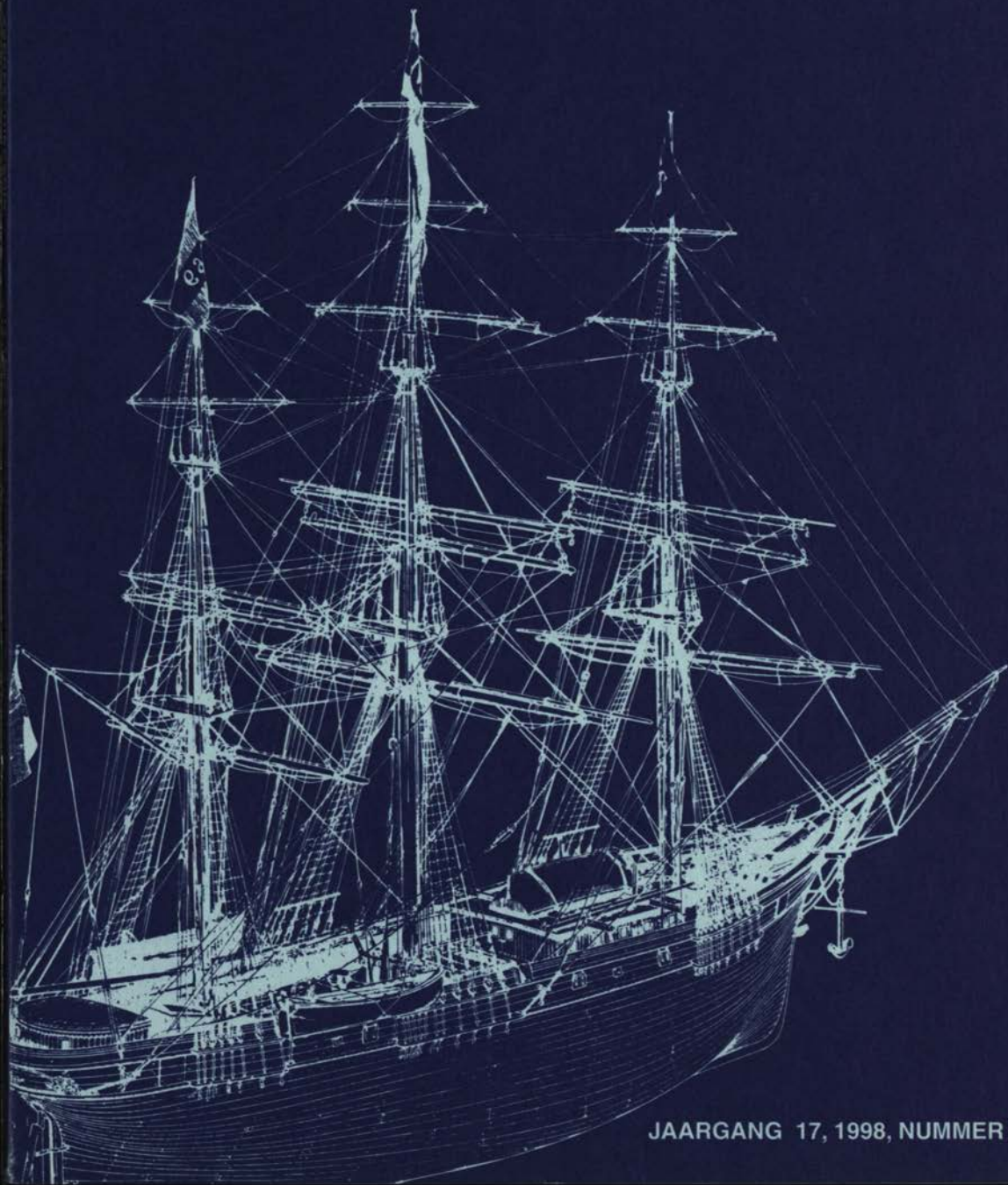


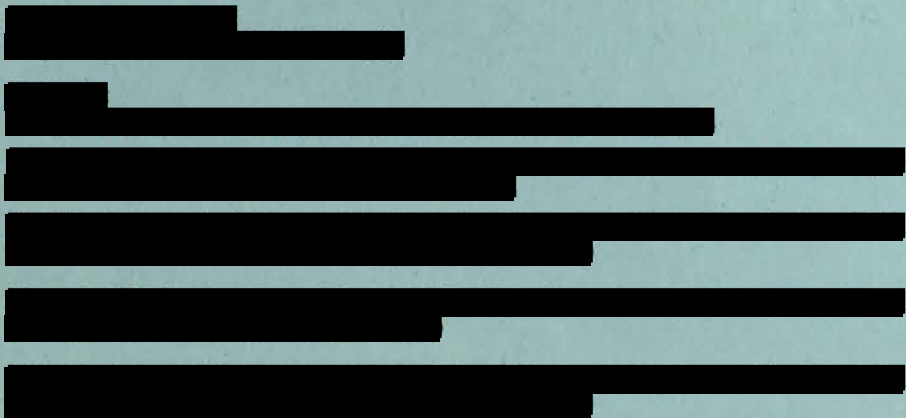
Tijdschrift voor zeegeschiedenis



JAARGANG 17, 1998, NUMMER 2

TIJDSCHRIFT VOOR ZEEGESCHIEDENIS

Verschijnt tweemaal per jaar. Uitgegeven door de Nederlandse Vereniging voor Zeege-
schiedenis met steun van Oostersche Handel en Reederijen. Voortzetting van de *Medede-
lingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegegeschiedenis* (1961-1981).
ISSN 0167-9988



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 belang-
stelling te wekken voor de zeegegeschiedenis en de studie daarvan te bevorderen door
samenwerking tussen de leden en van dezen met andere instanties, zowel nationaal als
internationaal. Zij doet dit onder meer door tweemaal per jaar een bijeenkomst met lezing
te organiseren in een maritiemhistorische omgeving, door excursies en symposia.

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

BESTUUR:
Dr. J.P. Sigmond, *voorzitter*
Drs. P.G.M. Diebels, *secretaris*
Mevr. dr. A.M.C. van Dissel, *penningmeester*
Mevr. drs. I.B. Jacobs
S. Sijbesma
Dr. L. Sicking
H.K. Stapel

Aanmelding voor het lidmaatschap bij de secretaris: [redacted]

Contributie (1994): inclusief het abonnement op het *Tijdschrift voor zeegegeschiedenis*
f 55,- (binnenland) (tot 26 jaar f40,- na opzending fotocopie paspoort aan penning-
meester) en f 70,- (buitenland) over te maken op postgirorekening 390150 ten name van
de penningmeester van de vereniging te Oegstgeest.

Leden- en abonnementenadministratie: Mevr. dr. A.M.C. van Dissel [redacted]

Tijdschrift voor zeegegeschiedenis

JAARGANG 17, NR. 2

SEPTEMBER 1998

De Nederlandse Vereniging voor Zeegegeschiedenis heeft in de tijd van Peter de Grote...
[The rest of the page contains a table of contents with titles and authors, which is mostly illegible due to the image quality and orientation.]

Van de redactie

In dit tijdschriftnummer vindt u vier artikelen over de maritieme geschiedenis van de zeventiende en achttiende eeuw. Daarbij stappen we over de grens heen, om te kijken naar de Pomoorse scheepsbouw in het begin van de achttiende eeuw. In het vertaalde artikel van V. Bryzgalov blijkt, dat de Russische scheepsbouwers door hun tsaar Peter de Grote gedwongen werden West-Europese typen schepen te gaan maken.

De scheepsbouw speelt ook een hoofdrol in de artikelen van Kamer en Van 't Zand. De discussie rondom de bouw van zeventiende-eeuwse schepen is op dit moment volop gaande, en de bevindingen van de heer Kramer zullen daaraan een volgend 'hoofdstuk' toevoegen. Van 't Zand neemt de bouw van één specifiek zeventiende-eeuws schip onder de loep, de *Eendracht*, en kijkt daarbij niet alleen naar de bouwtechnische aspecten maar vooral naar het wel en wee rondom de opdracht en de uitvoering van de bouw.

Het laatste artikel, van de hand van De Groot, vertelt zeer gedetailleerd over het doen en laten van de Nederlandse luitenant-admiraal Cornelis Schrijver in 1748, het laatste jaar van de Oostenrijkse Successieoorlog. De Staten-Generaal speelden in deze oorlog als bondgenoot van Groot-Brittannië een kleine rol.

Irene Jacobs

BIJDRAGEN

- De Pomoorse scheepsbouw in de tijd van Peter de Grote
(Viktor V. Bryzgalov
vertaling Jan Willem Veluwenkamp) 123
- Gehannes met een admiraalsschip: de bouw van de "Eendracht" (1652-1654)
(Laura van 't Zand) 135
- De functie en wijze van aanbrengen van de scheerstroken en de spantvormen van zeventiende-eeuwse schepen
(Hendrik N. Kamer) 145
- Terecht- en Teleurstelling op de Taag. Het handelen van luitenant-admiraal Cornelis Schrijver op de rivier van Lissabon in 1748
(S.J. de Groot) 153
- MEDEDELINGEN**
- .C.M. Warnsinckprijs van de Nederlandse Vereniging voor Zeegegeschiedenis 1998
Over de auteurs 165
- LITERATUUR**
- Schepen uit de klei 166
- Boekbesprekingen 174
- Boekaankondigingen 184
- Nieuwe boeken en artikelen
(P. Boon) 187
- AGENDA** 220

De Pomoorse scheepsbouw in de tijd van Peter de Grote.

Viktor V. Bryzgalov
vertaling Jan Willem Veluwenkamp

Inleiding

Bij de bestudering van de geschiedenis van de Pomoorse¹ scheepsbouw kunnen verschillende aspecten worden onderscheiden. Een eerste aspect is de wettelijke basis van de bedrijfstak, gevormd door ukazen, verordeningen en andere juridische en bestuurlijke instrumenten. Een tweede aspect betreft de beschikbaarheid van scheepsbouwmaterialen: hout, teer, hennep, metaal, etc. De financiële kant van de zaak is ook belangrijk: een nieuw schip wordt alleen besteld als het kan worden betaald. Verder zijn er voor de scheepsbouw vaklieden nodig: scheepstimmerlieden, smeden, spinners, wevers, etc. En tenslotte is de beschikbaarheid van professionele zeelieden – schippers en scheepsgezellen – natuurlijk van eminent belang, alsmede de mogelijkheden hen op te leiden. Soms zijn al deze componenten aanwezig, maar het komt ook voor dat er enkele ontbreken. In voorliggend artikel wordt onderzocht welke gevolgen de hervormingen van Peter de Grote voor de Pomoorse scheepsbouw hadden. Want in de tijd van Peter de Grote werden ukazen uitgevaardigd om de overgang te bewerkstelligen van de bouw van traditionele Noord-Russische scheepstypen naar de bouw van West-Europese scheepstypen.

De Pomoorse scheepsbouw voor de hervormingen van Peter de Grote

Tegen het begin van de achttiende eeuw bereikte de Pomoorse scheepsbouw het hoogtepunt van zijn ontwikkeling. Op de 'vlotbouwplaatsen', de scheepswerven van het

Russische Noorden, hadden de plaatselijke scheepsbouwers en timmerlieden schepen ontwikkeld die volmaakt waren aangepast aan de vaart onder de ruige arctische omstandigheden die heersen op de Witte Zee en de Barentssee – de Noordelijke IJszee. Deze zeilschepen – *lod'i*, *Nova-Zembla-koči*, *sojmy*, *šnjaki* en *karbasa* met de meest uiteenlopende functies – belichaamden de praktische ervaring op het gebied van de zeevaart en de scheepsbouw die voorgaande generaties gedurende enkele eeuwen bij de verovering van de poolzeeën hadden opgebouwd.² De vaartuigen konden worden gebouwd dankzij het feit dat de noordelijke wouden het nodige hout leverden – lariks, den, spar, berk, esp, jeneverbes. De uitstekende noordse smeden beheersten bovendien de voor de scheepsbouw benodigde takken van metaalbewerking; zij smeedden ankers, krammen, spijkers en andere onderdelen.³ De boeren van het noorden verbouwden vlas en hennep, die tot linnen en hennepvezel werden verwerkt. Van de hennep vervaardigden zij kabels en lijnen voor de tuigage, en van het vlaslinnen naaiden zij zeilen.⁴

Doordat in het Russische Noorden adellijk grondbezit en lijfeigenschap ontbraken, konden de mensen zich er vrij verplaatsen en kon er een markt voor handarbeid ontstaan. Deze markt werd verruimd door de nauwe commercieel-economische contacten die er via de haven van Archangel met West-Europa bestonden; loonarbeiders transporteerden de handelswaren met riviervaartuigen als *doščaniki* (pramen), *nasady* en *barki* (schuiten) over de rivier de Noordelijke Dvina van

Vologda en Velikij Ustjug naar Archangel, en omgekeerd.⁵ Dankzij dit riviertransport konden brede lagen van de Russische bevolking van de Dvinastreek en Pomor'e in de grondbeginselen van het zeewezen worden opgeleid. Dit gold, echter, alleen voor de scholing van gewone zeelieden. De opleiding tot schipper voor de vaart op open zee eiste praktische vaardigheden op het gebied van de zeevaart. De eeuwenoude ervaring in de stuurmanskunst kon alleen in de praktijk, tijdens de vaart aan boord van de schepen, van vader op zoon worden doorgegeven. En dit gebeurde ook: tegen het begin van de achttiende eeuw was in de Dvinastreek en in Pomor'e een enorme kennis opgebouwd op het gebied van stuurmanskunst op de ruige noordelijke zeeën, en zeilde een groot aantal geschoolde schippers geregeld op de Witte Zee en de Barentssee en naar de eilanden van Nova Zembla.⁶

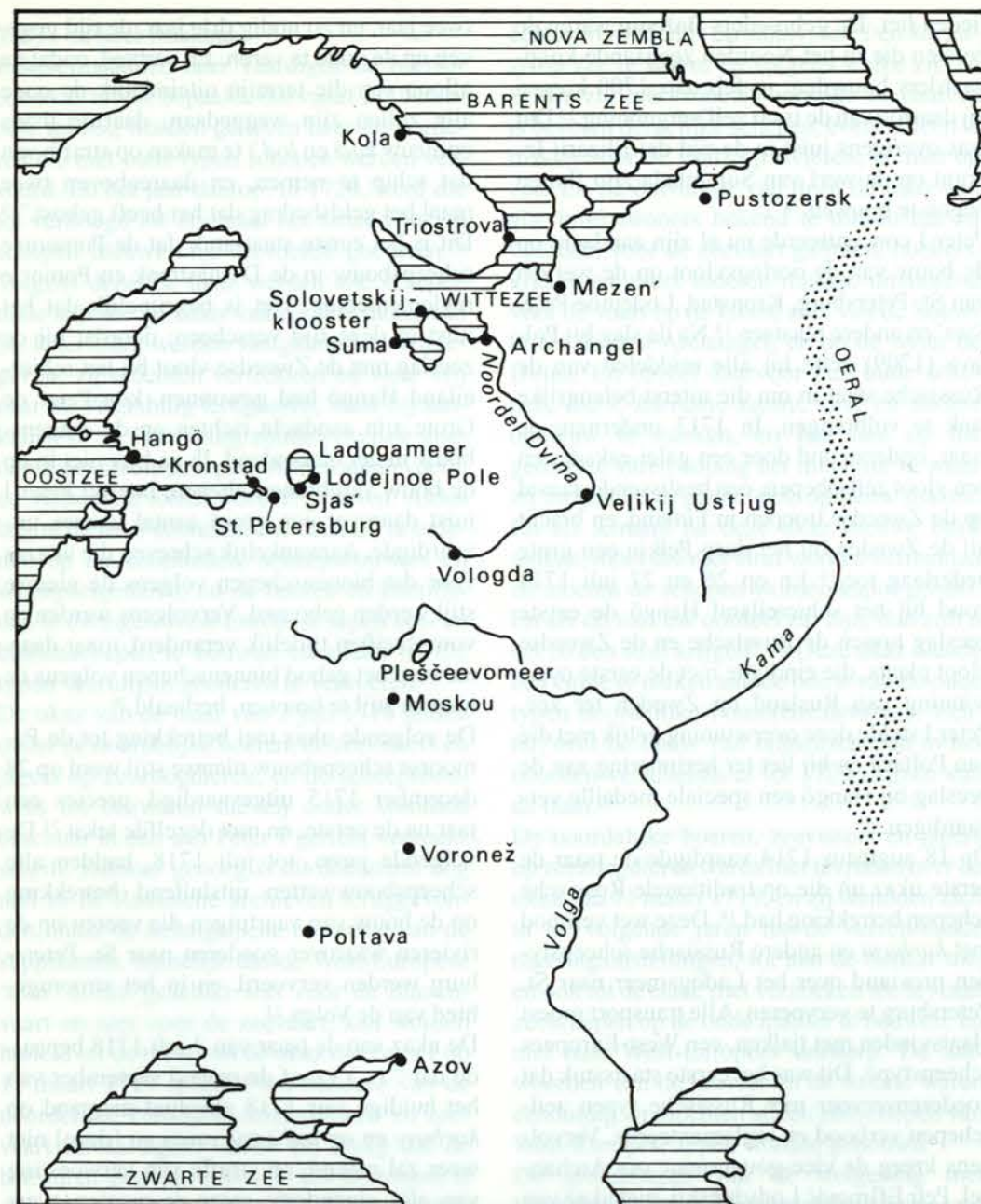
De handelsvaart ten behoeve van zowel Russische als buitenlandse kooplieden en de omvangrijke bedrijvigheid in de visserij, de zoutwinning en de jacht in Pomor'e en de Dvinastreek bevorderden het ontstaan en de ontwikkeling van een kapitalistische economie. Dit leidde ertoe dat de Pomoren financiële middelen voor de bouw van schepen konden reserveren. De scheepsbouwers bij wie de verschillende scheepstypen werden besteld, hadden de kunst van de bouw van zeilschepen van generatie op generatie, van vader op zoon, doorgegeven gekregen. Evenals bij de families van de *lod'ja*-schippers was de kennis in de familie gebleven en een familietraditie geworden.

In het begin van de achttiende eeuw beschikte de Pomoorse scheepsbouw aldus over alle middelen die voor verdere ontwikkeling van het bedrijf noodzakelijk waren: wouden met verschillende bruikbare boomsoorten; hennep, teer, vlas, metaal en andere relevante materialen; een goede financiële basis waardoor jaarlijks enkele nieuwe schepen konden worden gebouwd; hooggekwalificeerde *lod'ja*-schippers, en gewone zeelieden. Alleen

een wettelijke basis die de scheepsbouw reglementeerde, ontbrak; de staat creëerde die basis pas in 1714.

