) Dutch gifts (Windsor, Ont., 1991) 39-49

17268. ——, In the service of Spain: the extraordinary travels of Phillip Thompson. Virginia Cavalcade 40, 1991, 3, 100-109 (*Amerikaanse loods, in periode 1766-1774 aan boord van de Acapulco-Manila galjoenen*)

17269. MARTIN, JAY C., The principle of beneficence: the early history of the International Ship Masters' Association, 1886-1917. Hayes Historical Journal 11, 1991, 29-41

17270. MASCARENHAS, BARRETO, The Portuguese Columbus: secret agent of King John II. Basingstoke, Macmillan Press, 1992, 572 p., ill.

17271. MATTHEWS, JANE, Welcome aboard: the story of Seamen's Hospital Society and the Dreadnought. Buckingham, Quotes/Baron Birch, 1992, 148 p., ill.

17272. McARA, CHARLES, Mainly in minesweepers: a Scot at sea. Londen, R.J. Leach, 1991, 261 p., ill.

17273. McBRIDE, W.M., 'Normal' medical science and British treatment of the sea scurvy, 1753-1775. Journal for the History of Medical & Allied Sciences 46, 1991, 158-177

17274. MILTON, F.R., The fight against smuggling around Eastbourne and Newhaven. Eastbourne, Family Roots F.H.S., 1991, 94 p., ill.

17275. MINCHINTON, WALTER, His Majesty's coastguard. (*Proceedings*) People of the Northern seas (St. John's, 1992) 175-189 (*opgericht in 1822*)

17276. MINTIENS, A.E., De Antwerpse naties. Sirene 43, 1992, nr 192, 32-35 (*havenorganisaties voor de verwerking van allerlei categorieën handelswaar; de naties zijn een specifiek Antwerps fenomeen*)

17277. NÖLDECKE, INGEBORG, Das Silberschiff des Fürstbischofs Christoph Bernhard von Galen im Dom zu Münster in Westfalen. Beitr. zur deutschen Volks- und Altertumskunde 26, 1988/91, 123-128

17278. NORLING, LISA, 'How frought with sorrow and heartpangs': mariners' wives and the ideology of domesticity in New England, 1790-1880. NEQ 65, 1992, 422-446

17279. NORTH, CHRISTINE (ed.), 'Going to sea in 1912': reminiscences of an engineer on the Penvearn. MW 15, 1992, 85-108 (*het schip behoorde tot de Chellew Steam Navigation Company, zie nr 17000*)

17280. OCAMPO ANCIROS, JOSÉ ANTONIA (ed.), Maquinistas dela armada (1850-1990). Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1991, 187 p., ill. (*betreft machinisten*)

17281. OLIVER, SANDRA L., Mal de mer. LMS 44, 1993, 105-106

17282. PADFIELD, PETER, Donitz: the last Führer. Londen, Victor Gollancz, 1993, 534 p., ill.

17283. PALMER, RICHARD, GUS HINCKLEY, Lake Ontario mariner. Inland Seas 48, 1992, 82-98

17284. PARKER, GEORGE H., At the sharp end!: a shipbuilding autobiography. Glasgow, Nautical Publishing, 1992, 207 p., foto's (*autobiografie: van leerling tot directeur in de Schotse scheepsbouw; Parker werd in 1928 geboren in Dundee*)

17285. PAXTON, ROBERT O., Darlan, un amiral entre deux blocs: réflexions sur une biographie récente. Vingtième siècle nr 36, 1992, 3-19 (*reactie op een in 1989 verschenen biografie van Hervé Coutau-Bégarie en Claude Huan over deze Franse admiraal tijdens het regiem van Vichy*)

17286. PÉREZ-MALLAINA, PABLO E., Los hombres del océano: vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI. Sevilla, Servicio de publicaciones de la Diputación de Sevilla, 1992, 256 p., ill.

17287. PETERS, M., M.s. 'Franz Christian': Arbeitsleben an Bord eines Binnenschiffes. Dortmund, Westfälisches Industriemuseum, 1992, 96 p., ill. (*de 'Franz Christian' werd in 1929 in Lauenburg als motorschip gebouwd; het schip vormt nu onderdeel van het genoemde museum*)

17288. PLATT, RICHARD, The Ordnance Survey guide to smugglers' Britain. Londen, Cassell, 1991, 222 p., ill.

17289. PROCTOR, DAVID V., Musik an Bord in hansischen Raum. HG 110, 1992, 1-16

17290. PRONK CZN., S.E. (inl.), Merken bij de vleet: de verzameling Scheveningse handmerken van mevrouw N. Noordervliet-Jol. Scheveningen, Centrum voor Familiegeschiedenis van Scheveningen, 1992, 95 p., ill.

17291. RABEN, R., J. PENNINGS, Pieter Pous (1777-1851) en het lot van Zeeland. ZT 43, 1993, 18-21 (*ijverde voor het behoud van het archief van de VOC Kamer Zeeland*)

17292. RANFT, B.McL. (ed.), The Beatty papers. Vol. II, 1916-'27. Aldershot, Scolar Press in association with the Navy Records Society, 1993, 528 p., ill. (*vervolg van nr 12010*)

17293. RICHARDSON, WILLIAM, The mutiny of the Royal Indian Navy at Bombay in February 1946. MM 79, 1993, 192-201

17294. RODRIGUES, VICTOR LUIS GASPAR, Sebastião Lopes Lobato: um exemplo de ascensão social na India Portuguesa de quinhentos. Lissabon, Instituto de investigação científica tropical, 1992 (Serie Separatas no 234), 16 p. (*eerste helft 16e eeuw, Lopes Lobato was betrokken bij diverse maritieme operaties*)

17295. RÖSCH, GERHARD, Zur Bildung des Kaufmanns und Seefahrers in Nordeuropa: zwei Texte des 13. Jahrhunderts. HG 110, 1992, 17-42