De wettelijke basis van de Pomoorse scheepsbouw in de achttiende eeuw

De wens een Russische zeemacht en handelsvloot te creëren kwam bij tsaar Peter I op na de slag op het Pleščeevomeer en zijn bezoek aan Archangel in 1693. De heerser zag in deze noordelijke haven voor het eerst echte zeegaande koopvaardij schepen en een Hollands oorlogsschip. Aan boord van het jacht *Svjatoj Petr* – Sint Pieter – begeleidde hij deze schepen op hun vaart over de Witte Zee tot aan *Tri Ostrova* – Drie Eilanden –, gelegen in de toegang tot de Witte Zee.⁷ Hollandse scheepstimmerlieden bouwden op het bij Archangel gelegen eiland Solombala in de jaren 1693-1694 het met 24 stukken gemonteerde kleine fregat *Svjatoj apostol Pavel* – De heilige apostel Paulus – en in 1693 het 12 stukken tellende jacht *Svjatoj Petr*.⁸ Rusland had geen eigen scheepsbouwers die West-Europese typen zeegaande oorlogsschepen en koopvaarders konden bouwen. Scheepsbouwers uit West-Europa – Holland, Engeland, Venetië – werden uitgenodigd naar Rusland te komen om Russische scheepsbouwers zeilschepen van West-Europees model te leren bouwen.⁹ De bouw van oorlogsschepen kwam hierna op de werf van Solombala niet onmiddellijk verder tot ontwikkeling. In januari 1695 begon de oorlog om de toegang van Rusland tot de Zwarte Zee, die op 19 juli 1696 eindigde met de inname van de vesting Azov. Voor die militaire operatie waren op de werven van de stad Voronež oorlogsschepen gebouwd en was er een zeegaande oorlogsvloot gecreëerd. Op de werven van Voronež werkten buitenlandse scheepsbouwers en Russische timmerlieden, smeden, spinners, linnenwevers en andere vaklieden, die uit heel Rusland, onder meer uit de Dvinastreek en Pomor'e, bijeen waren gebracht.¹⁰ De bouw van zeegaande oorlogsschepen op de werf van Solombala werd, ten



1. Rusland in het begin van de achttiende eeuw. Illustratie G. Delger.

behoefte van de versterking van de Oostzeevloot, pas in 1708 hervat, en uitgebreid in 1712, toen de werven en de vloot van de Zwarte Zee werden vernietigd.¹¹ In de jaren 1700-1701 bouwde de equipage-meester van de werf van Solombala, Elizarij

Elizar'evič (Ides Evert) Izbrant wel vrachtschepen van het West-Europese fluittype op zijn werf.¹² Maar vervolgens werden op de werf van Solombala geen andere zeegaande koopvaardij schepen vervaardigd, omdat Peter I dat recht geheel aan particuliere koop-

lieden liet. De gebroeders Baženin waren de eersten die in het Noorden zeegaande koopvaarders bouwden; in februari 1700 kregen zij daartoe van de tsaar zelf vergunning.¹³ Dat was overigens juist in de tijd dat Elizarij Izbrant op de werf van Solombala zijn fluiten begon te bouwen.¹⁴

Peter I concentreerde nu al zijn aandacht op de bouw van de oorlogsvloot op de werven van St. Petersburg, Kronstad, Lodejnoe Pole, Sjas' en andere plaatsen.¹⁵ Na de slag bij Poltava (1709) zette hij alle middelen van de Russische staat in om die uiterst belangrijke taak te volbrengen. In 1713 ondernam de tsaar, ondersteund door een galei-eskader en een vloot zeilschepen, een beslissende aanval op de Zweedse troepen in Finland, en bracht hij de Zweden bij het dorp Pelkin een grote nederlaag toe.¹⁶ En op 26 en 27 juli 1714 vond bij het schiereiland Hangö de eerste zeeslag tussen de Russische en de Zweedse vloot plaats, die eindigde met de eerste overwinning van Rusland op Zweden ter zee. Peter I stelde deze overwinning gelijk met die van Poltava en hij liet ter herinnering aan de zeeslag bij Hangö een speciale medaille vervaardigen.¹⁷

Op 18 augustus 1714 vaardigde de tsaar de eerste ukaz uit die op traditionele Russische schepen betrekking had.¹⁸ Deze wet verbood met *karbasa* en andere Russische scheepstypen proviand over het Ladogameer naar St. Petersburg te vervoeren. Alle transport moest plaatsvinden met tjalken, een West-Europees scheepstype. Dit was het eerste staatsstuk dat goederenvervoer met Russische typen zeilschepen verbood en reglementeerde. Vervolgens kreeg de vice-gouverneur van Archangel, Petr Efimovič Lodyženskij, met ukaz van de tsaar van 28 december 1714 het volgende bevel: "(...) maak aan alle ondernemers die voor hun bedrijf met *lod'i* en *koči* de zee bevaren, bekend dat zij in plaats van deze schepen zeeschepen moeten maken, galjoten, hoekers, katten, fluiten, elk die hij daarvan wil. En daartoe (terwijl zij zich met de nieuwe zeeschepen verbeteren) wordt hen slechts

twee jaar, en zo nodig drie jaar, de tijd gegeven op de oude te varen. En verbied, opdat na afloop van die termijn uiteindelijk de oude alle zullen zijn weggedaan, daartoe thans opnieuw *koči* en *lod'i* te maken op straffe van dat schip te nemen, en daarenboven twee maal het geldsbedrag dat het heeft gekost."¹⁹ Dit is het eerste staatsstuk dat de Pomoorse scheepsbouw in de Dvinastreek en Pomor'e reglementeerde. Het is begrijpelijk dat het juist in deze tijd verscheen; doordat hij de zeeslag met de Zweedse vloot bij het schiereiland Hangö had gewonnen, kon Peter de Grote zijn aandacht richten op de scheepsbouw in het binnenland. Ik ga hier niet in op de bouw van binnenschepen, hoewel Peter I juist daarover een groot aantal ukazes uitvaardigde. Aanvankelijk schreven die ukazes voor dat binnenschepen volgens de nieuwe stijl werden gebouwd. Vervolgens werden de voorschriften tijdelijk veranderd, maar daarna werd het gebod binnenschepen volgens de nieuwe stijl te bouwen, herhaald.²⁰

De volgende ukaz met betrekking tot de Pomoorse scheepsbouw nieuwe stijl werd op 28 december 1715 uitgevaardigd, precies een jaar na de eerste, en met dezelfde tekst.²¹ De volgende jaren, tot juli 1718, hadden alle scheepsbouwwetten uitsluitend betrekking op de bouw van vaartuigen die voeren op de rivieren waarover goederen naar St. Petersburg werden vervoerd, en in het stroomgebied van de Volga.²²

De ukaz van de tsaar van 2 juli 1718 bepaalde dat "(...) vanaf de maand september van het huidige jaar 1718 absoluut niemand op *karbusy* en op *lod'i* zal varen en [deze] niet weer zal maken, op straffe van verwoesting van alle eigendom; maar er moeten evers worden gemaakt. En daarom moeten die *karbusy* en *lod'i* overal aan de heerser worden afgegeven; daartoe is ook hiervoor met vele ukazen herhaald dergelijke schepen niet te maken. En daarover moet een ukaz naar het gouvernement St. Petersburg worden gezonden."²³ Met deze wet verbood de staat de bouw van schepen oude stijl – *karbasy* en

lod'i – in heel Rusland.

Enkele maanden later vaardigde de heerser een ukaz uit die bepaalde dat vanaf 1719 dubbele tol zou worden geheven over de goederen die met oude typen schepen werden vervoerd. En het jaar daarop, in 1720, werd die tol verhoogd tot driemaal het tarief voor op schepen nieuwe stijl vervoerde goederen.²⁴ Volgens dezelfde ukaz werden alle schepen oude stijl die op basis van eerdere ukazen in St. Petersburg werden vastgehouden, vrijgegeven; zij mochten vertrekken en weer vrij naar St. Petersburg terugkeren, maar bij aankomst in St. Petersburg zouden over de goederen die op die schepen werden aangevoerd, de verhoogde tolleren worden geheven. Aldus begon de staat economische druk uit te oefenen op de kooplieden, scheepsbouwers en scheepseigenaren, en de boeren en kooplieden te dwingen West-Europese typen zee- en binnenschepen te bouwen en alleen op die typen vaartuigen goederen te vervoeren.

De ukaz van de tsaar van 2 juli 1718 leidde onder de noordelijke boeren, de zeevissers en jagers op zeezoogdieren, en de scheepsbouwers tot bezwaren die zij onder woorden brachten in een aan Peter I gericht verzoekschrift. Jammer genoeg is dit document nog niet in de Russische archieven teruggevonden, maar de belangrijkste bewering van de supplianten, namelijk dat de West-Europese 'ever' alleen geschikt was voor de binnenvaart en niet voor de zeevaart, kan worden herleid uit de tekst van de ukaz die Peter I op 11 maart 1719 speciaal ten behoeve van de noordelijke Pomoorse scheepsbouw en zeevaart uitvaardigde, omdat hij inzag dat de bezwaren gegrond waren.²⁵ Dit document is erg interessant, en, hoewel het al gepubliceerd is, citeer ik het hier in zijn geheel: "Mijnheer de vice-gouverneur! De boeren van het Solovetskijklooster, van Suma en andere plaatsen, Stepan Krugloj en kameraden, hebben bij ons een verzoekschrift ingediend over, zo zeiden zij, de vanuit het gouvernement van de stad Archangel gezonden ukaz volgens welke het hun en alle produ-

centen verboden is op *sojmy*, *lod'i* en *karbasy* op zee te varen, en volgens welke zij, zo zeiden zij, evers moeten bouwen. En daarom is bevolen dergelijke schepen, evers, alleen te maken voor de vaart op rivieren, en niet op zee. En na ontvangst van deze de ukaz aan alle kustbewoners bekend te maken dat zij voortaan voor de zeevaart galjoten, hoekers, kraken en evers moeten maken, uitsluitend voor de vaart op de kleine zee, van de Solovki tot de stad Archangel, en op de rivier de Dvina. En beveel daarvoor hun oude schepen, *lod'i*, *karbasy*, *sojmy*, *kači* en andere opnieuw te merken, en laat hen op die gemerkte varen zolang het mogelijk is, maar zij mogen ze in genen dele opnieuw maken. En als iemand na deze ukaz nieuwe blijft maken, moet die met straf worden verbannen en moeten de schepen worden kapot gehakt. En als dit niet uw oordeel zal zijn, dan zult u net zo een straf krijgen".²⁶ Deze ukaz diende een einde te maken aan de bouw van de oude typen noordelijke Pomorenavartuigen. Echter, over de bouw van binnenschepen in het noorden verschenen er tot 1720 ukazen van de tsaar.²⁷

De noordelijke boeren, zeevissers en jagers op zeezoogdieren waren niet tevreden over de ukaz van 11 maart 1719, en zij wendden zich in de volgende jaren tot de verschillende regeringsinstellingen, tot aan de Senaat toe, en ook tot de tsaar, met verzoeken toe te staan zeeschepen op de oude manier te bouwen, en niet naar West-Europees ontwerp. De antwoorden van de heerser en de Senaat waren eenduidig: er mochten alleen zeilschepen van West-Europese typen worden gebouwd.

De grondslagen van de wetgeving met betrekking tot de noordelijke Pomoorse scheepsbouw werden gelegd onder Peter de Grote. De bouw van West-Europese scheepstypen werd in het Russische Noorden afgedwongen onder dreiging met wrede straffen voor wie niet gehoorzaamde, door economische prikkels – met name verhoogde tolleren – gericht tegen goederentransport op oud-Russische scheepstypen, en door het verlenen

van voordeel bij het vervoer van ladingen op West-Europese scheepstypen.

De Pomoorse scheepsbouw: de uitvoering van de wetgeving in de praktijk

Met de ukaz van 1714 beval de tsaar in plaats van *lod'i* en *koč'i* galjoten, hoekers, katten en fluiten te bouwen, met een overgangperiode van twee jaar.²⁸ Voortaan moesten de Pomoorse scheepsbouwers in plaats van de oude zeeschepen nieuwe bouwen, maar gedurende de overgangperiode mochten de zeevissers en zeezoogdierenjagers en de boeren nog de ouderwetse scheepstypen gebruiken voor de visvangst en de jacht en voor het goederenvervoer naar de Pomorennederzettingen, de kloosters, Kola, Mezen', Pustozersk en andere nederzettingen langs de Witte-Zee, de Barentssee en de Noordelijke IJszee en op Nova Zembla; bovendien mochten zij die schepen gedurende de overgangstijd nog wel repareren, maar was het verboden nieuwe zeilschepen van Russisch type te bouwen.²⁹ Hoe werden deze voorschriften in de praktijk uitgevoerd? Naar alle waarschijnlijkheid stuitte de realisatie van de ukaz in de praktijk op grote moeilijkheden. Er waren geen geschoolde scheepsbouwers die West-Europese scheepstypen konden bouwen. Talrijke Pomoorse meester-scheepsbouwers en timmerlieden waren druk met de bouw van oorlogsschepen op de werf van Solombala en op de handelswerf van de gebroeders Baženin en Ivan Strežnev.³⁰ Voor de bouw van een schip van West-Europees model moesten de nodige kabels, blokken en metalen onderdelen – ankers, beugels, spijkers etc. – worden vervaardigd, zeilen volgens West-Europees ontwerp worden genaaid, en met zorg in houtzaagmolens gezaagd hout worden gekocht. De ukaz van 1714 kon niet in twee jaar worden uitgevoerd. Daarom werd hij in het volgende jaar, 1715, herhaald. De nieuwe ukaz verschoof het einde van de overgangperiode van 1716 naar 1717. Dit gaf de Pomoorse scheepsbouwers tijd de West-Europese scheepstypen aandachtiger te bestuderen.

Laten wij de West-Europese scheepstypen die de ukazen van 1714 en 1715 de Pomoren aanbevolen te bouwen, eens bezien. De galjoot was een zeegaand zeilschip met twee masten, bestemd voor de visvangst en het goederenvervoer, met een laadvermogen tot 100 last (200 ton).³¹ De hoeker was een zeegaand zeilschip met twee masten, bestemd voor het vervoer van verschillende soorten lading, met een laadvermogen tot 200 last (400 ton).³² De kat was een zeegaand zeilend vrachtschip met drie masten en een laadvermogen van 250 last (500 ton) en meer.³³ De fluit was een zeegaand zeilend vrachtschip met drie masten en een laadvermogen van 200 last (400 ton) en meer.³⁴ Het is duidelijk dat deze typen Hollandse zeilschepen alle een aanzienlijke hoeveelheid – tot 4 à 8 – zeilen voerden, een groot laadvermogen hadden, aanzienlijke diepgang hadden en dat er voor het laden en lossen ervan speciale aanlegplaatsen of steigers nodig waren. Voor de exploitatie van deze typen schepen nieuwe stijl moesten afmeerinstallaties worden gebouwd in de haven van Archangel en in de havens waarheen vandaar gezeild werd, maar ook op de plaatsen waar de Pomoren altijd visten en jaagden. Doordat deze schepen diep vaarwater nodig hadden werd de toegang tot de bochten en baaien waar gewoonlijk werd gevist en gejaagd, bemoeilijkt of zelfs onmogelijk.

De evers moesten deze bezwaren wegnemen. Evers waren zeilschepen voor de binnenvaart met één mast en een laadvermogen tot 50 last (100 ton), die in Holland werden gebruikt voor de vaart op rivieren en vaarten.³⁵ De ukaz van 1718 beval aan in heel Rusland, en dus ook in Pomor'e en de Dvinastreek, evers te bouwen in plaats van *karbasy* en *lod'i*.³⁶ Maar de boeren van Pomor'e, de zeevissers en de zeezoogdierenjagers, en de scheepsbouwers van het Noorden stelden onmiddellijk vast dat evers niet geschikt waren voor de vaart op de poolzeeën, omdat zij in de praktijk de mogelijkheden van de galjoten, hoekers, katten en fluiten zagen, die vanaf het

begin van de achttiende eeuw op de werven van de gebroeders Baženin en I. Strežnev te water waren gelaten. Met de ukaz van 1719 gaf tsaar Peter de Grote toestemming evers uitsluitend te bouwen voor de vaart op het zeegebied tussen de Solovki en Archangel en op de rivier de Noordelijke Dvina. Daarmee corrigeerde de heerser de in de ukaz van 1718 gemaakte fout. Volgens deze zelfde wet werd de Pomoren aanbevolen nog een scheepstype nieuwe stijl te bouwen, de kraak, een zeilschip met één mast voor de vaart onder de kust en op binnenwateren.³⁷

De ukazen van de tsaar van 1714, 1715, 1718 en 1719 wezen aldus voor de vaart op de noordelijke poolzeeën de volgende – West-Europese – scheepstypen aan: het galjoot, de hoeker, de kat, de fluit, de ever en de kraak.³⁸ Welke van deze typen zeilschepen bouwden de scheepsbouwers van Pomor'e het liefst? Op basis van het archiefmateriaal kan worden vastgesteld dat Jakov Pajkačev en Stepan Nemčinov tegen 1719 hoekers bouwden.³⁹ Deze schepen werden volgens ukaz van 1719 voor de vaart in de zomer van dat jaar van hun merk voorzien. Onder de zeeschepen die voor de vaart in de zomer van 1719 werden gemerkt, waren verder alleen schepen oude stijl: *lod'i*, *sojmy*, vracht-*karbasa*.⁴⁰

Na 1722 begonnen de scheepsbouwers van Pomor'e actief hoekers te bouwen. Dat kwam doordat bij de controle van de zeilschepen oude en nieuwe stijl voor de vaart in de zomer van 1722 bleek dat veel schepen geen merk '1719' hadden.⁴¹ De Pomoren verklaarden dit met de bewering dat de schepen pas tijdens het vaarseizoen van zomer 1719 het merk '1719' hadden gekregen. Maar zij waren al in de zomer van 1718 de zee opgegaan om te vissen en te jagen en zij waren in de zomer van 1720 in de haven van Archangel teruggekeerd, toen er al niet meer werd gemerkt.⁴² Tijdens de controle in 1722 bleek ook dat enkele zeilschepen sporen van reparatie vertoonden, hoewel het volgens de ukaz van de tsaar verboden was de schepen te repareren.⁴³ Telkens als dit het geval was, werd de zaak nauwkeu-

rig onderzocht. De schipper en de eigenaar van het schip werden ondervraagd om te weten te komen waarom de reparatie was uitgevoerd, of hij noodzakelijk was geweest, en of hier geen sprake was van een poging van de eigenaar een oud zeilschip in de vaart te houden dat zonder die reparaties niet meer zeewaardig was.⁴⁴ In de meeste gevallen bleek dat de reparaties waren verricht na een storm of als door andere oorzaken averij was opgetreden, om ervoor te zorgen dat het schip de haven kon bereiken. Aan alle eigenaren en schippers werd nu meegedeeld dat het verboden was de schepen in de haven verder te repareren. En als het gevaarlijk was met een zeilschip in zee te steken, moest een nieuw schip worden gebouwd, volgens de nieuwe stijl, en mocht het oude niet langer voor de vaart op zee worden gebruikt.⁴⁵

In 1722 kregen vier hoekers, die in de periode 1720-1722 waren gebouwd, een stempel.⁴⁶ In de jaren daarop werden er ook hoekers gebouwd, en wel twee in 1723 en telkens één in 1724, 1725 en 1726.⁴⁷ Gedurende de acht jaar van 1719 tot en met 1726 bouwden de scheepsbouwers van Pomor'e in totaal elf hoekers, ongeveer één per jaar.⁴⁸ Het hoge tempo waarin de zeilschepen nieuwe stijl werden gebouwd, terwijl dergelijke schepen voorheen in Pomor'e en in de Dvinastreek niet waren geproduceerd, toont het grote vakmanschap van de noordelijke scheepsbouwers en de snelheid waarmee de vervaardiging van metalen onderdelen, kabels, zeilen etc. werd geregeld.

De scheepsbouwers van Pomor'e bouwden slechts een onbetekenend aantal galjoten. In 1724 werd het eerste galjoot, met een laadvermogen van 15 last, gebouwd voor de Archangelaar Ivan Zvjagin.⁴⁹ In het jaar daarop, 1725, werd een galjoot voor Manuil Petrov te water gelaten. Dit schip had een laadvermogen van 35 last en voer met ladingen naar het buitenland, in 1729 en 1730 naar Denemarken.⁵⁰ Het galjoot, een van de West-Europese scheepstypen, kreeg geen wijde verspreiding onder de Pomoren. In de perio-

de van 1719 tot en met 1726 werden er in totaal maar twee gebouwd.⁵¹

Zeilschepen nieuwe – West-Europese – stijl van de typen kat en fluit werden op de boerenwerven van Pomor'e en de Dvinastreek in het geheel niet gebouwd. Deze typen zeilschepen werden alleen te water gelaten op de handelswerven van de gebroeders Baženin en Ivan Strežnev. Het waren zeilverende koopvaardischepen, bestemd voor de vaart op open zee. Zij voeren van Rusland naar de havens van West-Europa.⁵²

Er werden op de boerenwerven van Pomor'e geen evers en kraken geconstrueerd. Evers werden niet gebouwd omdat zij alleen geschikt waren voor de zeevaart tussen de Solovki en Archangel en op de rivier de Dvina. Dit waren binnenvaartschepen.⁵³ Kraken, zeilschepen bestemd voor de vaart onder de kust en op binnenwateren, bevielen de Pomoren niet omdat zij niet geschikt waren voor de vaart op de Witte Zee en de Barentssee en vanwege de hoge bouwkosten.⁵⁴

De noordelijke scheepsbouwers maakten wel andere scheepstypen nieuwe (West-Europese) stijl, hoewel deze niet voorkwamen in de ukazen van Peter uit de jaren 1714, 1715, 1718 en 1719. Een schip nieuwe stijl van het type schoener werd in 1724 voor het eerst door Pomoorse scheepsbouwers te water gelaten,⁵⁵ en in het jaar daarop, 1725, werden er nog twee gebouwd.⁵⁶ Deze zelfde zeilschepen voeren nog in het jaar 1730.⁵⁷ West-Europese zeilschepen van het type jacht, en wel twee, werden voor het eerst in 1723 gebouwd.⁵⁸ En vervolgens werd er in 1724 nog een jacht gebouwd, en 1726 opnieuw een.⁵⁹ In totaal voeren aldus in 1726 vier jachten op de noordelijke zeeën. Na de hoeker behoorde het jacht bij de Pomoren tot het meest populaire type schepen nieuwe stijl. Later maakten de scheepsbouwers van Pomor'e zich de organisatie en de techniek van de bouw van jachten geheel eigen. Zij vergrootten de afmetingen (lengte, breedte en holte) en het laadvermogen van de jachten en zij bleven ze te water laten. In Pomor'e en de

Dvinastreek werden tot 1758 of wellicht 1760 jachten gebouwd.⁶⁰

Het schip nieuwe stijl van het type boeier liep voor het eerste van stapel in 1724.⁶¹ Vervolgens werden er in 1726 meteen drie exemplaren gebouwd.⁶² In totaal waren er in 1726 vier boeiers gebouwd, zodat de boeier net als het jacht na de hoeker behoorde tot de bij de noorderlingen meest populaire en meest gebouwde schepen. De populariteit van de boeier blijkt ook uit het feit dat de laatste schepen van dit type – twee tegelijk – in 1755 te water werden gelaten.⁶³

De schepen oude – Pomoorse – stijl werden in Pomor'e en de Dvinastreek op initiatief van Peter de Grote onder hevige staatsdruk vervangen door West-Europese scheepstypen – nieuwe stijl. De noordelijke scheepsbouwers bouwden gedurende de periode 1719-1726 24 zeilschepen van vijf verschillende typen West-Europese schepen, dat wil zeggen gemiddeld drie per jaar.⁶⁴

Pomoorse scheepsnamen: ontstaan en ontwikkeling

In de zeventiende eeuw en in het begin van de achttiende eeuw gaven de Pomoren hun schepen geen namen. In de documenten waarmee zeilschepen voor de vaart op zee werden vrijgegeven, werden slechts het scheepstype en de naam van de eigenaar vermeldt: een *lod'ja* van Dmitrij Tarabarin bijvoorbeeld, of een *koč* van de Cholmogoriër Dmitrij Ivanov syn Matveev.⁶⁵ De eerste keer dat er in het Noorden een naam aan een schip werd gegeven, was in 1693. Het desbetreffende schip was het met 12 stukken geschut gemonteerde jacht *Svjatoj Petr* – St. Pieter –, dat speciaal ter gelegenheid van het eerste bezoek van tsaar Peter I aan Archangel door de Hollandse scheepsbouwers Pieter Bas en Gerbrant Jansen was gebouwd.⁶⁶ Op 20 mei van het jaar daarop werd van de helling van de werf van Solombala een met 24 stukken gemonteerd klein fregat te water gelaten, dat de naam *Apostol Pavel* kreeg – De Apostel Paulus – (in de historiografie komt dit schip voor

als *Svjatoj Pavel* – Sint Paulus). In een brief aan Andrej Andreevič Winius vermeldde Peter I zelf deze gebeurtenis als volgt: "(...) het nieuwe schip was op 11 juli geheel voltooid en gedoopt met de naam van de apostel Paulus en behoorlijk met Marswierook gewijd; en bij die wijding werd ook Bachus tamelijke eer bewezen (...)"⁶⁷

Na de bouw van dit kleine fregat werden op de werf van Solombala vijf jaar lang geen schepen gebouwd. In 1699 werd het werk op de werf hervat en werden op haar hellingen weer zeegaande koopvaardischepen van het type fluit gebouwd. Deze werden in 1701 te water gelaten, maar pas gedoopt toen zij volledig opgetuigd waren, dat wil zeggen nadat de masten waren geplaatst en de schepen waren voorzien van het staande en lopende want, de zeilen, etc. Deze fluiten kregen de namen *Svjatoj apostol Andrej* – De heilige apostel Andreas –, *Svjatoj apostol Pavel (Svjatoj Pavel)* – De heilige apostel Paulus (Sint Paulus) –, *Svjatoj apostol Petr* – De heilige apostel Petrus – en *Ryčard Enžen*.⁶⁸ Een zekere ongebruikbaarheid in de namen van deze vrachtschepen hield verband met het feit dat een deel van hen verhuurd en vervolgens verkocht werd aan buitenlandse kooplieden die in Archangel handel dreven.⁶⁹ De koopvaardischepen die te water werden gelaten vanaf de hellingen van de handelswerven van de gebroeders Baženin en de Moskouse koopman Ivan Stepanovič Strežnev, kregen hun naam na de tewaterlating.⁷⁰ De oorlogschepen die op de werf van Solombala werden gebouwd en in 1702 in aanwezigheid van tsaar Peter I van stapel liepen, kregen de namen *Svjatoj Duch* – Heilige Geest – en *Troitsa* – Drievuldigheid.⁷¹

Op deze wijze ontstond in het Noorden vanaf 1693 de traditie oorlogsschepen en grote zeegaande koopvaardischepen namen te geven. De Pomoorse zeegaande schepen oude stijl echter – *lod'i*, *koči*, *kočmary*, *sojmy* en *karbasa* –, bleven naamloos.⁷² In overeenstemming hiermee hadden de Pomoorse zeilschepen nieuwe stijl die volgens de ukazen

van de tsaar van 1715, 1716 en 1719 werden gebouwd, bijvoorbeeld de hoeker van de boer Nikofor Beljaev uit het district Knjažestrov, geen namen.⁷³ Pas in 1723 kreeg een zeegaand Pomorenschip een naam, en wel het jacht *Svjatoj Nikolaj* – Sint Nicolaas –, dat de scheepsbouwer Ivan Karmakulov had gebouwd voor de Archangelaar Ivan Andreev syn Zvjagin.⁷⁴ Vanaf 1724 werd vervolgens aan alle nieuw gebouwde Pomoorse schepen nieuwe stijl namen gegeven, waarmee in Pomor'e en de Dvinastreek een nieuwe traditie ontstond.⁷⁵ Vervolgens begon men ook namen te geven aan traditionele Pomoorse scheepstypen – *lod'i*, *kočmary*, *sojmy* –, waarvan de bouw werd toegestaan bij ukazen van 1730 en 1731.⁷⁶

Wat voor namen gaf men aan de Pomoorse schepen? De schepen van West-Europees type die in de periode 1723-1730 werden gebouwd, kregen vooral heiligennamen, zoals *Svjatoj Nikolaj* – Sint Nicolaas –, *Svjatoj Ioann Predteča* – Sint Johannes de Doper –, *Michail Archangel* – De Aartsengel Michael – etc.⁷⁷ Maar ook eigennamen waren in zwang: *Zosima*, *Nikolaj*, *Sofia*, etc.⁷⁸ Daarbij moet gezegd dat er een nauw verband bestond tussen eigennamen en heiligennamen; kinderen werden immers altijd naar heiligen vernoemd. Sommige Pomoorse schepen kregen, niettemin, ook dieren- en vogelnamen, zoals *Lebed'* – Zwaan –, *Gorlitsa* – Duifje –, *Sokol* – Valk –, *Morž* – Walrus.⁷⁹ In de negentiende eeuw en tot 1917 bleef deze situatie onveranderd; ook toen werden de zeilschepen vooral naar heiligen genoemd.⁸⁰

Besluit

De scheepsbouw in Pomor'e had tot het begin van de achttiende eeuw geen wettelijke basis. Met ukazen uit naam van tsaar Peter de Grote begon de staat de bouw van West-Europese scheepstypen – schepen nieuwe stijl – in Pomor'e en de Dvinastreek te reglementeren en gedwongen in te voeren. De ukazen van 1714, 1715, 1718 en 1719 legden de wettelijke basis voor de regulering van de noordelij-

ke scheepsbouw door de staat. De zeevissers en de jagers op zeezoogdieren, de boeren van het Noorden en de kloosters legden zich bij die dwingende wetten niet neer. Na de dood van keizer Peter de Grote begonnen zij met grote vasthoudendheid de terugkeer naar de bouw van zeilschepen oude stijl na te streven. Het lukte de scheepsbouwers van het Noorden onder moeilijke omstandigheden snel over te gaan op de bouw van schepen nieuwe stijl. Vervolgens begonnen zij de nieuwste vindingen van de West-Europese scheepsbouw breed toe te passen bij de bouw van zeilschepen oude stijl. Op deze praktische wijze gingen de vaklieden van het Noorden tot aan 1917 toe te werk.

De West-Europese traditie namen aan schepen te geven kwam in het Noorden in 1723 in zwang. De meeste zeilschepen die een naam kregen werden naar heiligen genoemd. Andere werden genoemd naar de eigenaar of een lid van zijn familie, omdat de mensen bij hun doop in de kerk naar een heilige werden vernoemd. En ook werden zeilschepen naar vogels en andere dieren genoemd.

In de achttiende eeuw kreeg de scheepsbouw van Pomor'e te maken met wetgeving door de staat, met nieuwe scheepsbouwtradities, met het naast elkaar bestaan van sloopstypen oude en nieuwe stijl, en met het gebruik zeilschepen namen te geven. Aldus zag de achttiende eeuw nieuwe tradities ontstaan in de sloopvaart en de scheepsbouw van Pomor'e en in de Noord-Russische maritieme cultuur.

Tabel

Aantallen jaarlijks in Pomor'e en Podvin'e gebouwde schepen van West-Europese typen

	1719	1720	1721	1722	1723	1724	1725	1726
hoekers	2	1		4	1	1	1	1
jachten					2	1		1
schoeners						1	2	
boeiers						1		3
galjoten						1	1	
totaal	2	1		4	3	5	4	5

Noten

1. Noot van de vertaler. In de Russische historiografie wordt onder 'Pomor'e' over het algemeen het Russische Noorden verstaan, waarmee het enorme gebied wordt bedoeld dat zich uitstrekt tussen Scandinavië in het westen, de Ural in het oosten, de Noordelijke IJszee in het noorden en de rivieren de Volga en de Kama in het zuiden. De auteur van dit artikel gebruikt het begrip in een engere betekenis en duidt er het kustgebied van de Witte Zee mee aan. Pomor'e betekent letterlijk 'bij de zee'; het woord heeft een sterk maritieme connotatie. De 'Pomoren' zijn de Russische bewoners van Pomor'e. Het van het woord Pomor'e afgeleide bijvoeglijke naamwoord is 'Pomoor's'. 'Pomoorse scheepsbouw' betreft de bouw van schepen in Pomor'e voor de vaart op de Witte Zee en de Barentssee.
2. M.I. Belov, *Istorija otkrytija i osvoenija Severnogo morskogo puti: Arktičeskoe moreplavanie s drevnejšich vremen do seređiny XIX veka I* [Geschiedenis van de opening en de ontwikkeling van de Noordelijk Zeeweg. De Arctische zeevaart van de oudste tijden tot het midden van de 19de eeuw] (Moskou 1958) 21-215
3. O.V. Ovsjannikov, *Srednevekovye goroda Archangel'skogo Severa* [Middeleeuwse steden van het Archangelse Noorden] (Archangel 1992) 85-108
4. S.F. Ogorodnikov, *Očerki istorii goroda Archangel'ska v trgovopromyšlennom otnošenii* [Schets van de geschiedenis van de stad Archangel vanuit het oogpunt van handel en nijverheid] (St. Petersburg 1890) 80; A. Izjumov, 'Nekotorye novye dannye k voprosu o pervom prebyvanii Petra Velikogo v Archangel'ske v 1693 g.' [Enkele nieuwe gegevens over het eerste bezoek van Peter de Grote aan Archangel in 1693], in: *Izvestija Archangel'skogo obšestva izučeniya Russkogo Severa* (hierna: *Izvestija AOIRS*) [Bijdragen van de Archangelse Vereniging voor de bestudering van het Russische Noorden] (1911) nr.10, 796-797

5. P.A. Kolesnikov, *Severnaja Rus' (XVIII stoletie)* [Noord-Rusland (18de eeuw)] (Vologda 1973) 4; Idem, *Iz istorii klassovoj bor'by vologodskich krest'jan* [Uit de geschiedenis van de klassenstrijd van de boeren van Vologda] (Vologda 1957) 5-12; N.V. Ustjugov, 'Rabotnye ljudi na Suchonodvinskom puti v pervom polovine XVII v.' [Arbeiders langs de Suchona-Dvinaweg in de eerste helft van de 17de eeuw], in: *Istoričeskie Zapiski* [Historische Aantekeningen] (1940) nr.6, 190-193
6. V.V. Bryzgalov, 'Pomorskie moreplavanie v XVII stoletii' [Pomoorse sloopvaart in de 17de eeuw] in: *II međunarodnaja škola-seminar "Ekologičeskie problemy Evropejskogo Severa"*. Archangel'sk 1-6 sentjabrja 1992 g. *Tezisy dokladov* [Tweede internationale symposium "Ecologische vraagstukken van het Europese Noorden". Archangel. 1-6 september 1992. Voordrachtssamenvattingen] (Archangel 1992) 189-191
7. V.V. Bryzgalov en G.P. Popov, 'Jachta "Svjatoj Petr"' [Het jacht "Sint Pieter"] in: *Trudy Vserossijskoj naučnoj konferentsii "Kogda Rossija molodaja mužala s geniem Petra", posvjaščennoj 300-letnemu jubileju otečestvennogo flota. Pereslavl'-Zalesskij, 30 ijunja - 2 ijulja 1992 g.* [Werken van de Russische wetenschappelijke conferentie "Toen het jonge Rusland met het genie van Peter volwassen werd", gewijd aan het 300-jarig jubileum van de vaderlandse vloot. Pereslavl'-Zalesskij, 30 juni - 2 juli 1992] (Pereslavl'-Zalesskij 1992) I, 26
8. Izjumov, 'Nekotorye novye dannye' (1911) 796; A. Izjumov, 'Materialy po istorii Archangel'ska [Materiaal met betrekking tot de geschiedenis van Archangel], *Izvestija AOIRS* (1911) nr.16, 365-366
9. Bryzgalov en Popov, 'Jachta "Svjatoj Petr"' 25-33; P.A. Krotov, 'Stroitel'stvo flota na Solombal'skoj verfi Archangel'ska v 1693-1694 gg.' [De bouw van de vloot op de werf van Solombala te Archangel in de jaren 1693-1694] in: *Trudy Vserossijskoj naučnoj konferentsii...* (1992) I, 33-42; V.V. Bryzgalov, 'Pervenets Solombal'skoj verfi' [De eersteling van de werf van Solombala] in: *Solobal'skaja verf' 1693-1862* [De werf van Solombala 1693-1862] (Archangel 1993) 15-22
10. I.V. Bogatyrev, 'Sudostroitel'naja baza Azovskogo flota v 1700-1724 gg.' [De scheepsbouwtechnische basis van de Azovvloot], *Sudostroenie* [Scheepsbouw] 8 (1987) 57
11. F.F. Veselago, *Spisok sudov russkogo voennogo flota s 1668 po 1868 g.* [Lijst van de schepen van de Russische oorlogsvloot van 1668 tot 1868] (St. Petersburg 1872) 29-43; S.F. Ogorodnikov, *Istorija Archangel'skogo porta* [Geschiedenis van de haven van Archangel] (St. Petersburg 1875) 29-43
12. V.V. Bryzgalov, 'Flejty iz Solombaly' [Fluiten uit Solombala] in: *Solobal'skaja verf' 1693-1862* (Archangel 1993) 23-31; P.A. Krotov, 'Solobal'skaja verf' v načale XVIII stoletija' [De werf van Solombala in het begin van de achttiende eeuw], in: *Archangel'sk v XVIII veke* [Archangel in de 18de eeuw] (St. Petersburg 1997) 65-76
13. *Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii s 1649 goda* [Volledige verzameling van de wetten van het Russische Rijk sinds 1649] (PSZ) IV (St. Petersburg 1830) N.1749
14. V.V. Krestinin, 'Istoričeskij opyt o vnešnej torgovle gosudarja imperatora Petra Velikogo, ot 1693 goda po 1719 god' [Historische onderzoek naar de buitenlandse handel van de heerser keizer Peter de Grote van 1693 tot 1719] in: *Mesjatseslov Istoričeskij i Geografičeskij na 1795 god* [Historisch en Geografisch Kalendarium over 1795] (St. Petersburg 1795) 40; Ogorodnikov, *Istorija* 12; Bryzgalov, 'Flejty' 23-31; Krotov, 'Solobal'skaja verf' 65-76
15. Veselago, *Spisok* 14-15; Ogorodnikov, *Istorija* 51.
16. *Istorija Severnoj vojny 1700-1721 gg.* [De geschiedenis van de Noordse Oorlog] (Moskou 1987) 123-129
17. Ibid. 132-137
18. PSZ V (St. Petersburg 1830) N. 2841; G. Minejko, 'Zakonopoloženija Petra Velikogo o rečnych i morskich torgovych sudach Archangel'skogo porta' [Wetsbepalingen van Peter de Grote betreffende de Archangelse koopvaardij schepen voor binnen- en zeevaart] in: *Spravočnaja knižka dlja Archangel'skoj gubernii na 1860 god* [Almanak voor het Gouvernement Archangel over 1860] (Archangel 1859) 36
19. PSZ V (St. Petersburg 1830) N.2873
20. Het artikel 'Zakonopoloženija Petra Velikogo o rečnych i morskich torgovych sudach Archangel'skogo porta' van G.O. Minejko, verschenen in *Spravočnoj knižke Archangel'skoj gubernii na 1860 god*, is een van de eerste publikaties die de juridische documenten met betrekking tot de Pomoorse scheepsbouw behandelt. Minejko schenkt vooral aandacht aan de wetgeving met betrekking tot de bouw van binnenschepen in Rusland, en in het bijzonder in het Noorden. Hij is van mening dat de ukazen van Peter I op de eerste plaats tegen de oude typen zeegaande zeilschepen waren gericht, en niet tegen de noordelijke binnenvaartschepen. Niettemin leidt bestudering van Peters wetgeving met betrekking tot de bouw van zowel rivier- als zeeschepen tot de conclusie dat de ukazen van de tsaar in het algemeen waren gericht tegen alle oude typen Russische schepen in heel Europees Rusland, ongeacht de wateren waarop zij voeren. Zie PSZ V (St. Petersburg 1830) nrs. 3040, 3044, 3123, 3165 etc.
21. PSZ V (St. Petersburg 1830) nr. 2973
22. Ibid., nrs. 3193, 3215, 3238, 3345, 3387 enz.