17296. RUBIN, GERRY R., Durban 1942: a British troopship revolt. Londen, Hamilton, 1992, 148 p., ill. (*januari 1942*)

17297. RUDOLPH, WOLFGANG, Des Seemanns Bilderwelt: Volkskunst der Fahrensleute an der Ostsee-Küste von 1750 bis 1900. Hamburg, Ernst Kabel Verlag, 1993, 196 p., circa 230 ill., deels in kleur

17298. SALKIN, GENEVIEVE, Le triple destin de Jules Harmand. Parijs, Economica, 1992, 120 p., ill. (*scheepsarts, ontdekkingsreiziger in Indochina van 1866-1881 en diplomaat in Bangkok, Calcutta, Chili, Thailand en Japan tot 1906*)

17299. SALMON, M. STEPHEN, 'Rank imitation and the sincerest flattery': the Dominion Marine Association and the revision of the Canadian Coasting Regulations, 1922-1936. Northern Mariner 1, 1991, 3, 1-24

17300. SAXBY, RICHARD, Lord Bridport and the Spithead mutiny. MM 79, 1993, 170-178 (*betreft een weigering van een deel van de vloot van de Royal Navy om in 1797 vanuit Portsmouth uit te zeilen*)

17301. SEARS, JASON, Discipline in the Royal Navy, 1913-1946. War & Society (Australia) 9, 1991, 2, 39-60

17302. SELBY, W.F., A matelot's memories. Ilfracombe, A.H. Stockwell, 1991, 35 p., ill.

17303. SHULIMSON, JACK, Daniel Pratt Mannix and the establishment of the Marine Corps School of Application, 1889-1894. Journal of Military History 55, 1991, 469-485

17304. SOGNER, SÖLVI, Young in Europe around 1700: Norwegian sailors and servant-girls seeking employment in Amsterdam. In: (*Jean-Pierre Bardet, François Lebrun, René Le Mée (eds.)*), Mesurer et comprendre: mélanges offerts à Jacques Dupâquier (Parijs, 1993) 515-532

17305. SPRECKLEY, TONY, A Fleetwood celebration: navigation school, nautical college, nautical campus: the first 100 years 1892-1992. Blackpool, Blackpool & The Fylde College, 1991, 56 p., ill.

17306. SPRUIT, I.P., Dirck Fransz. Quispel: Rotterdams koopman en reder in de Gouden Eeuw. Rotterdam, eigen uitgave, 1993, 198 p., ill.

17307. STEPHENS, L.C., Pangbourne College: the nautical college and its history. Pangbourne, Pangbourne Coll., 1991, 180 p., ill.

17308. STRACHAN, MICHAEL, Sir Thomas Roe (1582-1644): a life. Norwich, Michael Russell, 1991, 352 p., ill. (*ontdekkingsreiziger, vernieuwer op het gebied van de stuurmanskunst en eerste Britse ambassadeur in Mogul India*)

17309. STRATH, BO, Les chantiers navals suédois et leurs ouvriers de 1890 à 1990. Le Mouvement Social 1991, nr 156, 95-115

17310. TANJA, J.F., Pieter Glavimans: constructeur generaal in de Bataafse en Franse Tijd. Leiden, eigen uitgave, 1992, 75 p. (*doctoraalscriptie, aanwezig in de bibliotheek van het Nederlands Scheepvaartmuseum*)

17311. TIRUMALAI, R., A ship song of the late 18th century in Tamil. In: (*K.S. Mathew (ed.)*) Studies in maritime history (Pondicherry, 1990) 159-164

17312. TOPP, ERICH, The odyssey of a U-Boat commander: recollections of Erich Topp; transl. by Eric C. Rust. Westport (CT), Praeger, 1992, 242 p., ill.

17313. VARACHAUD, MARIE-CHRISTINE, MICHEL VERGÉ-FRANCESCHI, ANDRÉ ZYSBERG, Qui étaient les capitaines de vaisseau du Roi-Soleil? RH 1992, nr 582, 311-338

17314. VILLETTE-MURSAY, PHILIPPE DE, Mes campagnes de mer sous Louis XIV: avec un dictionnaire des personnages et des batailles. Parijs, Librairie Jules Tallandier, 1991, 464 p., ill.

17315. VINCENT, CATHERINE, Fortune maritime et vie paroissiale dans la seconde moitié du XVe siècle: Saint-Vincent de Rouen. In: (*Philippe Masson, Michel Vergé-Franceschi (eds.)*) La France et la mer (Parijs, 1993) 239-249

17316. WAAG, ELS VAN DER, De beste visser van Volendam. Het Schokker erf, nr 21, september 1992, 2-7 (*interview met Harm - Hermanus Johannes - Sul, geb. 1906*)

17317. WARNER, RICHARD H., Captain John Deane: mercenary, diplomat and spy. (*Proceedings*) People of the Northern seas (St. John's, 1992) 157-173 (*eerste helft 18de eeuw*)

17318. WILLMANN, LOTHAR, HELMUTH PELZER, Sailors. Rostock, Hinstorff Verlag, 1991, 129 p., ill. (*betreft vooral de tijd van de zeilvaart*)

17319. (N.N.), 100 Jaar Vereniging Nederlandse Zeemanscentrale, 23 februari 1893 - 23 februari 1993. Rotterdam, Nederlandse Zeemans Centrale, 1993, 72 p., ill. (*uit de fusie in 1927 van de Zeemansbond en De Nederlandsche Zeemanscentrale ontstond de VNZ*)

17320. ——, Sjöstaden norrköping: skeppare gillet & skeppare societeten 1641-1991. Norrköping, Skeppare Gillets/Skeppare Societetens, 1991, 141 p., ill. (*over de schippersgildes en -verenigingen van Norrköping*)

Schip en scheepsbouw - algemeen

17321. ACERRA, MARTINE (ed.), Observations de Nicolas Nicolay d'Arfeuille, cosmographe du roi, touchant la diversité des navires (Paris, 1582). In: (*Philippe Masson, Michel Vergé-Franceschi (eds.)*) La France et la mer (Parijs, 1993) 339-352

17322. BAKKER, MAARTEN, Herstelplaats voor 's Lands vloot: van het Nieuwe Werk naar Rijkswerf Willemsoord. Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 1993, 168 p., ill.

17323. BARTLEY, DEREK A., Clwyd, Foryd or Port River of Rhuddlan: a century of shipbuilding on the river Clwyd. MW 15, 1992, 51-73 (*19de eeuw*)

17324. BOER, F. DE, De nieuwe Rijkswerf. Zeewezen 81, 1992, 9, 12-14 (*besteedt ook aandacht aan de geschiedenis van de Rijkswerf te Den Helder*)

17325. BREYER, SIEGFRIED, Die schweren Kreuzer der Admiral-Hipper-Klasse. Friedberg, Podzun-Pallas-Verlag, 1991, 48 p., ill.

17326. ——, Die ersten Grosskampfschiffe der Kaiserlichen Marine (Nassau- und Helgoland-Klasse). Friedberg, Podzun-Pallas-Verlag, 1991, 48 p., ill.

17327. BUXTON, I.L., The development of the merchant ship 1880-1990. MM 79, 1993, 71-82

17328. CHIGGIATO, ALVISE, Contenuti delle architetture navali antiche. Ateneo Veneto 178, 1991, 141-211

17329. COUPER, ALISTAIR (ed.), The shipping revolution: the modern merchant ship. Londen, Conway Maritime Press, 1992, 208 p., ill.

17330. DODSON, A., The fast minelayers. ShMO 27, 1992, 5, 14-17 (*'Abdiel'-klasse, vanaf 1939 in Engeland gebouwd*)

17331. GARDINER, R., The first frigates: ninepounder and twelve-pounder frigates, 1748-1815. Londen, Conway Maritime Press, 1992, 127 p., ill., tech. tek. (*'Ship Types' serie*)

17332. GILLMER, THOMAS C., Pride of Baltimore: the story of the Baltimore clippers. Camden (ME), International Marine, 1992, 240 p., ill.

17333. HARRIS, D.G., The Sverige class coastal defence ships. WA 1992, 80-98 (*'Sverige', 'Drottning Viktoria' en 'Gustaf V' werden onder publieke druk ter verbetering van Zweden's maritieme defensiekracht tussen 1912-1919 gebouwd*)

17334. HWANG KI CHUL, Le bateau torture de l'amiral Yi Sun-Sin. Marins et Océans 3, 1992, 33-52 (*in Korea aan het eind van de 16de eeuw gebouwde oorlogsschepen met een op een schildpad lijkende vorm*)

17335. ITANI, J., H. LENGERER, T. REHM-TAKAHARA, Japan's proto-battlecruisers: the Tsukuba and Kurama classes. WA 1992, 47-79 (*vier schepen, tussen 1904-1908 op de marinewerven van Kura en Yokosuka gebouwd*)

17336. JAEGER, WERNER, Das Modell einer Poon: Untersuchungen zur Rekonstruktion eines niederländischen Kleinschiffstyps mit Beiträgen von Tilmann Bechert und Christian-Peter Schmitz. Duisburg, Stadt Duisburg, 1992, 64 p., techn. tek., ill. (*Duisburger Beiträge zur Schiffahrts- und Schiffbaugeschichte, Heft 1*)

17337. JORDAN, J., The 'Le Hardi' class. WA 1992, 109-120 (*begin jaren 1930 neigde de Franse marineleiding tot de bouw van kleinere typen destroyers dan na WO I gebruikelijk was, de 'torpilleurs d'escadre'*)

17338. KENNEDY, K., Tyne-built liners of the 20th century. ShMO 27, 1992, 12, 18-21

17339. KOOP, G., K.-P. SCHMOLKE, Die schweren Kreuzer der Admiral Hipper-Klasse. München, Bernard & Graefe, 1992, 244 p., 409 foto's, plans, enz. (*Duitse kruiserklasse, gebouwd tussen 1935-1940: Admiral Hipper, Blücher, Prinz Eugen, Seydlitz en Lützow*)

17340. LAMBERT, ANDREW, Steam, steel and shellfire: the warship 1840-1905. Londen, Conway Maritime Press, 1992, 192 p., ill.

17341. LORENZ, EDWARD H., Economic decline in Britain: the shipbuilding industry, 1890-1970. Oxford, Clarendon Press, 1992, 166 p., ill.

17342. MARCH, E.C., The design 1013: 'Robert Dollar' type cargo ships of World War I. StB 49, 1992, 181-194

17343. NIJDEKEN, PIETER H., Die Zeesboote van Pommeren. SZ 16, 1992, 10, 7-12 (*houten vissersschuiten waarmee eeuwenlang op de Bodden werd gevist*)

17344. OSBORNE, BRIAN D., Robert Napier 1791-1876: the 'Father of Clyde Shipbuilding'. Dumbarton, District Libraries, 1991, 16 p., ill.

17345. RIETH, ÉRIC, Quelques réflexions sur l'histoire de la construction navale de la période 1492-1592. In: (*Philippe Masson, Michel Vergé-Franceschi (eds.)*) La France et la mer (Parijs, 1993) 27-40

17346. SICARD, DANIEL e.a., Saint-Nazaire et la construction navale. Nantes, Écomusée de Saint-Nazaire, 1991, 148 p.

17347. TODD, DANIEL, Industrial dislocation: the case of global shipbuilding. Londen, Routledge, 1991, 292 p., ill.

17348. VILLE, SIMON, Shipping technologies. In: (*D.J. Jeremy (ed.)*), International technology transfer: Europe, Japan and the USA, 1700-1914 (Aldershot, 1991) 79-94

17349. WILLIAMS, WILLIAM J., The Wilson administration and the shipbuilding crisis of 1917: steel ships and wooden steamers. Lewiston (NY), The Edwin Mellen Press, 1992, 220 p., ill.