23. Ibid., nr. 3215
24. Ibid., nr. 3229
25. Ibid., nr. 3323
26. Ibid.
27. Ibid., nrs. 3554, 3567
28. Ibid., nr. 2873
29. Ibid., nr. 2873
30. Ogorodnikov, *Istorija* 38, 139; N.N. Repin, 'Kommerčeskoe sudostroenie v Rossii v kontse XVIII-pervoj polovine XVIII v.' [Commerciële scheepsbouw in Rusland aan het einde van de zeventiende eeuw en in de eerste helft van de achttiende eeuw] in: *Voprosy istorii* [Vraagstukken der geschiedenis] (1978) nr.1, 50; Gosudarstvennyj archiv Archangel'skoj oblasti [Staatsarchief van de Oblast Archangel]; GAAO: f(ond) [archieff] 1, op(is') [archiefflijst] 1, d(elo) [dossier] 545a, l(ist) [folio] 74-74^v
31. Repin, 'Kommerčeskoe sudostroenie' (1978) 51; I.A. Bychovskij, *Archangelogorodskie korabely* [Archangelse schepen] (Archangel 1988) 166; G. Nojkirchen, *Moreplavanie včera i segodnja* [Zeevaart gisteren en vandaag] (Leningrad 1977) 97-98; G.C.E. Crone, *Nederlandsche jachten, binnenscheepen, visschersvaartuigen en daarmee verwante kleine zeeschepen 1650-1900* (1926; ongewijzigde herdruk, Schiedam 1978) 283-284
32. Repin, 'Kommerčeskoe sudostroenie', 52; Bychovskij, *Archangelogorodskie korabely* 166; Crone, *Nederlandsche jachten* 141-144
33. Bychovskij, *Archangelogorodskie korabely* 166; Crone, *Nederlandsche jachten* 231-235
34. Repin, 'Kommerčeskoe sudostroenie' 51; Bychovskij, *Archangelogorodskie korabely* 169-170; Crone, *Nederlandsche jachten* 270-274
35. Crone, *Nederlandsche jachten* 211-218
36. PSZ V (St. Petersburg 1830) nr. 3215
37. Crone, *Nederlandsche jachten* 179
38. PSZ V (St. Petersburg 1830) nrs. 2873, 2973, 3215, 3323
39. GAAO f. 1, op. 1, d. 529n, 521, 545a
40. Ibid.
41. GAAO f. 1, op. 1, d. 545a, l. 49^v
42. Ibid.
43. GAAO f. 1, op. 1, d. 521, l. 55-57
44. GAAO f. 1, op. 1, d. 545a, l. 159-160
45. GAAO f. 1, op. 1, d. 545a, l. 177-177^v
46. GAAO f. 1, op. 1, d. 545a, l. 47-51^v, 63-66; d. 529n., l. 53-55^v, 105-108^v, 211; d. 171, l. 11, 19
47. GAAO f. 1, op. 1, d. 529n, 521, 545a, 171
48. Telling door de auteur.
49. GAAO f. 1, op. 1, d. 545a
50. GAAO f. 1, op. 1, d. 529t, 521, 545a
51. Telling door de auteur.
52. Ogorodnikov, *Istorija* 7, 139
53. PSZ V (St. Petersburg 1830) nr. 3323
54. Crone, *Nederlandsche jachten* 179
55. GAAO f. 1, op. 1, d. 545a
56. GAAO f. 1, op. 1, d. 529n
57. GAAO f. 1, op. 1, d. 545a, d. 529n
58. GAAO f. 1, op. 1, d. 529n, 521, 545a
59. GAAO f. 1, op. 1, d. 529n, 545a
60. V.V. Bryzgalov, 'Tipy sudov pribrežnogo plavanija na Belom more v seredine XVIII stoletija' [Scheepstypen voor de kustvaart op de Witte Zee in het midden van de 18de eeuw] in: *Archangel'skoe Pomor'e. Istorija i kul'tura* [Archangels Pomor'e. Geschiedenis en cultuur] (Archangel 1983) 94, 101
61. GAAO f. 1, op. 1, d. 529n, 545a
62. GAAO f. 1, op. 1, d. 521, 529n, 545a
63. Bryzgalov, 'Tipy sudov' 93, 96
64. Telling door de auteur.
65. GAAO f. 1, op. 1, d. 529n, l. 207-209
66. V.V. Bryzgalov, 'Sud'ba jachty "Svjatoj Petr"' [Het lot van het jacht 'Sint Pieter'] in: *Sudostroenie* [Scheepsbouw] 10 (1990) 48-50; V.V. Bryzgalov en G.P. Popov, "'Gosudareva" jachta' [Het 'heerlijke' jacht] in: *Solombal'skaja verf' 1693-1862* (Archangel 1993) 7-14
67. *Pis'ma i bumagi imperatora Petra Velikogo* [Brieven en papieren van keizer Peter de Grote] (St. Petersburg 1887) (verder: PiB) I, 22, nr. 27; Bryzgalov, 'Pervenets' 15-22
68. Ogorodnikov, *Istorija* 14; Krotov, 'Solombal'skaja verf' 70, 90
69. Bryzgalov, 'Flejty' 23-31; Krotov, 'Solombal'skaja verf' 65-76
70. Ogorodnikov, *Istorija*, 7, 139
71. PiB II (St. Petersburg 1889) 65, nr. 434
72. GAAO f. 1, op. 1, d. 521, 529n, 545a
73. GAAO f. 1, op. 1, d. 171, l. 11; d. 529n, l. 13-14^v, 53-55^v, 105-108^v, 211; d. 545a, l. 47-51^v
74. GAAO f. 1, op. 1, d. 529n, l. 103-104^v
75. GAAO f. 1, op. 1, d. 521, 529n, 545a
76. Bryzgalov, 'Tipy sudov' 100-101
77. GAAO f. 1, op. 1, d. 521, 529n, 545a
78. Ibid.
79. GAAO f. 1, op. 1, d. 521, l. 13-14^v, 23-23^v; d. 529n, l. 27-28^v, 63-64^v; d. 529t, l. 1-1^v
80. *Belomorskij parusnyj flot v 1896 godu* [De zeilvloot van de Witte Zee in 1896] (Sint Petersburg 1896)

Gehannes met een admiraalsschip: de bouw van de "Eendracht" (1652-1654).

Laura van 't Zand

Inleiding

"Voor eerst behoorden de nieuwe aen te bouwen schepen onder geset te werden na de cunst vande meester timmerluijden om hart te zeijlen, Datse stijf onder zeijl zijn, haer onderste canon schoon, en wel boven water connen voeren(...)".¹

Dit schreef luitenant-admiraal Maarten Harpertsz. Tromp in zijn consideratiën in maart 1653 als advies aan de scheepsbouwmeester die een nieuw admiraalsschip ging bouwen. Naast bovenstaande aanwijzingen gaf Tromp tips voor het maken van de geschutspoorten en het leggen van de overloop en koebrug. In dit artikel zal nader worden ingegaan op de omstandigheden rondom de bouw van dit nieuwe admiraalsschip, de *Eendracht*. Over de bouw van dit schip is nog veel terug te vinden in de archieven van de Rotterdamse admiraliteit, die het schip bouwde, en in de bijlagen bij de resoluties van de Staten-Generaal. De *Eendracht* behoorde tot de eerste serie oorlogsschepen die in opdracht van de Staten-Generaal door de vijf admiraliteitscolleges werd gebouwd naar aanleiding van het uitbreken van de eerste Engels-Nederlandse oorlog in 1652. De admiraliteit van de Maze, zoals het college in Rotterdam werd genoemd, had als oudste college het privilege het schip voor de admiraal² of vlootvoogd te mogen bouwen. De bouw van dit 'bijzondere' schip had nogal wat voeten in de aarde. Voordat met de beschrijving van de bouw wordt begonnen, zal eerst aandacht worden gegeven aan de scheepsbouw in het algemeen in die tijd.

De scheepsbouw in de zeventiende eeuw

De betrokkenheid van luitenant-admiraal Tromp bij het bouwen van een oorlogsschip in de zeventiende eeuw was niets bijzonders. Hoge marine-officieren werden door de Sta-

ten-Generaal vaak gevraagd advies te geven bij het opstellen van bestekken. Zij confe-reerden dan, samen met specialisten uit de Staten-Generaal en scheepsbouwmeesters van de verschillende admiraliteiten, in het Haags Besogne over de voorwaarden waaraan de schepen moesten voldoen. Advies van mannen die in de praktijk de consequenties ondervonden van wat in theorie was uitgedacht was daarbij onontbeerlijk. De Staten-Generaal namen dan ook vaak het advies van de officieren over. In de praktijk betekende dit dat zij niet alleen veranderingen aanbrachten in bestaande type schepen, maar soms ook dat zij het soort schepen in de vloot bepaalden. Zo is bekend dat Tromp, die in 1637 Philips van Dorp opvolgde als vlootvoogd, zijn nieuwe ambt alleen wilde aanvaarden als er nog enkele fregatten in de vloot zouden bijkomen. In de strijd tegen de Duinkerker kapers waren deze ranke, snelle schepen zeer goed bevallen.³

Naast de mening van zeeofficieren werden ook de adviezen van kundige scheepsbouwmeesters hoog gewaardeerd. Ook zij waren mannen van de praktijk, maar dan op een andere manier. Opleidingen tot scheepsbouwmeester waren er niet. Hun kennis was gebaseerd op jarenlange ervaring. Zij bouwden schepen voornamelijk op het oog, waarvoor ze voor de vorm waarschijnlijk halfmodellen gebruikten. Daarnaast kregen zij van de opdrachtgever een bestek uitgereikt. Hierop stonden de voornaamste maten van de onderdelen van het schip. Het op de centimeter precies bouwen van een houten schip was echter onmogelijk. Bouwers waren afhankelijk van de stukken hout die ze op dat moment konden krijgen. Konden zij alleen grote krommers krijgen, dan viel bijvoorbeeld de steven wat groter uit. Deden zich tijdens de bouw bepaalde problemen voor, dan werd de

beslissing overgelaten aan de scheepsbouwmeesters. Eventueel konden zij voor de juiste verhoudingen tussen lengte, breedte en holte en tussen de verschillende delen van de schepen gebruik maken van de tabellen van Jan Dirksz. Grebber. De rest volgde uit ervaring.⁴

Ervaring was bij Hollandse scheepsbouwers misschien nog wel belangrijker dan bijvoorbeeld bij hun Engelse collega's. In een groot deel van Holland bouwde men namelijk volgens de Hollandse vlakbouwmethode die inhield dat, nadat de kiel gelegd, de stevens gerecht en enkele hulp-spanten geplaatst waren, eerst de huidgangen werden aangebracht (op hun plaats gehouden door boeitangen en paaltjes) en daarna de rest van de spanten. Hierdoor was het eerst uitrekenen van de vorm van de romp en de maten van de spanten overbodig. Bij de spantenbouwmethode, toegepast in onder andere Engeland, waarbij eerst de spanten werden geplaatst en daarna de huidgangen, was dit uitrekenen wel noodzakelijk. Hoewel deze laatste methode dus meer 'wetenschappelijk' was, kostte het uitrekenen tijd en dus geld. In tegenstelling tot hun collega's elders in Holland, verkozen Rotterdamse scheepsbouwmeesters wellicht onder invloed van Engelse bouwmeesters wel de spantenbouwmethode boven de vlakbouwmethode.⁵

De oorlog met Engeland en het opstellen van de bestekken

Na slechts enkele jaren van vrede dreigde voor de Republiek aan het begin van de jaren '50 van de zeventiende eeuw alweer een nieuwe oorlog, met een nieuwe vijand: Engeland. De oorlog kwam niet onverwacht. Reeds lang was de toenemende welvaart en de bloei van handel, scheepvaart en visserij in de Republiek de Engelsen een doorn in het oog. Onder meer met de Acte van Navigatie en het opbrengen van talloze Nederlandse handelschepen probeerden de Engelsen onder leiding van Cromwell de Republiek zoveel mogelijk schade toe te brengen. Bovendien

waren de Engelsen al onder koningin Elisabeth en koning Jacob I en Karel I begonnen met het uitbreiden van hun vloot.⁶

Voordat de oorlog daadwerkelijk uitbrak, hadden de Staten-Generaal al enkele maatregelen genomen om de oorlogsvloot te versterken. Dat was geen overbodige luxe, gezien het feit dat de Staten-Generaal na het einde van de Tachtigjarige oorlog geen geld meer hadden uitgegeven aan de vloot en sommige oorlogsschepen zelfs hadden verkocht.⁷ In maart 1652 gaf zij opdracht om 150 schepen in te huren voor de vloot. Daarna volgden besprekingen tussen de Staten-Generaal en de admiraliteitscolleges voor het bouwen van een groot aantal oorlogsschepen. De besprekingen werden geleid door Johan de Witt die in juli 1653 unaniem was gekozen tot raadpensionaris van Holland en West-Friesland en als zodanig de belangrijkste en machtigste man in de Republiek was geworden.⁸ Ondanks de bezielende leiding van De Witt duurde het toch enige tijd voordat de bestekken voor de nieuwe schepen waren opgemaakt en het aantal was bepaald. Daarbij moest rekening worden gehouden met de (nieuwe) tegenstander. Engeland beschikte in tegenstelling tot de Duinkerker kapers over een sterke, goed georganiseerde vloot met grote, zwaarbewapende oorlogsschepen. Hoewel de ranke fregatten aan het einde van de jaren '30 van de zeventiende eeuw geleidelijk waren vervangen door gefregatteerde oorlogsschepen⁹, bleven zij in afmeting en geschut achter bij die van de Engelsen. De Staten-Generaal besloten dat in totaal 30 schepen door de verschillende admiraliteitscolleges (in Rotterdam, Amsterdam, Friesland, Zeeland en het Noorderkwartier) moesten worden gebouwd. Het college te Rotterdam mocht het nieuwe admiraalsschip en vier kleinere schepen bouwen. Het admiraalsschip zou de oude *Brederode* van admiraal Tromp moeten vervangen. De afmetingen van het nieuwe schip zouden 150 voet lang, 38 voet breed en 15 voet hool bedragen. Het zou daarmee het grootste schip uit deze serie worden.¹⁰

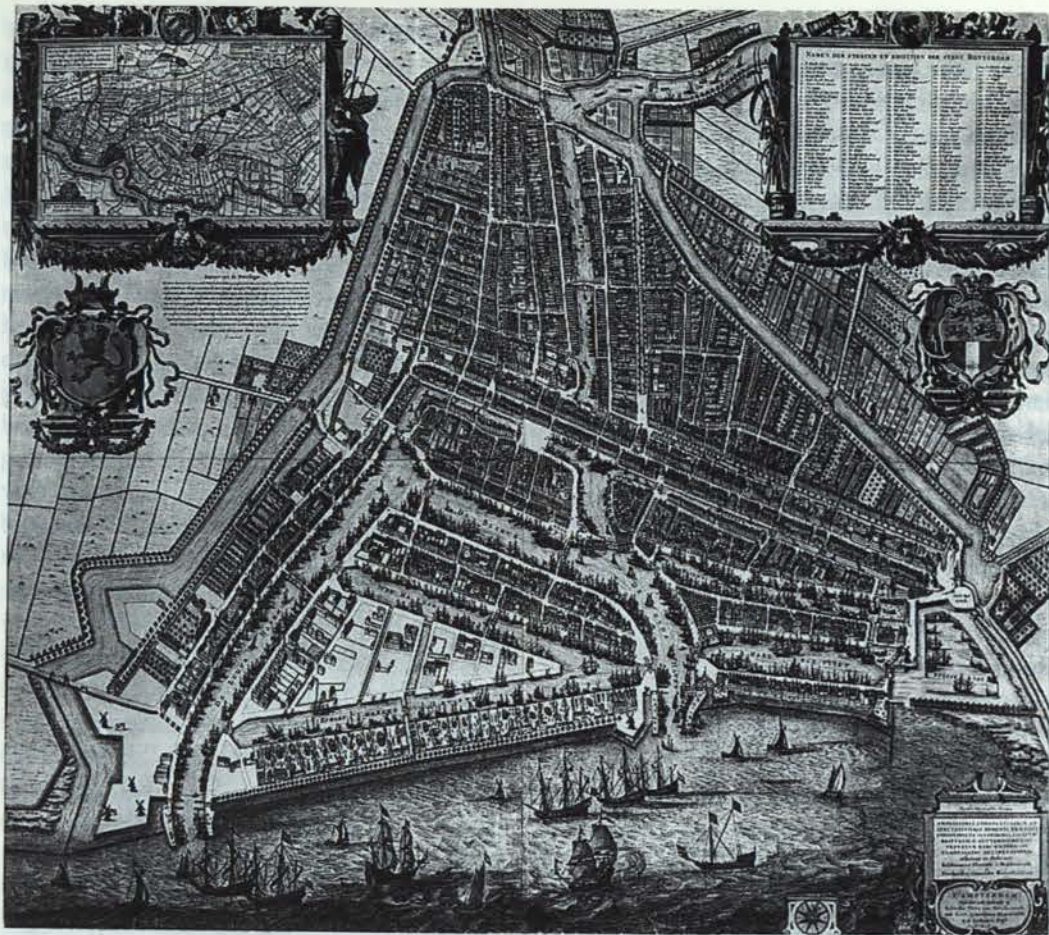
De bestekken waren voornamelijk opgesteld aan de hand van aanwijzingen van Tromp, in samenwerking met enige 'meesterscheeps-timmerlieden'. Direct na het definitieve besluit om de schepen te bouwen drong Tromp er bij het admiraliteitscollege op aan, snel te beginnen met de bouw en het benodigde hout direct te kopen. De Staten-Generaal waren ondertussen echter van mening veranderd omtrent de door Tromp gemaakte bestekken. Vooral onder invloed van Amsterdamse regenten, die bang waren dat de grote schepen 'onbezeilbaar' zouden zijn, brachten de Staten-Generaal het aantal te bouwen grote schepen (van 150 voet) van zes terug naar twee. Nog zinde dat de tegenstanders van grote schepen niet, die zelfs meenden dat de kiel van het admiraalsschip die op de admiraliteitswerf van Rotterdam reeds op stapel stond, moest worden verkleind.¹¹ Uiteindelijk kwam het niet zover, maar het geharrewar zorgde er wel voor, dat de bouw ernstige vertraging opliep. De Republiek moest het komende vechtseizoen met de 'oude' zee-macht, versterkt met ingehuurde schepen van niet al te denderende kwaliteit, de Engelsen trotseren. Bovendien zouden er uiteindelijk maar 20 'echte' oorlogsschepen worden gebouwd. De overige tien zouden fregatten worden.¹²

Aanbesteding

De bouw van het admiraalsschip, waarvan de kiel reeds op stapel lag, kon dus eindelijk in februari 1653 in volle hevigheid beginnen, ware het niet dat de Staten-Generaal, met De Witt voorop, hadden geordonneerd dat alle schepen, dus ook het admiraalsschip, publiekelijk moesten worden aanbesteed aan de minst vragende scheepsbouwmeester. Op deze manier hoopten de Staten-Generaal de bouwkosten laag te houden. De Rotterdamse admiraliteit was hier niet zo erg gelukkig mee. In de eerste plaats moest zij de bouw van de schepen overlaten aan scheepsbouwers die zij helemaal niet kende (en die wellicht niet eens kundig waren) en in de tweede

plaats was de scheepsbouwmeester van het college, Jan Salomonsz. van der Tempel, reeds begonnen met de bouw van het admiraalsschip. De Rotterdamse admiraliteit kreeg uiteindelijk deels haar zin. Ze mocht de vier kleinere schepen aanbesteden onder de minst vragende scheepsbouwers die daarvoor door de admiraliteit waren geselecteerd.¹³ Het grote schip diende echter ook door een particulier bouwer te worden gebouwd.¹⁴ Nadat in eerste instantie zich niemand voor dit karwei had gemeld, kwam het admiraliteitscollege begin maart 1653 toch met een kandidaat op de proppen. Het college verzocht de Staten-Generaal enkele afgevaardigden te sturen die de geïnteresseerde scheepsbouwer konden testen op bekwaamheid. De scheepstimmerman die zich aandeede was niemand minder dan Abraham Theunemans, meester scheepstimmerman van de Verenigde Oostindische Compagnie in Delfshaven, bijgestaan door Jan Salomonsz. van der Tempel. Na het noemen van de prijs waarvoor hij het schip wilde bouwen, 56.000 gulden, verliet Theunemans de zaal, de gedeputeerden waarschijnlijk in lichte verwarring achterlatend. In de notulen van de admiraliteitsvergadering die enkele dagen eerder had plaatsgevonden, is te lezen dat de werkelijke kandidaten Jan Salomonsz. van der Tempel en zijn zoon waren.¹⁵

De gedeputeerden doorzagen de truc die het Rotterdamse college wilde toepassen. Op 20 maart kreeg het college een brief van de Staten-Generaal met de opdracht het grote schip alsnog publiekelijk aan te besteden. De bouw zou wel plaats mogen vinden op de admiraliteitswerf, omdat het schip daar al op stapel was gezet. De kiel was reeds gelegd, de stevens en de spiegel van het schip opgericht en enkele spanten geplaatst. Uit dit laatste blijkt dat de Rotterdamse bouwmeesters met de spantenbouwmethode werkten: eerst werden de spanten geplaatst. Op de biljetten die het college verspreidde ter aankondiging van de aankomende aanbesteding kwam te staan welke delen van het schip al klaar of gepre-



1. Balthasar Floris van Berckenrode, *de Stadt Rotterdam*, kopergravure uit 1626. Bron en foto: Maritiem Museum 'Prins Hendrik' Rotterdam, inv.nr. K266.

pareerd waren en welke stukken hout ingekocht waren. De aannemer zou die gekochte en geprepareerde stukken hout moeten overnemen.¹⁶

Luitenant-admiraal Tromp zag dit alles met lede ogen aan. Van zijn oorspronkelijke bouwplan was al weinig meer over en nu liep de bouw van zijn eigen vlaggeschip ook al grote vertraging op. In een memorie gericht aan de Staten-Generaal liet hij duidelijk blijken niet gelukkig te zijn met het gehannes met zijn schip. Tromp was van mening dat de kwaliteit van een schip niet erg vooruit ging door de wisseling in scheepsbouwmeesters en dat de bouw moest worden overgelaten

aan de ervaren en betrouwbare Van der Tempel, wiens schepen tot de beste van het land behoorden. Zo had Van der Tempel ook al de *Amelia* en de *Brederode* gebouwd. De Staten-Generaal beseften dat Tromp gelijk had en besloten tot een, naar later zou blijken, ongelukkig compromis. Het schip zou gebouwd worden door een particuliere scheepsbouwer onder directie en toezicht van Van der Tempel. De aanbesteding zou op 5 april plaatsvinden.¹⁷

De bedragen die bij de aanbesteding van het admiraalsschip in spé werden genoemd, liepen nogal uiteen. Twee timmerlieden uit Dordrecht noemden bedragen rond de 57.000

gulden, terwijl drie anderen uit Rotterdam zelfs 86.000 gulden vroegen. De vertegenwoordigers van de admiraliteit en de Staten-Generaal besloten daarom de besteding uit te stellen, om zo de timmerlieden de kans te geven wat dichters in prijs bij elkaar te komen. Pas eind april werd de naam van de bouwer bekend: Goossen Schalcks van der Arent uit Dordrecht. Hij en zijn medestanders zouden de materialen en het arbeidsvolk leveren en het geprepareerde hout overnemen. Het hout zou enerzijds door Van der Tempel en anderzijds door Lenert Sijmons. uit Delfshaven en Dirc Davidsz. uit Rotterdam (door de aannemers aangesteld) worden getaxeerd. De taxaties van de twee partijen bleken echter zo sterk van elkaar te verschillen, dat het college besloot het te laten taxeren door twee onafhankelijke scheepsbouwers: Jan Wittert en Adriaen Joosten.¹⁸ Helaas riep deze beslissing bezwaren op van scheepsbouwer Jan Wittert, die zich er kennelijk niet mee wilde bemoeien. Daarop besloot de admiraliteitsraad "tot acceleratie vant" opbouwen vant voors. schip ende weghnemingh van alle uijtvluchten", dat al het geprepareerde hout dat nog niet vast zat aan de kiel buiten de overdracht zou vallen. Alleen de kiel, stevens en de spanten die al op de kiel zaten zouden worden overgekocht. Toen één van de medestanders van de aannemer, Gerrit van der Vlucht, hiertegen bezwaar maakte, werd uiteindelijk toch de gehele partij overgedaan aan de aannemers, en wel voor 9270 gulden "ende minder niet". Naast het toezicht van Van der Tempel werden aan Van der Arent tevens de consideratiën van Tromp overhandigd met de adviezen over geschutspoorten en dekken.¹⁹ Rond deze tijd werden ook het touw- en blokwerk en de zeilen aanbesteed. Net als voor de bouw van de schepen werden hiervan bestekken opgemaakt, waaraan de leveranciers zich strikt moesten houden. Het benodigde touw voor het admiraalsschip, "acht cabels van 19 duijm, drie cabeltouwen van 9 duijm, staende ende lopende want, groot en cleijn", werd op persoonlijk verzoek van Tromp aanbe-

steed aan Claes Claesz., wantslager te Rotterdam. Omdat hij hoge kwaliteit leverde, kreeg hij meer betaald dan de wantslagers die touw voor de andere nieuwe schepen moesten leveren.²⁰ De zeilen voor het grote schip werden gemaakt van Hollands doek en de lijken "vant beste lijckgaren, ende zoo swaer als't werq zal vereijsschen". Bovendien zouden er nog twee pekzeilen worden gemaakt. Het werk werd uitbesteed aan meester zeilmaker Mattheus van der Velde te Rotterdam. Tot het blokwerk behoorden onder andere marsen, pompen, juffer- en talieblokken (een soort takels). Zij werden gemaakt van iepenhout. De riemen voor de sloepen waren van essenhout. Blokmaker voor het grote schip was Egbert Ariensz., voor de totale som van 1050 gulden.²¹

De masten en ankers voor het schip werden kant en klaar gekocht in Amsterdam door enkele leden van de admiraliteitsraad. In december kochten Braem (van de Rotterdamse admiraliteitsraad) en Van der Tempel tevens een partij wageschot. Zij onderhandelden toen met de Amsterdamse makelaar Gerrit Damesse over de koop van drie masten. Claes Stuerman, mastmaker te Zaandam, had een mast van 23 palm dik en 67 maasvoeten lang in de aanbieding, te gebruiken als boegspriet voor het admiraalsschip. De handelaars hielden het hout voor de admiraliteit een aantal dagen vast, zodat het college tijd had om een beslissing te nemen.²²

Betaling aannemers

Begin mei diende Van der Arent en zijn medestanders hun verzoek tot uitbetaling van hun eerste part in. Scheepsbouwers werden in de zeventiende eeuw betaald in drie termijnen: de eerste als de kiel gelegd en de stevens gerecht waren, de tweede als het schip in het water was gebracht en de derde als het schip geheel af zou zijn.²³ Afsproken was dat het overgenomen hout in dezelfde termijnen door de bouwers aan de admiraliteit zou worden betaald. Het geld dat de aannemers zouden krijgen, kwam niet van de admiraliteit,

maar van de Staten-Generaal. Het was echter gebruikelijk dat een admiraliteit bij de Staten-Generaal de verzoeken van de aannemers kenbaar maakte, zodat zij er niet zelf achteraan hoefden en "door het hoopen ende solliciteren inden Haeghe het werck niet verachtert blijft".²⁴ Maar het werk bleef wel "verachtert" en juist precies omdat de aannemers zelf in Den Haag achter hun centen aan moesten. Bovendien was het werk aan het grote schip extra verhoogd omdat het geprepareerde hout om onduidelijke redenen niet op tijd op de admiraliteitswerf arriveerde. Tevens had Van der Arent uitgerekend dat een gedeelte van de bouw in de wintermaanden zou geschieden, waarin het werk tweemaal langzamer zou gaan dan in de zomermaanden. Hij vroeg zich dan ook af of hij het schip binnen acht maanden af zou kunnen hebben, zoals hij eerst had beloofd.²⁵

Naast de bouwers wilden ook de aannemers van het ijzerwerk en spijkers die bij de bouw gebruikt werden, geld zien. Ook zij werden in drie termijnen betaald. De geschatte kosten²⁶ van het ijzerwerk voor het admiraalsschip bedroegen in totaal 9.000 gulden en van de spijkers in totaal 4.500 gulden. De leverancier van het ijzerwerk was grofsmid Barent Jansz. van Lind, terwijl de spijkers geleverd werden door de weduwe van Goris Marcusz., Maria Pauwels. De verzoeken werden begeleid door een briefje van de admiraliteit, waaruit voor het eerst blijkt voor hoeveel de bouw van het admiraalsschip was aanbesteed aan Van der Arent en zijn medestanders: 57.000 gulden, 1.000 gulden meer dus dan het bedrag dat Theunemans en Van der Tempel hadden genoemd!²⁷

Toen het admiraalsschip in november van de helling in het water werd gebracht en de aannemers betaling van de tweede termijn vroegen, waren de vier kleinere schepen die de Rotterdamse admiraliteit moest bouwen net klaar om bij de vloot gevoegd te worden. Vergeleken met andere admiraliteitscolleges had Rotterdam ook bij deze schepen vertraging opgelopen, daar de schepen in Amsterdam

begin augustus en de schepen in Zeeland half augustus reeds klaar waren.²⁸ Of de vertraging nu het resultaat was van slechte betaling of niet, de aannemers merkten bij hun verzoek om betaling van hun tweede termijn op dat de Staten-Generaal vlotter moesten zijn met betalen dan bij het eerste part, omdat anders niet alleen vertraging kon optreden in de bouw, maar ook problemen konden ontstaan bij de aanbesteding van de volgende serie van 30 oorlogsschepen die de Staten-Generaal wilden laten bouwen.²⁹ De aannemers achtten het onmogelijk het laatste benodigde hout voor het schip in Dordrecht te kopen als ze niet eerst zelf waren betaald.³⁰

Onenigheid tussen bouwmeesters

Naast de hinder die de aannemers ondervonden van de slechte betaling door de Staten-Generaal, bleken zij ook nog eens niet op te kunnen schieten met Van der Tempel. Deze laatste was aangewezen om op de bouw te letten, maar zoals er ook maar één kapitein op een schip kan zijn, zo kan er ook beter maar één scheepsbouwmeester met een schip bezig zijn. De geschillen tussen Van der Arent en Van der Tempel liepen zo hoog op, dat Van der Arent eind november een verzoek indiende bij de Staten-Generaal om een andere opzichter aan te stellen. Met de huidige konden zij "gansch niet over een en connen comen, doordien denselven buijten t' besteck gaet". Zij wilden dat een aantal lieden die er verstand van hadden, dit laatste zouden controleren, en vervolgens het toezicht zouden overnemen. Omdat hierna niets meer van het geschil in de bronnen te vinden is, mag worden aangenomen dat Van der Tempel gewoon als toezichthouder is aangebleven.³¹ Dat Van der Tempel zich inderdaad niet hield aan de aanwijzingen in het officiële bestek, wordt duidelijk uit een tweede verzoek van de aannemers in juni 1654. Daarin meldden zij dat volgens de meting, door Van der Tempel zelf uitgevoerd, het schip twee voet langer over de stevens (van steven naar steven gemeten) en anderhalf voet holler was dan in het

bestek stond. Hierdoor was het schip volgens hen meer waard geworden en kon het zijn geschut beter voeren, doordat de poorten nu hoger lagen. Deze veranderingen waren te danken aan de aanwijzingen van Van der Tempel. Het doet daarom, zeker met betrekking tot het eerdere verzoek van de aannemers om een andere toezichthouder te benoemen, wat schijnheilig aan dat de aannemers hierna bij de Staten-Generaal een extra beloning claimden, omdat het schip nu zo goed was uitgevallen en zij meer werk hadden verricht.³²

De Staten-Generaal verzochten vervolgens Van der Tempel naar de vergadering te komen om mondeling uit te leggen hoe de vork in de steel zat. Volgens Van der Tempel waren de claims van Van der Arent om meer geld (10.000 gulden extra!) niet terecht. Zo was de kiel, overeenkomstig het bestek, 121 voet lang. Doordat Van der Tempel de voor- en achterstevens meer valling³³ had gegeven, viel de lengte over de stevens langer uit. Dit had de bouwers niet meer werk bezorgd dan voor stevens met minder valling. Voor het hoger leggen van de overloop en de andere dekken was ook niet zoveel meer werk vereist. Bovendien was dit bij de andere schepen uit deze serie ook gedaan en de bouwers daarvan hadden nooit extra geld gevraagd.³⁴ Hoewel de veranderingen dus niet meer werk en tijd hadden gekost, kregen Van der Arent en zijn medestanders uiteindelijk toch een beloning van 1200 gulden extra uitgekeerd voor het groter maken van het admiraalsschip. Van der Tempel moest meer moeite doen om zijn geld te krijgen. Op 6 april 1655 diende hij een verzoek in voor zijn beloning voor het toezicht houden op de bouw. Door geëmmiteerden van de Staten-Generaal was hem een jaar daarvoor een geldsom beloofd van 1500 gulden, plus 300 gulden "voor sijne drij soonen", die kennelijk ook een handje hadden meegeholpen. Een jaar later hadden hij, noch zijn drie zonen daar iets van ontvangen.³⁵

Het admiraalsschip op stroom gebracht

Het admiraalsschip was uiteindelijk in september 1654 klaar.³⁶ Tromp was ruim een jaar eerder bij Scheveningen gesneuveld, zodat het schip nu plaats zou bieden aan het nieuwe hoofd van de vloot, luitenant-admiraal baron Jacob van Wassenaer-Obdam. Het schip was in december 1654 geheel gereed om uit te zeilen. Helaas ging dat niet van een leien dakje. In een brief aan de Staten-Generaal van 10 december schreef het Rotterdamse college dat het had vernomen dat "eergisteren tusschen drie ende vier uijren, wesend een hoochspring, end waijende uijtten Noortwesten, wederom proeff gedaen wesende, om 't nieuwe Admiraalsschip door de brugge vande Haringvliet te corten, 'tselve schip, tot ons leedwesen, tusschen de brugge in, is blijven steecken".³⁷ De volgende nacht, wederom met hoog water, werd ten overstaan van de raadsleden van het college een poging ondernomen om het schip los te krijgen. Zij ondervonden dat, "vermits den overgecome ne zijdelijcken wint ende stilte, weijnich waeters op quaem, ende tot wel twee voet minder, als bij 't laetste voorgaende getij was geweest". Het schip bleef dus zitten waar het zat tot er meer water zou opkomen. Om ontzetting van het schip, dat grotendeels de grond raakte, te voorkomen, werden enige schoren aangebracht.³⁸

Hoewel het schip niet direct gevaar liep, besloot het admiraliteitscollege voor de zekerheid het schip te laten visiteren door zes "ons oordeels wel de bequaemste Mrs. timmerluijden deser stede". Uit hun verslag van 29 december bleek dat het schip nog steeds "inde west bregge vande Harinckvliet" lag. De timmerlieden, Jan Wittert, Jacob Pinckveer, Aryaen Joosten van Brakel, Dirck Lambrechtsz., Jan Salomonsz. van der Tempel en Dirck Davids bevonden het schip beneden in het ruim "noch wel dicht, en hebben niet connen sien of mercken, eenige segrickinge of wrickingen ofte ontsettinge". Zij waren daarom van mening "geen mueren af te breken ende wt de wege te doen, cas ten minste tot



2. Willem van de Velde, de Eendracht en andere schepen onder zeil of ten anker, penschilderij uit 1668. Bron en foto: Maritiem Museum 'Prins Hendrik' Rotterdam, inv.nr. P1552.

geen voordeel strecken alsoo tship buijten perikel sit". Het afbreken van de muren van de brug was dus niet nodig. In 1665, toen de *Zeven Provinciën* door het zelfde bruggetje moest, werd de brug uit voorzorg verbouwd om herhaling van de problemen te voorkomen.³⁹

Pas op 22 januari 1655 konden de admiraliteitsheren opgelucht aan de Staten-Generaal melden "dattet nieuwe Admiraalsschip deser uijre geluckelijck, ende sonder eenige de minste verhandering, door de brugge in diep waeter is gebracht". In april zou het schip op stroom worden gebracht om daar geballast te worden en buitenom naar Hellevoetsluis te worden gebracht. Het college wilde daarvoor echter meer geld hebben, wat de Staten-

Generaal niet wilden geven. Nog meer vertragingen lagen dus in het verschiet. Het schip, de *Eendracht*, moet in deze tijd al zijn naam hebben gekregen. In de bronnen werd het schip echter nog steeds aangeduid als het "grote admiraalsschip".⁴⁰ De *Eendracht* was klaar, maar werd niet meer direct ingezet, daar de oorlog in april 1654 reeds afgelopen was. In juli 1655 was er dus genoeg tijd om het schip verder te verfraaien. Meester schilder Vrolo meende dat "hier ende daer, aent Admiraalsschip, noch wat diende verguld te werden, twelck niet en was aenbesteet". Enige heren van de admiraliteitsraad beloofden daarop een kijkje te gaan nemen of dit inderdaad zinvol was.⁴¹

De *Eendracht* kwam onder andere nog in actie tijdens de schermutselingen in de Sont (1658-1660). Het is niet bekend hoe het daarin als schip functioneerde. In ieder geval vond Witte de With het nieuwe schip wat aan de smalle kant.⁴² De *Eendracht* diende uiteindelijk nog in de tweede Engels-Nederlandse oorlog, waar het op 13 juni 1665 ter hoogte van North Foreland in gevecht raakte met de *Royal Charles* van de Hertog van York. Tijdens het hevige gevecht ontplofte opeens de kruitvoorraad en daarmee het hele schip, waarbij luitenant-admiraal Van Wassenaer-Obdam om het leven kwam. De bouw van de *Zeven Provinciën*, die de *Eendracht* als admiraalsschip zou opvolgen, was toen al in volle gang.⁴³

Conclusie

Net als voorgaande jaren lieten de Staten-Generaal zich bij het maken van bestekken in eerste instantie leiden door de aanwijzingen van luitenant-admiraal Tromp. In eerste instantie, want uiteindelijk werden zijn adviezen in de wind geslagen. De mening van Amsterdamse regenten, die volhielden dat grote schepen niet te bezeilen zouden zijn, werd hoger gewaardeerd. Hun triomf kwam toen het grote admiraalsschip daadwerkelijk bij het uitbrengen in moeilijkheden kwam. Hoewel de inspanningen van de Staten-Generaal, met De Witt voorop, en van de admiraliteitscolleges uiteindelijk bewezen dat het bouwen van schepen in serie mogelijk was, werd de bouw door de lange discussies en het bijstellen van de bestekken ernstig vertraagd. Ook de aanbesteding van het admiraalsschip verliep verre van vlot. De poging van de Staten-Generaal om door publieke aanbesteding de kosten van de bouw te drukken, werkten niet alleen vertragend, maar bovendien averechts. Uiteindelijk was zij 1.000 gulden duurder uit. Ook in andere opzichten was het ingrijpen van de Staten-Generaal niet altijd gelukkig. De keuze om naast de particuliere bouwers een aparte 'toezichthouder' te benoemen maakte de kans op onenigheid tus-

sen de twee scheepsbouwmeesters en dus verdere vertraging van de bouw groot. Tevens kenden zij een extra uitkering toe aan Van der Arent en zijn medestanders, nadat deze claimden meer werk te hebben verricht en een beter schip te hebben afgeleverd. Deze claim bleek niet alleen onterecht, maar bovendien waren de verbeteringen aan het schip niet aan hen, maar aan Van der Tempel te danken. Deze laatste moest tot in 1655 op zijn geld wachten.