17350. WISE, J., 'Second rate' warships. ShMO 27, 1992, 7, 18-21 (*serie anti-onderzeeboot fregatten van de R.N. 'Blackwood'-klasse, gebouwd tussen 1952-1955*)

17351. (N.N.), NV Wilton's Machinefabriek en Scheepswerf. Lekko 17, 1992, nr 179, 167-177 (*geschiedenis van het in 1854 te Rotterdam gestichte bedrijf met een overzicht van in gebruik geweest zijnde werfsleepboten*)

Schip en scheepsbouw - scheepsbouw

17352. DEWERPE, ALAIN, Construire des bateaux Ansaldo (1900-1915). Le Mouvement Social 1991, nr 156, 117-154

17353. HOORWEG, A., L.L. VAN MÜNCHING, De Newport News Shipbuilding & Dry Dock Company: always good ships! BW 47, 1992, 376-378 (*opgericht 1886 in Newport News, V.S.*)

17354. JENS, D., The Burmester story. The Yachtsman no. 3, nov./dec. 1992, 48-55 (*impressie van de geschiedenis van de in 1920 opgerichte Yacht & Bootswerft Burmester langs de Weser nabij Bremen*)

17355. MAARLEVELD, TH.J., Archaeology and early modern merchant ships: building sequence and consequences: an introductory review. (*Proceedings*) Rotterdam Papers VII (Rotterdam, 1992) 155-173 (*betreft de 16e eeuwse scheepsbouwpraktijk in West-Europa*)

17356. MACK, A.T., The influence of the French on British shipbuilding in the 18th century. Flagship: the journal of the World Ship Trust no 1, 1992, 14-26

17357. PARDEY, LARRY, Details of classic boat construction: the hull. New York, W.W. Norton & Company, 1991, 518 p., ill.

17358. POHLANDT, G., Der Spreewaldkahn. Logbuch 28, 1992, 132-136 (*houten schuiten die in het Spreewald het voornaamste vervoermiddel vormen*)

17359. RICE, W.H., 60 Years of submarine building at Chatham Dockyard. SB 66, 1992, 12, 939-945

17360. SALMON, A., A sideways launch: the technical and social history of James Pollock, Sons & Co. Ltd., shipbuilders and engineers of London and Faversham, 1875-1970. Rainham (Kent), Meresborough Books, 1992, 220 p., ill.

17361. SIMMONS, WALTER J., Lines, lofting and half models. Lincolnville Beach (ME), Duck Trap Woodworking, 1991, 159 p., ill.

17362. VAUGHAN, ADRIAN, Isambard Kingdom Brunel: engineering Knight-Errant. Londen, John Murray, 1991, 285 p., ill. (*19e eeuw*)

17363. WERNER, WALTER, Die Seldschukenwerft im Alanya: ein einzigartiges Bauwerk in der Türkei. Logbuch 28, 1992, 137-140

17364. WERST, W., Die seldschukische Schiffswerft von Alanya. SI 44, 1993, 4, 31-32 (*Turkije; in 1227 gebouwd*)

17365. ZEEMAN, SIEP, Het oeuvre van Colin Archer. SZ 17, 1993, 1, 14-17 (*bouwde niet alleen de 'Fram', maar daarnaast vooral loodsjollen en reddingboten; zie ook nr 17373*)

17366. (N.N.), The shipbuilder's repository, or a treatise on marine architecture ... The whole being intended as a complete companion for those naval architects, desirous of attaining a competent knowledge of that important art. Rotherfield, Jean Boudriot Publications, 1992, 566 p., 14 platen, één uitslaande plaat van een ontwerp van de 1788-editie (*facsimile-uitgave van oorspronkelijke editie*)

Schip en scheepsbouw - schip

17367. BACH, NIELS, Die Geschichte der Haikutter am Beispiel der Dagmar Aaen. Kiel, Alte Schiffe Verlag, 1992, 120 p., ill.
17368. BARKER, RAY, Victorious the world over. Worcester, Square One, 1991, 219 p., ill.
17369. BAUM, KARL-JOSEF, Hilfskreuzer S.M.S. Moewe (1915-1918) oder: der Weg zu einem Modell? Logbuch 29, 1993, 24-29
17370. BAYKOWSKI, UWE, Die Kieler Hansekogge: der Nachbau eines historischen Segelschiffes von 1380. Kiel, Rolf Kelling-Eischeid-Verlag, 1991, 91 p., ill.
17371. BRESLIN, BRUCE, The Queen of the Thames: technology on trial? GC 14, 1992, 31-48 (*gebouwd door Robert Napier & Sons op de rivier de Clyde, te water gelaten in 1870, leed op de eerste reis naar Australië schipbreuk op de Zuidafrikaanse kust*)
17372. BROELMANN, T., T. WESKI, Ewer Maria: Seefischerei unter Segeln: die Geschichte des Finkenwerder Fischewers 'Maria' HF 31 im Deutschen Museum. Gräfelring vor München, Urbes Verlag, 1992, 190 p., foto's (*de in 1880 in Hamburg gebouwde ever bevindt zich nu, gedeeltelijk opengewerkt, in het Deutsches Museum in München*)
17373. BROOD, HANS, 'Fram': het schip dat Colin Archer beroemd maakte. SZ 16, 1992, 10, 22-28 (*bouwer van de 'Fram', waarmee Nansen naar Arctica en Amundsen naar Antarctica voer*)
17374. BUSCH, FRITZ OTTO, The drama of the Schamhorst: a factual account from the German viewpoint; transl. Eleanor Brockett. Londen, Hale, 1991, 186 p., ill. (*oorspronkel. Duitse editie verscheen in 1956*)
17375. DIK, C.G., Michiel de Ruyter & De Zeven Provinciën. Franeker, Van Wijnen, 192 p., meer dan 600 ill. en 6 uitslaande platen (*bevat tevens biografie van De Ruyter*)
17376. DORLEIJN, PETER, Historische schouw HN 20 gered uit erfenis van Hoornse vissersvloot. Oud Hoorn 15, 1993, 7-9
17377. DUNNE, W.M.P., 'The frigate Constellation clearly was no more': or was she? AN 53, 1993, 77-97 (*zie nr 15903*)
17378. EMERSON, W.C., The second class battleship U.S.S. 'Maine'. WA 1992, 31-46 (*in 1888-1890 gebouwd op de New York Navy Yard*)
17379. ETAYO, CARLOS, La verdad sobre la Santa Maria, Pinta y Nina. Pamplona, eigen uitgave, 1991, 162 p., ill.
17380. GILLIG, JOHN S., The predreadnought battleship USS Kentucky. Register of the Kentucky Historical Society 88, 1990, 45-81
17381. GRAAF, R.P. DE, De heerkogge: een multi-purpose middeleeuws oorlogsschip. Mars et Historia 27, 1993, 1, 24-33
17382. GRÖBNER, JOHANN, Das französische 74-Kanonen-Schiff Achille (1803-05) und sein Modell. Logbuch 28, 1992, 148-160 en 29, 1993, 5-15 (*vervolg van nr 15868*)
17383. HANNIET, MICHEL, La véridique histoire des naufragés de la Méduse. Arles, Actes Sud, 1991, 600 p., ill.
17384. HAPPACH, ANTON, Der Brandtaucher von Wilhelm Bauer. Logbuch 28, 1992, 141-145 (*betreft een in 1850 te water gelaten duikboot*)
17385. HARTWIG, K.-H., Die Geschichte der Fram: Versuch einer Rekonstruktion. Logbuch 28, 1992, 128-131
17386. HOGBEN, G.C., Steam tug Wattle. Dog Watch 48, 1991, 11-16
17387. HOVING, A.J., Het oorlogsjacht de Heemskerck: het schip waarmee Abel Tasman Nieuw Zeeland ontdekte. Amsterdam, Rijksmuseum, 1992, 56 p., ill. (*xerox uitgave*)
17388. KAAK, MAURICE, De Hollandse boot. SZ 17, 1993, 1, 32-35, 2, 36-37 en 3, 36-38 (*voor vele doeleinden gebruikt boottype met aakvorm*)
17389. KARTING, H., 'Grete Clausen', ein wenig bekanntes Schullschiff. SI 44, 1993, 2, 29-30 (*driemastschoener, in 1901 in Thuroe gebouwd, op 10 december 1929 bij Sylt vergaan*)
17390. KLOSNER, REINHARD E., KARL F. FRITZ, Das Dampfschiff Hohentwiel ... wieder in Fahrt auf dem Bodensee. Konstanz, Stadler Verlagsgesellschaft, 1992, 145 p., ill. (*gebouwd in 1911 en weer in de vaart gebracht medio 1990*)
17391. KOHLER, P.C., To shining sea: s.s. 'Manhattan' & s.s. 'Washington'. StB 49, 1992, 195-209 (*vervolg van nr 16536*)
17392. KRAMER, JAAP A.M., De Scouting 'Explorer'. SZ 17, 1993, 3, 20-22 (*reactie op nr 17416*)
17393. LEATHER, J., The ultimate Christmas present. The Yachtsman no. 4, jan./febr. 1993, 26-33 (*de geschiedenis van de 'Satanita', gebouwd in 1892 in Southampton bij J.G. Fay & Company; het grootste kotterjacht ooit gebouwd*)
17394. LEEK, B.M., These splendid ships: Alfred Holt & Co's 'Talthybius' of 1912. SB 66, 1992, 8, 613-618
17395. ——, These splendid ships: C(ompagnie) M(aritime) B(elge)'s 'Baudouinville' of 1950. SB 66, 1992, 9, 694-699
17396. ——, These splendid ships: Huddart Parker's 'Westralia' of 1928. SB 66, 1992, 12, 952-957
17397. ——, These splendid ships: The Irish lighthouse tender 'Granuaile' of 1948. SB 66, 1992, 10, 811-814
17398. ——, These splendid ships: The Royal Research Ship 'Discovery' of 1901. SB 66, 1992, 11, 872-876
17399. ——, These splendid ships: the Esso Petroleum Co.'s tanker 'Esso Ipswich' of 1960. SB 67, 1993, 196-201
17400. ——, These splendid ships: the 'Flower'-class corvette of the Second World War. SB 67, 1993, 381-386
17401. ——, These splendid ships: the Prince Line motorship 'Northern Prince' of 1929. SB 67, 1993, 34-39
17402. ——, These splendid ships: Royal Mail Line's 'Loch Gowan' of 1954. SB 67, 1993, 273-276
17403. ——, These splendid ships: the Suez Canal Authority's tug 'Shahm' of 1960. SB 67, 1993, 110-112
17404. LEMMERS, ALAN, Dutch submarine design from 1839: more unusual exhibits from the Marinemodellenkamer collection. MS 82, 1992, 51-57
17405. LUIJENDIJK, GERT JAN, Een kwart eeuw Botterbehoud. Tagrijn 1993, 1/2, 4-10
17406. MALCOLMSON, BOB, HMS Lawrence: commodore Yeo's unique first-rate. FreshWater 6, 1991, 2, 27-36
17407. MCCART, N., P & O's first three-stackers. ShM 28, 1993, 3, 32-35 (*passagiersstoomschepen 'Naldera' en 'Narkunda', in 1913-1920 gebouwd bij Caird & Co., Greenock*)
17408. NOTTELMANN, DIRK, U.S.S. Cairo: ein 'Meilenstein' in der Seekrieggeschichte. Logbuch 29, 1993, 15-20 (*begin 1862 tijdens de Amerikaanse Burgeroorlog in gebruik genomen en aan het eind van dat jaar op een mijn gelopen en gezonken: het eerste schip dat op deze wijze onschadelijk werd gemaakt*)
17409. O'BRIEN, BRENDAN, Speedy justice: the tragic last voyage of His Majesty's Vessel Speedy. Buffalo (N.Y.), University of Toronto Press, 1992, 167 p., ill.
17410. PREUSS, GERHARD, Denis Papin und sein Schaufelradboot von 1703/04. Logbuch 29, 1993, 9-12
17411. PROSS, NIKOLAUS, Schiff ohne Zukunft: seit 1991 liegt in Bremerhaven die Mikhail Kalinin auf. Logbuch 29, 1993, 17-18 (*bouwjaar 1958, oorspronkelijk als passagiersschip op de lijn Leningrad-Stockholm ingezet, later op allerlei andere trajecten en tenslotte als cruiseschip*)
17412. QUITE, P., Willem Ruys: verhalen van de 214, het vlaggeschip van de Lloyd. Vlissingen, Uitgeverij ADZ, 1992, 122 p., foto's
17413. RASTROM, ARTHUR, The loss of the Titanic. Westbury, Titanic Signals Archive, 1991, 50 p., ill.
17414. ROBERTS, J., The battleship 'Dreadnought'. Londen, Conway Maritime Press, 1992, 156 p., ill., techn. tek. (*gebouwd 1905/1906 in Portsmouth; 'Anatomy of the Ship' serie*)
17415. ROBERTSON, R.G., H.M.S. 'Exeter'. ShMO 27, 1992, 8, 14-17 (*Engelse kruiser, gebouwd in 1928-29 in Devonport*)
17416. ROMBURGH, C.P.P. VAN, De Lelieschouw: de eerste eenheidsboot van de waterscouts. SZ 17, 1993, 3, 13-18 (*eerste serie werd in 1949 gebouwd; daarnaast aandacht voor de Lelievlet, waarvan de eerste proefvaart in 1956 plaatsvond*)
17417. SCOTT, KENNETH, HMS Tormentor 1940-1946. Inverness, eigen uitgave, 1991, 242 p., ill.
17418. SHAW, GORDON C., S.s. Manitoulin in 1946: 'different, delightful and so inexpensive'. FreshWater 6, 1991, 2, 3-16
17419. STAMMERS, MICHAEL, JOHN KEARON, The Jhelum: a Victorian merchant ship. Stroud, Alan Sutton, 1992, 150 p., ill. (*gebouwd in 1849 te Liverpool; de romp ligt nog steeds in Stanley Harbour op de Falklands*)
17420. STREET, SEAN, The wreck of the Deutschland. Londen, Souvenir, 1992, 208 p., ill.
17421. VEEN, GERT VAN DER, De restauratie van de punter KU 11. Tagrijn 1992, nr 4, 21-24 (*met informatie over de geschiedenis van deze in 1912 gebouwde punter*)
17422. WEEMS, JOHN EDWARD, The fate of