Ten aanzien van de claim van Van der Arent en medestanders valt nog iets anders op. De aanbesteders beschuldigden scheepsbouwmeester Van der Tempel van het niet volgen van het bestek. Deze beschuldiging was juist, maar het verontrustte de Staten-Generaal niet. Blijkbaar kwam deze coulance voort uit het feit dat zij wisten dat bouwers van houten schepen zich door de aard van het materiaal nooit precies konden houden aan de bestekken. Zij bouwden naar wat zij goed en "oirbaer" achtten, mits niet in strijd met het bestek. Bovendien hadden zij groot vertrouwen in de kunde van Van der Tempel, die zij als toezichthouder voor de zekerheid toch maar bij de bouw van het schip hadden betrokken. Hoewel dit dus niet de snelheid ten goede kwam, zorgde Van der Tempel er wel voor dat de *Eendracht* een beter schip werd dan in het bestek stond. Het bleek alleen iets te groot voor het bruggetje over het Haringvliet...

Noten

1. Algemeen Rijksarchief (ARA), Bijlagen bij de Resoluties der Staten Generaal (Bijlagen Res. SG), inv.nr. 5553, maart 1653
2. De officiële titel van admiraal was voorbehouden aan de stadhouder. Omdat hij zich voornamelijk met het leger bemoeide, werd het 'opperhoofd van de vloot' gekozen uit de luitenant-admiraals van de admiraliteitscolleges.
3. J.E. Elias, *De vlootbouw in Nederland in de eerste helft van de 17e eeuw, 1596-1655* (Amsterdam 1933) 49, 50
4. J. van Beylen, *Schepen van de Nederlanden. Van*

- de late Middeleeuwen tot het einde van de 17e eeuw (Amsterdam 1970) 31, 32; Cornelius van IJk, *De Nederlandsche scheepsbouwkonst open gestelt* (Amsterdam 1697) 124, 125
5. Van IJk, *Nederlandse scheepsbouwkonst* 19
 6. Jonathan I. Israel, *Dutch primacy in world trade 1585-1740* (New York 1989) 207-209; J.C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen deel I* (Haarlem 1858) 403-405
 7. Elias, *De vlootbouw in Nederland* 72-78
 8. ARA, Resoluties der Staten Generaal (Res. SG), inv.nr. 2683, 3 maart 1652; J.R. Bruijn, *The Dutch Navy of the seventeenth and eighteenth centuries* (Columbia 1993) 11, 75, 76
 9. Bedoeld worden oorlogsschepen waarin de vorm van fregatten, een grote lengte ten opzichte van de breedte en een vlakke bovenbouw, duidelijk te herkennen was. Elias, *De vlootbouw in Nederland* 55, 56
 10. ARA, Res. SG, filmband 2684, 27 november 1652. Met 'voet' worden Amsterdamse voeten bedoeld van 28,3 cm.
 11. ARA, Res. SG, filmband 2684, 27 november 1652; ARA, Admiraliteits Archieven (AA), filmband 169, 30 november en 4 december 1652; Elias, *De vlootbouw in Nederland* 104-110, 112-114
 12. Elias, *De vlootbouw in Nederland* 112-114
 13. Deze vorm van aanbesteden was eerder ook toegepast in de jaren '30 van de zeventiende eeuw, toen er enkele series fregatten werden gebouwd. ARA, AA, inv.nr. 132, 12-14, 16 mei 1637; Elias, *De vlootbouw in Nederland* 115
 14. Elias, *De vlootbouw in Nederland* 115
 15. ARA, AA, filmband 169, 25 februari en 5 maart 1653; ARA, Bijlagen Res. SG, inv.nr. 5552, 26 februari 1653.
 16. ARA, AA, filmband 169, 20 maart 1653.
 17. Ibid., 24 en 26 maart 1653; ARA, Bijlagen Res. SG, inv.nr. 5553, 28 maart 1653.
 18. ARA, AA, filmband 169, 31 mei en 3 juni 1653. Het ging om 43 sommers. AA, filmband 170, 7 juli 1653.
 19. ARA, AA, filmband 169, 4 en 11 juni 1653.
 20. ARA, Bijlagen Res. SG, inv.nr. 5554, 15 april 1653; AA, filmband 169, 9 april 1653.
 21. ARA, Bijlagen Res. SG, inv.nr. 5554, 15 april 1653.
 22. ARA, AA, filmband 170, 15 juli en 29 december 1653.
 23. Als de buitenkant van een schip klaar was, werd het schip van de helling af in het water gelaten. Daarna werden werkvloeden langs het schip gelegd en werd de binnen- en bovenkant afgemaakt. Het was in deze tijd nog niet mogelijk om geheel kant en klare schepen ongeschonden in het water te brengen.
 24. ARA, Bijlagen Res. SG, inv.nr. 5555 I, 6 mei 1653.
 25. Ibid. en inv.nr. 5555 II, 26 juni 1653.
 26. Bij leveranties van materialen voor de schepen werd geen vast bedrag afgesproken, maar een schatting gemaakt. Als de schepen voltooid waren, werd een eindrekening opgemaakt en gekeken of de leveranciers nog geld te goed hadden of verschuldigd waren. In dit geval hadden de leveranciers nog wat te goed. ARA, Bijlagen Res. SG, 5561 II, 14 juli 1654 en 5562 I, 19 september 1654.
 27. ARA, Bijlage Res. SG, inv.nr. 5555 II, 26 juni 1653.
 28. ARA, Bijlagen Res. SG, inv.nr. 5557, 1, 15, 18 en 20 augustus 1653.
 29. In juli was men in de Staten van Holland reeds druk aan het discussiëren over de bouw van de tweede serie, die uiteindelijk definitief op 19 december werd verordonneerd. ARA, Resoluties der Staten van Holland (St.v.Hol.), inv.nr. 5309, 14 juli 1653.
 30. ARA, Bijlagen Res. SG, inv.nr. 5559 I, 22 november, 12 december 1653.
 31. Ibid., inv.nr. 5559 I, 28 november 1653.
 32. Ibid., inv.nr. 5561 II, 17 en 29 juni 1654.
 33. De hoek die de steven maakt met de kiel. Het was in deze tijd gewoon dat meester scheepstimmerlieden nieuw te maken schepen zo veel valling meegaven als zij goed dunkten en "oirbaer" achtten.
 34. ARA, Bijlagen Res. SG, inv.nr. 5561 II, 29 juni 1654.
 35. Ibid., inv.nr. 5562 II, 12 oktober 1654 en inv.nr. 5563, 6 april 1655.
 36. ARA, Res. SG, filmband 2688, 5 september 1654.
 37. ARA, Bijlagen Res. SG, inv.nr. 5562 II, 10 december 1654. De Rotterdamse admiraliteit bezat in deze tijd twee scheepswerven: een aan de Nieuwe Haven en een aan het Haringvliet. Om de schepen die gereed waren in open water te brengen, moesten ze, met hoog water, door een bruggetje heen. De *Eendracht* bleek dus iets te groot.
 38. ARA, Bijlagen Res. SG, inv.nr. 5562 II, 10 december 1654.
 39. Ibid., inv.nr. 5563, 31 december 1654 en inv.nr. 5585, 9 juni 1665.
 40. Ibid., inv.nr. 5563, 22 januari en 27 april 1655, inv.nr. 5564 I, 25 juni 1655.
 41. ARA, AA, Stukken equipage & werf, inv.nr. 1023, 2 juli 1655.
 42. ARA, Bijlagen Res. SG, 5560 I, 26 januari 1654.
 43. De Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen* deel II, 19, 20; ARA, Bijlagen Res. SG, inv.nr. 5585, 9 juni 1665.

De functie en wijze van aanbrenge van de scheerstroken en de spantvormen van zeventiende-eeuwse schepen.

Hendrik N. Kamer

Inleiding

In de tweede helft van de zeventiende eeuw werden in Nederland twee verschillende methoden toegepast voor de bouw van grote zeegaande schepen. De oudste van deze bouwwijzen werd door Nicolaes Witsen beschreven en wordt thans aangeduid met de benamingen 'huid eerst-bouwmethode', 'shell first-bouwmethode' en 'vlakbouwmethode'.¹ Vooral in het Noorderkwartier werden veel schepen volgens deze methode gebouwd. De andere, modernere bouwwijze werd beschreven door Cornelis van Yk, wordt thans aangeduid met de benamingen 'spanten eerst-bouwmethode', 'frame first-bouwmethode' en 'skeleton first-bouwmethode' en werd vooral aan de Maaskant en in Zeeland toegepast.²

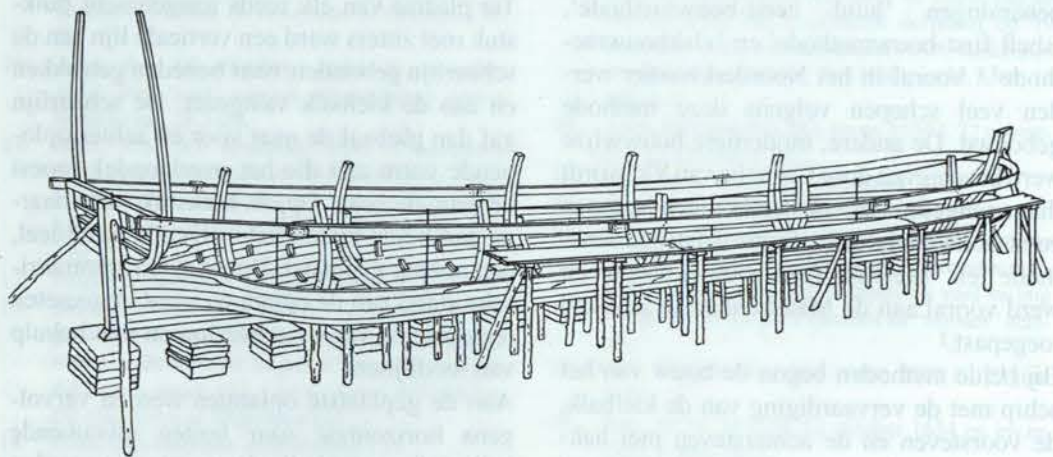
Bij beide methoden begon de bouw van het schip met de vervaardiging van de kielbalk, de voorsteven en de achtersteven met hekbalk, rantsoenhouten en windveren. Nadat deze delen op de stapelblokken waren gezet en samengevoegd, werd aan beide zijden van de kielbalk de zandstrook of kielgang aangebracht, de plankengang die de overgang vormde tussen de zijkant van de kielbalk en de plankengangen van de scheepsbodem ofwel van het vlak.

De volgende stap bij de 'huid eerst-methode' bestond uit het boeien van het vlak en de kimmen. Plankengang na plankengang van de scheepsbodem en van de kimmen werd in vorm gebogen en tijdelijk aan de voorgaande plankengang vastgezet met behulp van boei-klampen, die over de plankennaden werden getimmerd. Stutpaaltjes onder de plankengangen dienden om vervorming van de zo tot stand komende rompschaal te voorkomen. Bij het in vorm buigen van de plankengangen dienden enkele op de kielbalk bevestigde

buikstukken en zitters – de onderste delen van een spant – als referentie voor het vormverloop van de scheepsbodem en de kimmen. Nadat het vlak en de kimmen gereed waren, werd op de hoogte waar het overloopdek moest komen een stevig koord van de voortot de achtersteven gespannen, de scheerlijn. Ter plaatse van elk reeds aangebracht buikstuk met zitters werd een verticale lijn aan de scheerlijn gebonden, naar beneden getrokken en aan de kielbalk vastgezet. De scheerlijn gaf dan globaal de naar voor en achter oplopende vorm aan die het overloopdek moest krijgen, de zeeg. Op elk buikstuk werd daarna aan beide zijden het volgende spantdeel, een oplang geplaatst. De juiste en symmetrische stand van de oplangen werd uitgemeten ten opzichte van de scheerlijn en met behulp van loodlijnen.

Aan de geplaatste oplangen werden vervolgens horizontaal naar buiten uitstekende balkjes bevestigd, die door stutpalen werden ondersteund. Op de balkjes werden planken gelegd, waardoor een werksteiger ontstond. Daarna werd de scheerstrook aangebracht. De scheerstrook was een tijdelijke plankengang, die aan beide zijden van de romp vanaf de voorstevenbalk langs de geplaatste oplangen tot aan de hekbalk van de achtersteven liep en aan deze delen werd vastgezet. In zijaanzicht gaf de scheerstrook het beoogde verloop aan van de zeeg en van het overloopdek en in bovenaanzicht het beoogde verloop van de rompomtrek aldaar. Als laagste punt van de scheerstrook werd de positie genomen waar het laagste spuigat van het overloopdek moest komen. Scheerstroken en scheerlijn liepen parallel op gelijke hoogte en de scheerlijn werd als referentie gebruikt voor het symmetrische verloop van de stroken.

In de zeventiende eeuw werd een schip nog niet volgens werktekeningen gebouwd, maar werden de vele delen daarvan op de werf 'op het oog' vervaardigd en op elkaar pas gemaakt. De scheerstroken waren daarbij een uiterst belangrijk hulpmiddel. Ze dienden als bouwmal voor de nog aan te brengen spanten en spantdelen. Tevens zette de scheepsbouwer de posities van dekbalken, luiken, geschutspoorten en dergelijke op de scheerstrook uit. Illustratie 1 geeft de dan ontstane situatie weer.



1. Scheerstroken met posities van dekbalken, luiken, geschutspoorten etc.

Bij de 'spanten eerst-bouwmethode' werd de scheerstrook in een vroeger stadium aangebracht. Nadat de kielbalk met de voor- en de achtersteven met rantsoenhouten, hekbalk en windveren en de kielgang tot stand waren gekomen, werden enkele maar tenminste twee spanten van oprichting, de 'Middelspanten', op de kielbalk geplaatst. Van Yk geeft een duidelijke regel voor de positie van deze twee spanten, die als grootspanten op de plaats kwamen, waar het schip zijn grootste breedte zou krijgen. Hierna werd begonnen met de werkzaamheden voor de plaatsing van de scheerstroken. Noch Witsen, noch Van Yk geeft een illustratie van het aanbrengen van de scheerstroken. Over de wijze waarop dat

bij de 'spanten eerst-bouwmethode' plaats vond, lopen in de hedendaagse publikaties de meningen uiteen.³ De scheerstroken waren mede van invloed op de spantvorm, de dwarsdoorsnede van het schip. Over de hoogtepositie waar het spant zijn grootste breedte had, verschillen de inzichten eveneens.

Nu van diverse historische schepen replica's worden gebouwd, waarbij zoveel mogelijk de authentieke bouwwijze wordt gevolgd (o.a. *De Zeven Provinciën* te Lelystad en *Het Duifken* in Australië), is het interessant na te gaan wat uit de teksten van Van Yk en Witsen

is af te leiden. Dit artikel geeft een interpretatie betreffende beide onderwerpen.

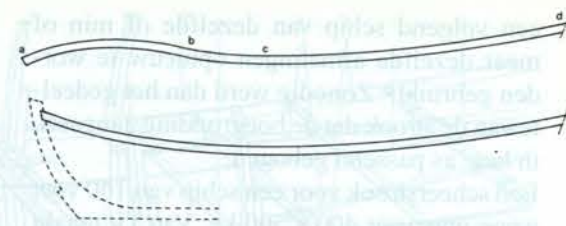
De plaatsing van de scheerstroken bij de 'spanten eerst-bouwmethode'

Nadat Van Yk een uiteenzetting over de 'Middelspanten' heeft gegeven en de norm voor de lokatie van deze spanten op de kielbalk heeft vermeld, schrijft hij het volgende: "Deze Spanten haar Plaats genomen hebbende, vind sig het Volk besig met ter wedsijden van de Kiel, op Schips Wijdte de Stellingen, of Steigeringe te maken (...) Wijders door sterke Touwen, de Jocken ter gestelder Hoogte, en Schips Beloop, aan gegord, en Balkpalen daarop gevoerd, is 't van des Bouw-meesters

werck de Scheerstroken aan te brengen. 't Syn Planken, breed 8, 10, of 12 Duimen, en 2 a 3 Duimen dik, gaande in 't midden op de Holte van Schips onderste Uitwatering, van vooren tot agteren, ter wedsyden buiten om het Schip, gevende het selve aldaar sijnen Omtrek. De Middellijn, die van d'eene tot d'ander Steven werd gespannen, is het Rigtsnoer waar na sy ter wedsyden, evenwydig uitgebogen, en op de Schoorbalken, 't sijn Masthouten welkers eene Eynde van binnen tegen de Stevens, en andere Einden aan de Swiepingen vande Middelspanten gehegt sijn, door Sparren en Latten vast gekneveld werden."⁴

Zoals eerder gezegd geeft van Yk geen afbeelding van deze opstelling, zodat de voorstelling uit de verschillende zinnen van het citaat moet worden afgeleid. Een schip met een lengte over de stevens van 150 à 160 voet had een holte van circa 16 voet. De holte was het hoogteverschil tussen het laagste spuigat van het overloopdek, 'Schips onderste Uitwatering' en de bovenzijde van de kielbalk. De kielbalk van zo'n schip had volgens Van Yk een hoogte van 1 duim per 6 à 7 voet lengte over de stevens, dus in dit voorbeeld een hoogte van 21 à 26 duim, ofwel circa 2 voet.⁵ Het betreffende spuigat moest dus zo'n 18 voet boven de onderzijde van de kielbalk komen. De kielbalk lag op de stapels, die aan de boegzijde een hoogte van ongeveer 80 cm hadden ten opzichte van de scheepshelling en bij de achtersteven een hoogte van 130 à 140 cm. De beogde spuigathoogte lag dan circa 6 meter boven de scheepshelling en dit was dus de hoogte waarop de scheerstroken moesten worden aangebracht.

Om dat te kunnen realiseren moesten nu eerst ter weerszijden van de romp in aanbouw werksteigers worden gebouwd, waarop de scheepstimmerlieden dit werk konden uitvoeren. Deze steigers moesten uiteraard de beogde omtrek van de romp volgen en voldoende stevig zijn uitgevoerd en goed vertuid om het naar boven hijsen van zware houten delen mogelijk te maken.



2. Vlakke uitslag van de boegrondding van een scheerstrook (boven) en de zeeg (onder).

Van Yk geeft de normen voor het vanuit het voorste spant van oprichting naar voor en naar achter oplopen van de scheerstrook alsmede een aantal voorbeelden daarvan.⁶ Doordat de scheerstrook tevens de boegrondding moest volgen, had de vlakke uitslag daarvan de vorm, zoals in illustratie 2, bovenste figuur is getekend. Het gedeelte a - b wordt door Van Yk de 'rondte' genoemd en geeft na buiging de boegrondding aan. Bij dit buigen komt het uiteinde a omhoog en ontstaat van a tot b een lichte tordering, waardoor uiteinde a aansluit bij de stand van de sponning in de voorstevenbalk. In zijaanzicht is dan een vloeiende voortzetting van het gedeelte d - c - b verkregen, welk gedeelte door Van Yk de 'zwangte' wordt genoemd, ook wel de zeeg, zie onderste figuur in illustratie 2. De letter c geeft de plaats aan van het laagste spuigat. Voor een aantal types en grootten van schepen geeft Van Yk de coördinaten voor de rondte en de zwangte.⁷ Bij een schip van 160 voet lengte over de stevens had de vlakke uitslag van de scheerstrook een lengte van ongeveer 45 à 50 meter. Gelet op deze lengte zullen de scheerstroken opgebouwd zijn geweest uit meerdere delen die met klampen aan elkaar waren verbonden. Dat zal de mogelijkheid hebben geboden de delen van de stroken uit licht gekromde boomstammen te zagen, waardoor buigen in dat verband onnodig was. De scheerstrook was dus een met de nodige precisie vervaardigde mal en werd volgens Van Yk door vele scheepsbouwers bewaard om bij de bouw van

een volgend schip van dezelfde of min of meer dezelfde afmetingen opnieuw te worden gebruikt.⁸ Zonodig werd dan het gedeelte van de strook dat de boeegronding aangeeft, in hete as passend gebogen.