the Maine. College Station (TX), Texas A & M University Press, 1992, 207 p., ill.

17423. WIJNGAARDEN, PIETER VAN, PRUDENT STAAL, Dornier DO-24: herinneringen aan een legendarische vliegboot. Bergen (NH), Bonneville, 1992, 144 p., ill.

17424. WILSON, ROY, Passenger steamers of the Glasgow & South Western Railway. Truro, Twelveheads, 1991, 96 p., ill.

Schip en scheepsbouw - voortstuwing

17425. GRIFFITHS, D., Sail assisted powered lines: the early years. Windship News, 1992, nr 23, 10-13

Schip en scheepsbouw - bewapening

17426. BOUDRIOT, J., L'artillerie de mer: marine Française 1650-1850. Parijs, Editions Ancre, 1992, 198 p. tekst & ill., 93 bladen met technische tekeningen

17427. BROWN, D.K., Second world war cruisers: was armour really necessary? WA 1992, 121-131 (*analyse van de schade door Engelse kruisers tussen 1939-1945 bij uiteenlopende soorten acties opgelopen*)

17428. CANISIUS, W.G.H.M., An American gun in the Netherlands. AN 53, 1993, 51-56 (*betreft een repeterend geweer, in gebruik in het begin van de 19de eeuw, waarvan er slechts twee bewaard zijn gebleven*)

17429. DUCASSE, C.R., La mise à terre des canonniers de marine sous l'Ancien Régime. RHA 1992, nr 189, 70-79

17430. ——, La mise à terre des canonniers de marine au XIXe siècle. RHA 1993, nr 190, 115-124

17431. ITANI, J., T. REHM-TAKAHARA, Japanese special attack weapons. WA 1992, 170-184 (*WO II; het gaat met name om de mini-onderzeeboten*)

17432. LYNCH, Th.G., Countering the magnetic mine: 1939-1945 and to the present. WA 1992, 185-196

17433. McBRIDE, K., After the dreadnought. WA 1992, 99-108 (*ontwikkelingen bij de Engelse marine in het verbeteren van het geschut aan boord van kapitale schepen, 1906-1909*)

17434. SCHELL, SIDNEY H., Submarine weapons tested at mobile during the Civil War. Alabama Review 45, 1992, 163-183

Maritieme archeologie

17435. COATES, JOHN, JOHN MORRISON, The sea trials of the reconstructed Athenian trireme Olympias: a reply to Lucien Basch. MM 79, 1993, 131-141 (*reactie op recensie in MM 73, 1987, 93-105*)

17436. CRUMLIN-PEDERSEN, OLE, Bådgrav og gravbåde på Slusegård. In: Slusegårdgrav pladsen: III. Jysk Arkaeologisk Selskab Skriften XIV (Aarhus, 1991) 97-266 (*betreft bootgraven uit de periode 100-250 na Chr.*)

17437. HOFFMANN, PER, DETLEV ELLMERS, Ein Frachter aus der Zeit Karls des Grossen. Bremer Archäologische Blätter, Neue Folge '90/'91 (1991), 33-37

17438. HOVERS, R., Lutine-spijkers op laag water: ingenieurs in de ban van goud beladen wrak voor Terschelling. Polytechnisch Weekblad nr 3, 22 januari 1993, p. 7

17439. L'HOUR, M., E. VEYRAT, Les épaves de La Hougue: premier résultat des fouilles sous-marins. (*Catalogus*) Des vaisseaux et des hommes (Saint-Vaast-La-Hougue, 1992) 59-66

17440. MEIJER, F.J.A.M., Een duik in een zee van bronnen: oude geschiedenis vanaf de bodem van de Middellandse Zee. Amsterdam, J.C. Gieben, 1993, 32 p., ill.

17441. NASH, MIKE, Recent work on the Sydney Cove historic shipwreck. Bulletin of the Australian Institute for Maritime Archaeology 15, 1991, 1, 37-47

17442. NIBBI, ALESSANDRA, Stone anchors: the evidence re-assessed. MM 79, 1993, 5-26

17443. OATES, JOAN (ed.), Ancient trade: new perspectives. World archaeology 24, 1993, 3, 315-483

17444. OSTMO, E., A local ship picture tradition of the Bronze and early Iron ages in south-east Norway: new evidence from rock carvings at Dalbo. World Archaeology 17, 1991, 220-232

17445. PARKER, A.J., Ancient shipwrecks of the Mediterranean and the Roman provinces. Oxford, Hadrian Books Ltd., 1992, ill. (*British Archaeological Reports, International Series, vol. 580*)

17446. PASTRON, ALLEN G., JAMES P. DELGADO, Archaeological investigations of a mid-nineteenth century ship-breaking yard, San Francisco, California. Historical Archaeology 25, 1991, 3, 61-78

17447. RECH, MANFRED, Übersicht der Schiffsfunde auf Bremer Gebiet. Bremer Archäologische Blätter, 1990/91, 25-32

17448. SINGER, STEVEN D., Shipwrecks of Florida. Sarasota (FL), Pineapple Press, 1992, 368 p., ill.

17449. TRIEBE, RICHARD, MARK WILDERAMSING, The mystery of the Nuestra Senora de Regla: underwater archaeology in North Carolina. Prologue 24, 1992, 7-17

17450. TROTZIG, GUSTAF, Craftmanship and function: a study of metal vessels found in Viking Age tombs on the island of Gotland, Sweden. Stockholm, The Museum of National Antiquities, 1991, 278 p., ill.

17451. WILLIAMS, ALAN, CATHERINE CLARK, A river Severn trow at Lydney, Gloucester: an archaeological and naval architectural investigation for English heritage. Ironbridge (Telford), Ironbridge Gorge Museum Archaeology Unit, 1992, 22 p., ill.

Stuurmanskunst

17452. BEDINI, SILVIO A., The pulse of time: Galileo Galilei, the determination of longitude and the pendulum clock. Florence, L.S. Olschki, 1991, 132 p., ill.

17453. BROOKS, JOHN, The circular dividing engine: development in England 1739-1843. Annals of science 49, 1992, 101-135

17454. CLINE, DUANE A., Navigation in the age of discovery: an introduction. Rogers (Ark.), Montfleury, 1991, 214 p., ill.

17455. FENTON, P.C., The navigator as natural historian. MM 79, 1993, 44-57

17456. GENT, R.H. VAN, J.H. LEOPOLD, De tijdmeters van de Leidse sterrewacht. Leiden, Museum Boerhaave, 1992, 48 p., ill.

17457. HOLBROOK, MARY, Science preserved: a directory of scientific instruments in collections in the United Kingdom and Eire. Londen, HMSO, 1992, 271 p., ill.

17458. LLOYD, LEWIS, Mrs. Ellen Edwards of Caernarfon, teacher of navigation and seamanship. MW 15, 1992, 78-80 (*1810-1889*)

17459. MENNIM, ELEANOR, Transit circle: the story of William Simms, 1793-1860. York, William Sessions, 1992, 316 p., ill. (*Simms was een belangrijk ontwerper van onder andere nautische instrumenten*)

Kartografie en oceanografie

17460. BAUZA, CARLOS A., Tres cartes inéditas de Felipe Bauzá a Alexander von Humboldt. RHA 10, 1992, nr 39, 59-74 (*brieven uit 1804, 1805 en 1826 over geografische en metereologische onderwerpen*)

17461. CEREZO MARTINEZ, RICARDO, La carta de Juan de la Cosa (I). RHA 10, 1992, nr 39, 31-48 (*wereldkaart uit de tijd van Columbus*)

17462. DAVID, A., Captain Cook's first chart. MC nr 60, 1992, 10-11 (*manuscript kaart van de Bay of Gaspé op de Noordamerikaanse oostkust, aanwezig in het Hydrographic Office in Taunton en nu toegeschreven aan Cook, 1758*)

17463. FISCHER, SUZANNA, The origins of the station pointer. International Hydrographic Review 68, 1991, 119-126

17464. GUISO, MARIA ANTONIETTA, NICOLETTA MURATORE (eds.), Ad usum navigantium: carte nautiche manoscritte di Gerard van Keulen 1709-1713. Rome, Instituto Poligrafico e Zecca della Stato, 1992, 213 p., ill. (*catalogus van 85 manuscriptkaarten van G. van Keulen in de Biblioteca Angelica te Rome*)

17465. HOWSE, DEREK, Some early tidal diagrams. MM 79, 1993, 27-43 (getijdetabellen uit 1375, circa 1544, 1546, 1569, 1583 en 1598)

17466. LESTRINGANT, FRANK, Les cosmographes du roi: André Thevet et Nicolas de Nicolay. In: (*Philippe Masson, Michel Vergé-Franceschi (eds.)*) La France et la mer (Parijs, 1993) 217-227

17467. MARTIN MERAS, MARIA LUISA, La versión espanola del mapa de los dominios Británicos y Franceses de Norteamérica de John Mitchell. RHA 10, 1992, nr 39, 49-58

17468. RICHARDSON, W.A.R., Cartographical clues to three sixteenth-century shipwrecks in the Indian Ocean. GC 14, 1992, 1-20 (*betreft de relatie van drie scheepswrakken uit de 16de eeuw met twee inscripties op een fictief gedeelte van de kaart van het zuidelijk halfrond van Gerard Mercator*)

17469. RIVERA NOVO, BELÉN, LUISA MARTIN-MERAS, Cuatro siglos de cartografía en América. Madrid, Mapfre, 1992, 272 p., ill. (*met de nadruk op maritieme kartografie*)

17470. SCURFIELD, G. & J.M., Peering in maps for ports and piers, and roads: 100 years charting of the coast of Victoria, Australia. MC 1993, nr 62, 14-20

17471. VRIES, D. DE, Kaarten en koersen van de kraal. In: De Nieuwe Wereld en de Lage Landen: onbekende aspecten van vijfhonderd jaar ontmoetingen tussen Latijns Amerika en Nederland (Amsterdam, 1992) 11-30

Havens en waterwegen

17472. BATES, L.M., Thames cavalcade: the heyday of the haven. Lavenham, T. Dalton, 1991, 198 p., ill.

17473. BORRUEY, RENÉ, JEAN-DENIS ESPINAS, ANTOINE PICON, Marseille, ville & port. Marseille, Parenthèses, 1991, 221

p., ill.