Een scheerstrook voor een schip van 160 voet woog ongeveer 400 à 500 kg. Van Yk maakt geen melding van het gebruik van hefwerktuigen om de strook naar de hoogte van circa 6 meter te takelen. Wel vermeldt hij de toepassing van een werfbok om de stevens op de kielbalk aan te brengen.⁹ Het ligt voor de hand dat ook de scheerstroken met één of meerdere bokken omhoog werden gehesen. Met de gegeven afmetingen en het gewicht van de scheerstrook, zal deze bij het in de takels hangen zeker doorbuigen en van vorm veranderen. Om dan de scheerstrook als nauwkeurige bouwmal te kunnen gebruiken, moest deze op zorgvuldige wijze in positie worden gebracht en vastgezet. Deze plaatsing van de scheerstroken beschreef Van Yk in de laatste zin van het hier voor gegeven citaat.

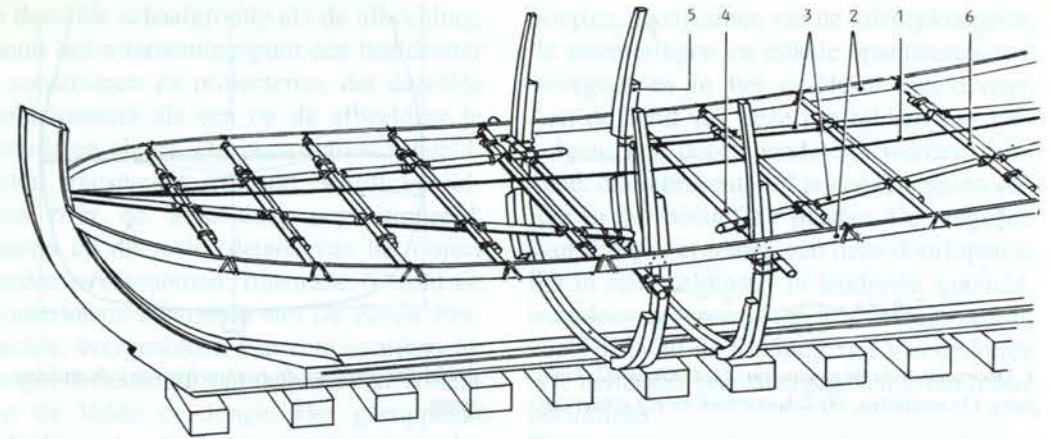
Tussen de voor- en de achterstevens werd een lijn of koord gespannen, de 'Middellijn', waarmee de hartlijn van het schip werd aangeduid. Voor het uitlijnen en aftekenen werd regelmatig gebruik gemaakt van koorden en touwen. Van Yk noemt het gebruik van een touw tussen de stevens als referentie om het verloop van de balkwegers van het overloopdek af te tekenen.¹⁰ Deze balkwegers werden op vrijwel gelijke hoogte met de scheerstroken aangebracht en verkregen bijna hetzelfde zeegverloop. Het touw tussen de stevens zal derhalve in dat verband doorhangend zijn aangebracht.

Ook Witsen noemt het gebruik van een lijn, gespannen tussen de voor- en achterstevens voor het symmetrisch aanbrengen van de oplangen. Hij schrijft: "Haelt dan een lijn, van de voor-steven af, tot de agtersteeve toe, op de middelkrab, en haelt hem neer met een ander lijntje, maeckt het vast, op de middelkrab van de kiel, als by b en g, meet dan van daer de evenwijdigheid van de oplangen als bij f (...) Alsmen de wijte van de Oplangen

aen weerzijden heeft gemeeten, zoo maeckt men een lijn vast aen de scheer-lijn by g, en men haelt het neer op de middel-krab van de kiel, maeckt het daer vast, en meet dan de wijte aen de oplangen en Scheer-lijn, by g."¹¹ De verwijzingen in dit citaat hebben betrekking op figuur X op plaat LII tegenover pagina 151. Deze illustratie is een dwarsdoorsnede waarin de genoemde zaken zijn afgebeeld. De van voor tot achter lopende scheerlijn bevindt zich op deze afbeelding op de hoogte waar de scheerstroken zullen komen. De 'middelkrab' was een op de kielbalk van voor tot achter afgetekende lijn die het midden van de kielbalk aangaf, een hartlijn.

Het feit dat hij het neerhalen van de scheerlijn meerdere keren vermeldt, duidt er op dat dit op meerdere plaatsen gebeurde waardoor de scheerlijn het zeegverloop zal hebben verkregen. Het ligt dan voor de hand dat ook de door Van Yk genoemde 'Middellijn' tussen de stevens doorhangend werd aangebracht en zo het gewenste zeegverloop in zijaanzicht aangaf.

Zwiepingen waren palen en paaltjes waarmee spantdelen tijdelijk werden gestut of met elkaar werden verbonden. Witsen toont op plaat LII in figuur V een zwieping die horizontaal de bakboord- en de stuurboord-zitter van een spant in aanbouw verbindt en in figuur X een enigszins schuin staande zwieping die een oplang ondersteunt. De door Van Yk genoemde zwiepingen zullen, gelet op de functie in dit verband, horizontaal ter hoogte van het laagste spuigat de beide spanthelften met elkaar hebben verbonden. Tussen de binnenzijden van de stevens en de middenspanten werden vervolgens de schoorbalken aangebracht, de 'Masthouten', ronde delen die later tot ra's of stengen werden bewerkt. Deze schoorbalken kwamen bij de middenspanten op de zwiepingen te rusten. Om een zo breed mogelijk draagvlak te verkrijgen, zullen de schoorbalken V-vormig zijn aangebracht. Deze indruk wordt ondersteund door het gebruik in het citaat van het enkelvoud "welkers eene Eynde (...)" en het meervoud "en



3. (1) de middellijn, (2) de scheerstroken, (3) de schoorbalken, (4) zwieping, (5) achterste middelspant en (6) de sparren en latten.

andere Einden (...)" in dit verband.

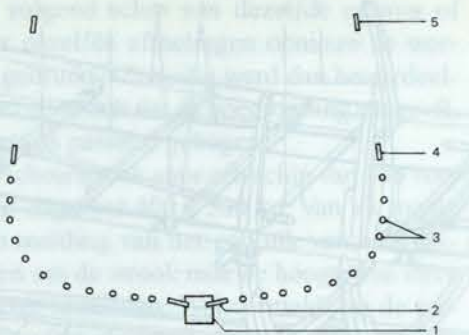
Dwars op de schoorbalken werden sparren en latten geplaatst, die paarsgewijze konden worden in- en uitgeschoven, waardoor de scheerstroken symmetrisch ten opzichte van de doorhangende lijn tussen voor- en achterstevens konden worden uitgebogen. De lijn diende dus als referentie of 'Rigtsnoer'. De sparren en latten werden in de gewenste stand op de schoorbalken vastgebonden en de scheerstroken aan de sparren, latten en middenspanten. Illustratie 3 geeft deze opstelling weer: 1. de Middellijn, 2. de Scheerstroken, 3. de Schoorbalken, 4. Zwieping, 5. achterste Middelspant, 6. de Sparren en Latten. Duidelijkheidshalve zijn de steigers rond het geraamte niet getekend.

De volgende stappen worden door Cornelis van Yk beschreven:¹² een voorste spant van oprichting werd geplaatst op de overgang van kielbalk naar voorstevens en een achterste spant van oprichting tussen het achterste middenspant en de achterstevens. Het ligt voor de hand dat zodra deze spanten waren geplaatst, de scheerstroken ook daaraan werden vastgespijkerd. Van Yk vermeldt niet op welk moment de hulpconstructie van schoorbalken, sparren en latten weer werd afgebroken. Met de bevestiging van de scheerstroken aan de vier spanten van oprichting en aan de voorstevens en de hekbalk lijkt een voldoende stevige plaatsing van

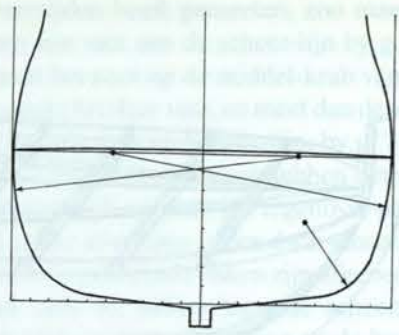
de stroken te zijn bereikt, waardoor de hulpconstructie van schoorbalken, sparren en latten overbodig werd.

De spantvorm

Tussen de kielgang en de scheerstrook werden vervolgens aan beide zijden acht à elf sent- of strooklatten aangebracht. Dit waren van rond tot achtkantig verlopende lange latten van circa 2 duim diameter, die vloeiend vanaf de voorstevens langs de spanten van oprichting naar het spiegelspant liepen en daaraan werden vastgezet. Daarbij was het mogelijk deze sentlatten zodanig te buigen dat het onderwatergedeelte van de romp voor en achter een voller of een slanker verloop zou krijgen. Tussen de bovenste spantdelen, de stutten van het achterste spant van oprichting en de windveren van het spiegelspant werd aan beide zijden van het geraamte een lange rechte strook hout geplaatst, de scheer-stutten. Hiermede was een framework ontstaan, een korf waarin de uiteindelijke rompvorm, het 'fatsoen', duidelijk was te herkennen en waaruit de afmetingen en de vorm van alle overige nog te vervaardigen spanten, de spanten van aanvulling, konden worden afgeleid.¹³ Illustratie 4 toont de doorsnede van deze korf, zoals die direct achter het achterste middenspant was: 1. kielbalk, 2. kielgang, 3. sentlatten, 4. scheerstrook, 5. scheerstut.



4. Doorsnede van de rompvorm: (1) kielbalk, (2) kielgang, (3) sentlatten, (4) scheerstrook en (5) scheerstut.



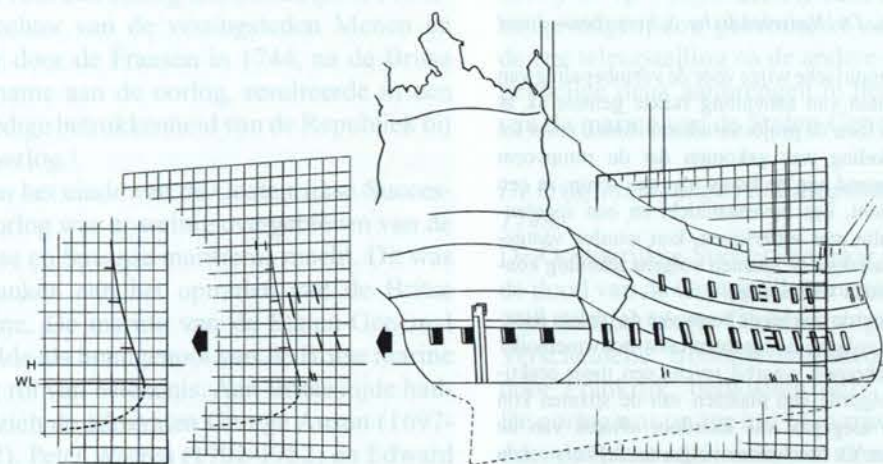
5. Het ontwerp van de contourlijn van een middenspannt.

Het is duidelijk dat de rompvorm in belangrijke mate werd bepaald door de vorm van de spanten van oprichting en in het bijzonder door de vorm van de twee middenspannten. Witsen geeft op de eerder genoemde plaat LII in figuur W het ontwerp van de contourlijn van een middenspannt, hier weergegeven in illustratie 5. Kenmerkend hierbij is dat de middelpunten van de cirkelbogen die de grootste breedte-contour aan het spant geven, op overloopdekhoopte liggen, ofwel ter hoogte van het laagste spuigat, respectievelijk ter hoogte van de scheerstrook. Onder deze lijn vernauwt het spant zich naar de kimrondingen. Bij grote schepen in beladen toestand lag het laagste spuigat enkele voeten boven de wateroppervlakte en moet het vernauwen van het spant dan zichtbaar zijn geweest. Vrij algemeen wordt er thans van uitgegaan dat de scheerstrook, respectievelijk het laagste spuigat van het overloopdek, per definitie tevens de positie aangaf, waar het spant zijn grootste breedte of wijde had. (Zie illustratie volgende kolom bovenaan.) Van Yk geeft op de plaat tussen pagina 72 en 73 in figuur G eveneens de tekening van een spant, echter zonder constructie-aanduidingen. Hij schrijft: "Onse Bouwmeesters dese Middelspannten gemeenlijk uit een regten Hoek, of Winkelhaak formeeren. Daar in sy dan de Leggers, Oplangen, en Stutten sodanig binnewaarts beschrijven als goed vinden ..."14

Daarna geeft hij de meetgegevens van de middenspannten van vijf schepen. Vier daarvan bevatten voldoende informatie om daaruit conclusies te kunnen trekken. Bij één schip valt de grootste wijde, de 'volkomen Wijdheit' samen met het laagste spuigat, dus zoals bij Witsens ontwerp, bij één schip is de positie van de grootste wijde 1 voet 3 duim lager dan het laagste spuigat en bij twee schepen is dat 2 voet lager. Gelet op de grootte van deze schepen in alle drie gevallen ongeveer ter hoogte van de natte waterlijn ofwel het wateroppervlak. De stelling dat de scheerstrook, respectievelijk het laagste spuigat niet per definitie de hoogtepositie aangaf waar het spant de grootste wijde had, maar dat ook spantvormen voorkwamen waarbij die positie lager was gekozen, wordt ondersteund door het resultaat van picturaal onderzoek met behulp van perspectiefprojectie-analyse. Deze onderzoeksmethode, waarvan de methodiek elders uitvoerig wordt behandeld¹⁵, kan hier als volgt worden omschreven. Bij vele foto's en ook bij tekeningen en schilderijen, indien deze met welhaast fotografische precisie zijn gemaakt¹⁶, is het langs goniometrische weg mogelijk om met redelijke nauwkeurigheid de waarnemingspositie vast te stellen, die bij de vastlegging ten opzichte van het afgebeelde object werd ingenomen. Dat biedt de mogelijkheid om,

op dezelfde schaalgrootte als de afbeelding, vanuit het waarnemingspunt een beelderaster te construeren en projecteren, dat dezelfde stand inneemt als een op de afbeelding te bestuderen object. Dit perspectief beelderaster, transparant gemaakt, wordt vervolgens over de afbeelding gepositioneerd, waarna op dit raster details van het object worden overgenomen. Illustratie 6 toont de kenmerkende contouren van *De Zeven Provinciën*, overgenomen van een isometrische perspectieftekening van de hand van Willem van de Velde de Jonge. Het gestippelde gedeelte onder de natte waterlijn is speculatief. Het vlaggeschip vaart hier een koers van circa 23 graden ten opzichte van recht vooruit. Het perspectiefische beelderaster is een weinig vóór de grote mast geprojecteerd, ongeveer ter plaatse van het grootspannt. Op het raster zijn de waterlijn en een aantal lijnen, die in zuiver zijaanzicht van de romp verticaal op de watervlakte staan, overgenomen, zoals enkele zijstijlen van geschuts-

poorten, de zijkanten van de valreepklampen, de mamierungen en enkele spantstuteinden, weergegeven in het middelste beelderaster. Aan de hand van deze lijnstukken kan vervolgens een doorlopende lijn worden getekend, die representatief is voor de spantcontour in perspectief ter plaatse. De volgende stap is het overnemen van deze doorlopende lijn in een beelderaster in loodrecht aanzicht, waardoor de spantcontour zichtbaar wordt, zoals deze uit de tekening van Van de Velde is te herleiden, hier weergegeven in het linker beelderaster. Deze analysemethode geeft uiteraard geen absolute, maar een indicatieve uitkomst. Uit meerdere van deze analyses van de spant- en rompvorm van *De Zeven Provinciën* en van verschillende andere schepen uit die periode blijkt daarbij echter dat in het middenschip de spantbreedte bleef toenemen tot tenminste de natte waterlijn en dus een geheel ander verloop had dan bij de Witsen-spantvorm.



6. De contouren van *De Zeven Provinciën*, naar een perspectieftekening van Willem van de Velde de Jonge.

Noten

1. Nicolaes Witsen, *Aeloude en Hedendaegsche Scheeps-bouw en Bestier* (Amsterdam 1671)
2. Cornelis van Yk, *De Nederlandsche Scheeps-bouw-konst Open Gestelt* (Amsterdam 1696)
3. Uiteenlopende visies o.a. in: G.C. Dik, *De Zeven Provinciën* (Franeker 1993). Een poging tot reconstructie, mede aan de hand van de nog bestaande Van de Velde-tekeningen, van 's Landschip *De Zeven Provinciën* van 80-86 stukken, gebouwd voor de Admiraliteit van de Maze in 1665; A.J. Hoving en R. Parthesius, 'Hollandse scheepsbouwmethoden in de zeventiende eeuw', in: *Batavia Cahier 3* (Lelystad 1991); A.J. Hoving, *Nicolaes Witsens Scheeps-bouw-konst Open Gesteld* (Franeker 1994); H.N. Kamer, *Het VOC-retourschip. Een panorama van de 17de- en 18de-eeuwse Nederlandse scheepsbouw* (Amsterdam 1995)
4. Van Yk, *De Nederlandsche Scheepsbouw-konst* 69-71
5. *Ibid.*, 54
6. *Ibid.*, 72-75
7. *Ibid.*
8. *Ibid.*, 75
9. *Ibid.*, 66
10. *Ibid.*, 55-56
11. Nicolaes Witsen, *Aeloude en Hedendaegsche Scheeps-bouw* 151-152
12. Van Yk, *De Nederlandsche Scheepsbouw-konst* 76-80
13. Deze empirische wijze voor de vormbepaling van de spanten van aanvulling raakte geleidelijk in onbruik toen de projectie-tekentechniek zover tot ontwikkeling was gekomen dat de rompvorm voorafgaand aan de bouw van een schip, in een zij aanzicht, een bovenzicht en een spantenraam, alle met waterlijnen, kon worden vastgelegd, waardoor de spanten volgens tekening konden worden vervaardigd.
Dit gebeurde ook bij de bouw van de replica *Batavia*, die volgens de 'spanten eerst-bouwmethode' werd gebouwd, waarbij tevens een meer praktische volgorde van plaatsen van de spanten kon worden toegepast die daardoor afweek van de door Van Yk beschreven volgorde. Scheerstroken werden niet toegepast bij de bouw van deze replica. Sentlatten wel, maar hoofdzakelijk als hulpmiddel voor het strokend bewerken van de spanten.
14. Van Yk, *De Nederlandsche Scheepsbouw-konst* 70
15. H.N. Kamer, *Schepen op schaal 1594-1700. Nautische geschiedenis en modelbouw* (Amsterdam 1998)
16. Te denken valt hierbij aan vele tekeningen en

schilderijen van o.a. Willem van de Velde de Oude (1611-1693), Willem van de Velde de Jonge (1633-1707), Ludolf Backhuysen (1630-1708) en Abraham Storck (1644-1708). De precisie is veelal onder meer af te leiden uit de thans nog controleerbare nauwkeurigheid waarmee een stadsprofiel met zijn kerktorens, poorten, historische gebouwen en dergelijke in haven- en riviergezichten is weergegeven.

Terecht- en Teleurstelling op de Taag.

Het handelen van luitenant-admiraal Cornelis Schrijver op de rivier van Lissabon in 1748.