17474. BOURNE, RUSSELL, Floating West: the Erie and other American canals. New York, W.W. Norton, 1992, 232 p., ill.

17475. DAM, AREND VAN, Heen en weer heen: over pontjes, voetveren, veerlieden en veerhuizen. Baarn, Uitgeverij Hollandia, 1992, 151 p., ill.

17476. DONIA, H., Patente jongens, enig soort: de geschiedenis van het vak van waterklerk (in Rotterdam). Rotterdam, Donia Pers Produkties, 1992, 42 p., foto's (*uitgegeven ter gelegenheid van het 60-jarig bestaan, in 1990, van de Rotterdamsche Waterklerken Vereeniging*)

17477. FARDET, MARC (ed.), Enquête, du 24 août 1551, relative à la construction d'un port à Royan. In: (*Philippe Masson, Michel Vergé-Franceschi (eds.)*) La France et la mer (Parijs, 1993) 290-310

17478. GARI, B., Why Almería?: an Islamic port in the compass of Genoa. Journal of Medieval History 18, 1992, 211-233

17479. KAACK, HANS GEORG, Von der Stecknitz zum Stecknitzkanal: ein Transportweg im geschichtlichen Wandel. Lauenburgische Heimat 129, 1991, 3-50

17480. KUNZ, ANDREAS, La modernisation d'un transport encore préindustriel pendant l'ere industrielle: le cas des voies navigables de l'Allemagne Imperiale de 1871 à 1918. Histoire, économie et société 11, 1992, 19-32

17481. LUMBY, A.B., The development of the port of Durban during the 'long capitalist boom'. GC 14, 1992, 105-113

17482. MALFOY, LOUIS, Le meuble de port: un patrimoine redécouvert. Parijs, Les éditions de l'amateur, 1992, 160 p., ill.

17483. MALSTER, B., B. JONES, A vistorian vision: the building of Ipswich Wet Dock. Ipswich, Ipswich Port Authority, 1992, 88 p., ill. (*aangelegd in 1842*)

17484. MANNEVILLE, PHILIPPE, La fondation du port du Havre (1517) et son premier développement. In: (*Philippe Masson, Michel Vergé-Franceschi (eds.)*) La France et la mer (Parijs, 1993) 323-338

17485. MEYER, JEAN, Nantes au XVIe siècle: tentative de mise en situation. In: (*Philippe Masson, Michel Vergé-Franceschi (eds.)*) La France et la mer (Parijs, 1993) 91-126

17486. MOLLAT DU JOURDIN, MICHEL, Les ports normands à la fin du XVe siècle. In: (*Philippe Masson, Michel Vergé-Franceschi (eds.)*) La France et la mer (Parijs, 1993) 83-90

17487. OLUKOJU, AYODEJI, Background to the establishment of the Nigerian ports authority: the politics of port administration in Nigeria, c. 1920-1954. IJMH 4, 1992, 2, 155-173

17488. PILZ, M., Der Hafen Regensburg zur Weimarer Zeit. Donau-Schiffahrt VI, 1992, 71-83

17489. RATSMA, P., Topografische ontwikkelingen in Rotterdam in relatie tot handel, scheepvaart en nijverheid van de dertiende tot de zestiende eeuw. (*Proceedings*) Rotterdam Papers VII (Rotterdam, 1992) 135-153

17490. RÜMELIN, B., Wasserstraszenprojekte in Einzugsgebiet der Donau. Donau-Schiffahrt VI, 1992, 9-17 (*historisch overzicht*)

17491. SCHALIES, INGRID, Zur Geschichte des Lübecker Hafens: jüngste Erkenntnisse der archäologischen Forschung. Der Wagen: ein lübeckisches Jahrbuch 1992, 206-216

17492. SCHLESZMANN, H., Der 'Ludwig-Donau-Main-Kanal' und die Mainschiffahrt. Donau-Schiffahrt VI, 1992, 19-29 (*eerste helft 20e eeuw*)

17493. SPRANGERS, H., Een aanwinst: de Bredase stadskraan. Breda's Museum Post 1, 1992, 2/3, 4-5 (*reconstructiemodel van de stadskraan van Breda, 14e eeuw*)

17494. WEIDINGER, ULRICH, Geschichte des Bremer Hafens in Mittelalter und früher Neuzeit. Hagen, Fernuniversität-Gesamthochschule, 1991, 245 p., ill.

17495. ZOONEN, D. VAN, Drie forten bij Tjlatjap. Mars et Historia 27, 1993, 1, 33-42 (*de drie forten dienden tot bescherming van de enige bruikbare haven aan de zuidkust van Java*)

17496. (N.N.), De ontwikkeling van de scheepsvaart en de Dedemsvaart. Hasselthistoriael 9, 1992, 3, 6-11 en 4, 4-5

Zee- en binnenvaartrecht

17497. MANLIK, K.-H., Die internationale Donau: Geschichte der Donaukommissionen. Donau-Schiffahrt VI, 1992, 85-95 (*circa 1880-heden*)

17498. TAILLEMITE, ÉTIENNE, Les ordonnances de marine au XVIe siècle. In: (*Philippe Masson, Michel Vergé-Franceschi (eds.)*) La France et la mer (Parijs, 1993) 55-68

17499. VERKERK, C.L., Het tolsysteem in het mondingsgebied van Rijn, Maas en Schelde tot de elfde eeuw. (*Proceedings*) Rotterdam Papers VII (Rotterdam, 1992) 39-49

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: BUREAU MARCUS - AMSTELVEEN