S.J. de Groot

Inleiding

Nederland heeft niet bijgedragen aan het ontstaan van de eerste grote Europese Oorlog in het midden van de achttiende eeuw, de Oostenrijkse Successieoorlog (1740-1748), maar raakte er wel bij betrokken. Dit gebeurde toen Groot-Brittannië in 1744 de kant van Oostenrijk koos, waardoor het tegenover Frankrijk en Pruisen kwam te staan. De Staten-Generaal hadden een verdrag gesloten (op 15 november 1715 te Antwerpen, het Barrièretraktaat) om met Groot-Brittannië de Zuidelijke Nederlanden (Oostenrijkse Nederlanden) tegen een aanval vanuit Frankrijk te beschermen. Nederlandse garnizoenen waren in de vestingsteden Menen, Doornik, Veurne, Ieper, Warneton, Namen en in Fort Knock gelegerd. In Nederland voelde men niets voor een oorlog met Frankrijk. De inname echter van de vestingsteden Menen en Ieper door de Fransen in 1744, na de Britse deelname aan de oorlog, resulteerde in een volledige betrokkenheid van de Republiek bij die oorlog.¹

Tegen het einde van de Oostenrijkse Successieoorlog was er weinig overgebleven van de Franse en Spaanse maritieme macht. Dit was te danken aan het optreden van de Britse marine. De marine van de Staten-Generaal speelde als bondgenoot van de Britse marine geen rol van betekenis. Aan Britse zijde hadden zich de admiralen George Anson (1697-1762), Peter Warren (1702-1752) en Edward Hawke (1705-1781) onderscheiden.² De Staten-Generaal rustten in 1748 opnieuw een hulpeskader uit om de Britse bondgenoot ter zee bij te staan. Luitenant-admiraal Cornelis Schrijver (1687-1768) werd opgedragen dit hulpeskader te commanderen. In 1747 was het hem niet gelukt om met zijn eskader van vijf schepen de Britse vloot, onder opperbe-

vel van admiraal Warren, op de Vlakte van Schooneveld te bereiken. Nu, in 1748, diende hij zich met zes schepen te voegen bij het Engelse eskader te Spithead (bij Portsmouth), weer onder het opperbevel van Warren. Deze opgave was beduidend eenvoudiger. Te Spithead lagen twee delen van het 'Western Squadron', bestaande uit 27 linienschepen en twaalf fregatten. In de Republiek kostte het overigens pijn en moeite om zes zeewaardige schepen volledig uitgerust naar zee te laten gaan.

Deze bijdrage behandelt het Nederlandse aandeel in de door de Britten gedomineerde strijd ter zee in het laatste oorlogsjaar. In het bijzonder gaat het over wat admiraal Schrijver overkwam te Lissabon toen hij van 9 april tot 27 juni 1748 op de Taag lag. De tocht, die Schrijver op 7 januari dat jaar vol hoop had aangevangen, zou gekenmerkt worden door de ene teleurstelling na de andere en zou een gevoelige deuk aanbrengen in het eergevoel van de marine van de Staten-Generaal.

De krijgshandelingen in Europese wateren in 1748

De Oostenrijkse Successieoorlog brak uit na de dood van de Oostenrijkse keizer Karel VI. Zijn dochter Maria Theresia volgde hem op. Verscheidene troonpretendenten, gesteund door Frankrijk, betwistten deze opvolging. De oorlog was op zee in 1747 vrijwel beslecht door de Britse admirals, met name Anson en Hawke. De dreiging van de Frans-Spaanse vloot voor de overzeese bezittingen van het Verenigd Koninkrijk was feitelijk weggenomen. De Franse konvooien waren kwetsbaar geworden door de uitschakeling van het grootste deel van haar vloot. Oorlogsschepen om de koopvaarders te konvooieren waren schaars geworden. De Britse Admiraliteit

besloot de vloot in de Europese wateren onder één bevel te brengen. Zo ontstond het 'Western Squadron', die verschillende deelskaders telde. Zo diende één eskader te kruisen ter hoogte van Cadiz en een ander nabij Finisterre en Ouessant. Hierdoor kregen de Britten de belangrijkste scheepvaartroutes onder controle. De Staten-Generaal werden verzocht opnieuw schepen te leveren voor een hulpeskader. De Britse vloot stond onder bevel van admiraal Peter Warren.³ Warren was toen 45 jaar oud, van Ierse afkomst (Warrenstown, Co Meath), oorspronkelijk katholiek, maar protestant geworden. Hij had zich reeds een fortuin verworven met het prijsgeld dat hem toekwam als bevelhebber van de onder zijn gezag staande schepen.⁴ Hij had in Noord-Amerika geleerd dat oorlog een niet ongelukkige melange is van plicht en persoonlijke winst.

De vloot bestond uit 27 linesschepen en twaalf fregatten. Reeds in het begin van januari 1748 had Warren twee kleine eskaders zee laten kiezen: het één bevond zich westelijk van Belle Ile (admiraal Hawke) en het andere nabij Cape Clear en Ouessant (vice-admiraal Savage Mostyn (?-1757)). Zelf bleef Warren nog te Spithead om op het gereed komen van de laatste schepen van zijn eskader en op het Nederlandse hulpeskader te wachten.⁵ Dit hulpeskader bestond uit de volgende zes schepen: *Haarlem* (76 stuks geschut) – vlaggeschip, *Burg van Leyden* (54 stuks geschut), *Leeuwenhorst* (54 stuks geschut), *Assendelft* (54 stuks geschut), *Maarsen* (44 stuks geschut) en *Middelburg* (44 stuks geschut).⁶

Schrijver, de commandant van dit eskader, was toen 61 jaar oud. Hij was geboren te Amsterdam. In 1711 werd hij ordinaris kapitein bij de Admiraliteit van Amsterdam, in 1742 schout-bij-nacht, in 1744 vice-admiraal en op 11 april 1748, toen hij net de Taag was binnen gevaren, vernam hij van zijn aanstelling als luitenant-admiraal. Dat deze benoeming eraan kwam, moet hij geweten hebben. Zijn voorganger, luitenant-admiraal Hendrik

Grave (1670-1749), was reeds wat ouder en bovendien had zijn handelen veel kritiek opgewekt.^{7 8}

Op 7 januari 1748 verliet het Nederlandse eskader Texel op weg naar Spithead. Schrijvers eigen schip, de *Haarlem*, was pas op 24 december 1747 gereed. Eerst had het nog de schijn dat hij moest uitvaren met de *Edam* (54 stuks geschut). Op 9 januari liep het eskader Spithead binnen. Reeds tijdens de overtocht kwamen veel gebreken naar voren, zoals oude zeilen die snel scheurden en kogels voor de musketten (vier kalibers), die zo verschillend waren dat deze "voor de nauwste te groot waren en in de wijdeste laveerden".⁹ Erger was het dat het met de discipline, ook van de onderofficieren, op de vloot slecht gesteld was. Dronkenschap kwam veelvuldig voor.

Warren kreeg van de Britse Admiraliteit de opdracht met de hem ter beschikking gestelde 25 linesschepen zo spoedig mogelijk zee te kiezen en zich bij Hawke's eskader te voegen. Volgens door de Britten verkregen informatie hadden de Fransen vier linesschepen te Brest en twee te Rochefort en de Spanjaarden zes linesschepen te Cadiz, die mogelijk met zes uit Carthage afkomstige schepen versterkt konden worden. De Nederlandse schepen konden niet ingezet worden tegen de Spaanse vloot, daar de Staten-Generaal niet in oorlog waren met Spanje. Nederlandse schepen moesten noordelijk van Finisterre worden ingezet.

Op 5 februari koos Warren met drie schepen zee. Hawke bleek inmiddels over voldoende schepen te beschikken en Warren kreeg als speciale taak de Franse koopvaardijvloot afkomstig uit Martinique op te vangen. Een taak die tot de meest lucratieve behoorde, gezien het te verwachten prijsgeld dat de beladen koopvaarders zouden opleveren. Deze hoop echter vervloog snel toen het bericht doorkwam dat vier Franse linesschepen te La Coruña (Spanje) werden uitgerust om met twintig andere, die spoedig zouden volgen, een expeditie te ondernemen naar

Canada, onder andere om Louisbourg, de belangrijkste Franse vesting in Noord-Amerika (Cape Breton Island, Nova Scotia), te heroveren. De twintig Franse schepen zouden nabij Finisterre dienen te worden opgevangen.¹⁰

Op het Nederlandse eskader, onderdeel van Warrens eskader, brak ondertussen vlektyphus uit. Op 12 maart besloot Schrijver de *Assendelft* onder bevel van kapitein Roemer (1712-1774) met de zieken naar Plymouth te zenden. Hierdoor was dit schip niet meer als oorlogsschip inzetbaar. Tegelijkertijd konden enkele Britse prijzen worden meegevoerd.¹¹ Tegen het eind van maart werd het roer van Warrens schip, de *Devonshire* (66 stuks geschut) zo beschadigd, dat dit mankement alleen in een haven hersteld kon worden. Daar ook andere schepen dringende reparaties dienden te ondergaan, met name de Nederlandse schepen, besloot Warren voor korte tijd de thuishaven op te zoeken.¹² De vlektyphus brak ook uit op Schrijvers schip de *Haarlem*, waardoor hij, met instemming van Warren, besloot zich los te maken van het eskader en naar Lissabon te zeilen om de zieken te laten herstellen. Het commando over de Nederlandse schepen werd overgedragen aan kapitein Jacob Louis van der Voort (1713-1751) die het bevel voerde op de *Burg van Leyden*. Op Schrijvers schip waren van de 500 opvarenden ruim 200 ziek en niet in staat dienst te doen. Vrijwel alle officieren en onderofficieren waren uitgeschakeld. Schrijver was er ook niet best aan toe: "Afgetopt door verdriet en zorg, zeer onwel, en naar zijn oordeel in deze ogenblikken ongeschikt voor de dienst".¹³

Warren keerde op 4 april te Spithead terug met acht schepen, waaronder vier Nederlandse. Na een herstelperiode van negen dagen liep hij weer uit, nu met elf schepen. Schrijver liep op 9 april de Taag binnen met 207 zieken en 36 doden (wat op 21 mei was opgelopen tot 66 doden). Acht schepelingen deserterden, enkelen werden weer gevat en van hen werden er twee gefusilleerd. De commo-

die die het doodschietsen van de deserteurs teweeg bracht, met alle gevolgen van dien, zal hierna uitvoerig ter sprake komen. Schrijver zou hierdoor pas op 27 juni de Taag kunnen verlaten. Inmiddels hadden twee schepen van zijn eskader zich bij hem gevoegd, de *Maarsen* en de *Middelburg*.¹⁴

Warren, die nu weer op zee was, besloot het de Franse en Spaanse schepen onmogelijk te maken om zich te La Coruña te verenigen. Het opvangen van de koopvaarders uit Martinique werd overgelaten aan de fregatten. Het werd des te dringender toen inlichtingen werden verkregen dat de Fransen de hulp zouden krijgen van een Zweeds eskader van twaalf linesschepen. Men besloot de Franse en Zweedse linesschepen op te wachten zuid west ten zuiden van Ouessant. Nauwelijks waren Warrens schepen daar op 7 mei aangekomen, toen vernomen werd dat de vijandelikheden met Frankrijk zouden worden



1. Gegraveerd portret door J. Houbraken (collectie auteur).

beëindigd. Nu bleef alleen Spanje nog over als vijand. Er werd besloten de Spaanse havens en kustwateren te blokkeren en de handelsvaart aan te tasten. Warren begaf zich derhalve naar de Canarische Eilanden. Mid-den juli verzocht Spanje om beëindiging van de vijandelijkheden. Rond 23 juli keerden de Engelse schepen in de thuishaven terug. Op 18 oktober werd de vrede van Aken gesloten.¹⁵ Maar hoe verging het Schrijver nu op de Taag?

Schrijver op de Taag

Op 9 april 1748 liep de *Haarlem* de Taag binnen en ging voor anker nabij de koninklijke magazijnen. Van de bemanning van 500 koppen waren er bij binnenkomst, zoals gezegd, 207 ziek en reeds 36 gestorven. Een deel van de zieken werd in het hospitaal aan land opgenomen. Maar spoedig traden er moeilijkheden op. De consul van de Staten-Generaal was resident J.R. van Til. In plaats van zijn opwachting te maken bij vice-admiraal Schrijver, vond Van Til dat deze langs moest komen in zijn residentie op een moment dat het hem schikte.¹⁶ Van Til was zelfs enkele keren verhinderd toen Schrijver langskwam. Merkwaardig gedrag van een consul die de Nederlandse belangen had te vertegenwoordigen en dit zeker had te doen als één van 's lands schepen op de Taag lag. Nadat er desertie begon op te treden en een aantal deserteurs door de bemanning was gepakt, escaleerden de moeilijkheden. Geheel conform de "Artikel-brief ende Instructie, raakende den oorlogh ter zee", Artikel 8, konden deze deserteurs ter dood worden veroordeeld: "En zullen alle Capiteynen, Officieren en andere Matrosen, haer in dienst begevende, gehouden wezen den Lande te dienen, soo lange het de Heeren Raden gelieven sal, sonder deselve haren dienst te sullen mogen verlaten voor en alear haer bij de Raden voornoemt behoortlyck Paspoort vergunt sal werden, op verbeurde van den Lyve".¹⁷

Twee deserteurs werden enkele dagen na elkaar gefusilleerd in de kuil van het schip. Er

was zo niets van de wal of rivierzijde te zien. Normaal zou het vonnis voltrokken zijn door ophanging, met de hele ceremonie van het hijsen van de rode vlag als teken dat er Justitie werd uitgevoerd, tromgeroffel en het startschot om ieder te verdoven, de veroordeelde inclus. Schrijver had het ceremonieel weggelaten met het oogmerk de zaak niet publiek te maken om de Portugezen niet al te veel voor het hoofd te stoten. In feite volgde hij hiermee admiraal Philips van Almonde (1644-1711) die, liggend op de Taag, in 1705 twee matrozen op gelijke wijze terecht had gesteld. De Portugezen maakten toen geen enkel bezwaar.¹⁸ Dit bleek nu echter anders te verlopen.

De Portugese koning beschouwde de terechtstellingen als een inbreuk op zijn recht en vatte dit op als een belediging. Het is niet onaanvaardbaar dat consul Van Til het vuurtje had aangewakkerd bij het Hof, als hij het al niet geïnitieerd had. Van Til had reeds in 1737 bezwaar gemaakt tegen het uitvoeren van "Crimineele sententiën ter executie" op 's Landsschepen als deze zich binnen het gebied van een soevereine vorst bevonden. Deze heeft immers slechts het recht van de "hooge, laage en middelbaren Jurisdictie". Het moet naar het Van Til voorkwam, voor de vorst zeer aanstootgevend geweest zijn.¹⁹ Wij moeten wel bedenken dat de openbare terechtstellingen in die dagen, waar ook in Europa, een normale bezienswaardigheid waren. Ook in Amsterdam, en in 1748!²⁰

De reacties op de terechtstellingen

De eerste officiële reactie was een brief van de secretaris van staat, M.A. de Azevedo Coutinho, aan resident Van Til op 18 mei 1748. Hierin werd meegedeeld dat de koning er kennis van heeft genomen dat aan boord van de *Haarlem* een Napolitaanse matroos, Bartholomaeus Barba, ter dood gebracht zou worden als het schip weer in zee zou zijn. Het verzoek volgde om deze executie niet te voltrekken en te wachten op het oordeel van de Staten-Generaal.²¹ Deze brief werd op 20 mei

gevolgd door een tweede brief van Coutinho aan Van Til. De koning had nu vernomen dat aan boord van het Hollandse oorlogsschip, dat zich onder commando van vice-admiraal Schrijver in de haven bevond, verschillende personen die tot zijn bemanning behoorden ter dood waren gebracht. Er werd op gewezen dat dit een ernstig vergrijp was en dat het de soevereiniteit van de koning aantastte. Bovendien waren de vonnissen in het openbaar voltrokken. Noch Van Til, noch de vice-admiraal konden voorwenden onkundig te zijn van het feit dat het niet was toegestaan dit recht uit te oefenen op het gebied van een andere staat. Dit was reden om genoegdoening te verzoeken in verband met dit ernstige vergrijp.²²

De Portugezen lieten het hier niet bij. Reeds vroeg de volgende dag, om 7 uur 's ochtends, werd aan de forten bij de Taagmonding opdracht gegeven de *Haarlem* te beletten uit te varen. Als het schip toch zou wegzeilen, moest de *Haarlem* tot zinken worden gebracht. Van Til deelde dit op 23 mei aan Schrijver mee.²³ De forten, onder andere Boulon en St. Julien, hadden genoeg kruit en lood om het uitvaren te voorkomen. Van Til drong er bij Schrijver op aan, een gebaar naar het hof te maken. Schrijver reageerde direct met een brief en een rapport aan de secretaris van staat Coutinho, welke de volgende dag (24 mei) werden verzonden.²⁴

Ten aanzien van de brief van 18 mei deelde Schrijver mede dat de voltrekking van het vonnis aan de Napolitaan Barba was uitgesteld tot richtlijnen waren ontvangen vanuit de Republiek. Schrijver had er reeds aan gedacht om Barba's leven te sparen. Hij was dankbaar voor het verzoek van de koning. Aangezien het bij de terechtstelling om geloofsgenoten van de koning ging, had hij er voor gezorgd dat priesters de gevangenen bijstonden en hen de biecht afnamen.

Tegen de in de brief van 20 mei genoemde inbreuk op 's konings recht, verdedigde hij zich met de mededeling dat de vonnissen waren voltrokken volgens alle verdragen en

gewoonten die erkenning vonden in Portugal, Groot Brittannië en Spanje, en in welk land dan ook waar zich schepen van de Staat bevonden. Schepen waren af en toe noodzaak havens aan te doen voor proviandering en andere verversingen, zeker na lange en gevaarlijke reizen in stormachtige jaargetijden. Tegelijkertijd echter, betoogde Schrijver, moesten de discipline en tucht onder de bemanning gehandhaafd worden. Dit was het domein van de ervaren vlagofficieren. Om de gevoelens te sparen hadden de executies binnen het schip plaatsgevonden. Zo waren er geen omstanders getuige, dit in weerwil van het feit dat openbare terechtstellingen juist zo'n waarde als afschrikwekkend middel bezaten en nooit als schandig werden ervaren. De vonnissen waren niet onder de rook van het paleis uitgevoerd en de eer van beide landen kwam niet in het geding. De *Haarlem* lag zeker vijftien minuten lopen van de koninklijke paleizen en men moest wel een verrekijker bezitten om iets gezien te kunnen hebben.

De resident Van Til had, aldus Schrijver, aan de secretaris van staat geen juiste weergave gegeven van de toedracht rond de voltrekking van het vonnis. Een oorlogsschip behoorde tot het grondgebied van het eigen land en maakte geen deel uit van het land dat het bezocht. Dit wisten de Portugezen best, daar Spaans goud, met Portugese oorlogsschepen naar Spaanse havens verzonden (Cadix), ongemoeid werd gelaten door de Brits-Nederlandse vlootten. Schrijver nam het Van Til kwalijk dat deze aan het hof had opgemerkt dat als het nu niet een Portugese maar een Franse rivier was geweest waar de vice-admiraal zich op bevond, men de executies had weten te verhinderen. Van Tils' opmerking over de executies waren volvenijn en deden Schrijver verdriet. De Zwitsers (huurtroepen) in Frankrijk en in Holland of waar dan ook, spraken over hun eigen misdadigers de doodvonnissen uit en voltrokken deze, hetgeen door Schrijver als voorbeeld werd aangehaald. Schrijver maakte tenslotte

van de gelegenheid gebruik Coutinho te informeren dat een soldaat gedeserteerd was met medeneming van de hele chirurgijnsuitrusting. Schrijvers' secretaris was de wal opgegaan om de man te bewegen aan boord terug te keren. Hierbij werd de secretaris bijna vermoord en kreeg de deserteur asiel in een kerk.

Het was niet mogelijk geweest met de *Haarlem* zee te kiezen voor het uitvoeren van de vonnissen, daar een groot deel van de bemanning zich aan land in het hospitaal bevond, lijdende aan scheurbuik.²⁵ Bovendien was het aantal bemanningsleden van de *Haarlem* al bij het vertrek uit Texel niet voltallig. De ene desertie zou de andere afroepen. Het schip kon zo niet ontvolkt worden, daar het inzetbaar moest zijn om het land te dienen. Schrijver handelde naar de wetten van de Republiek en de orders en regels die voor alle militairen golden. Hij voelde zich gekrenkt omdat er werd gesuggereerd dat hij zich schuldig had gemaakt aan een vergrijp. Voorts was hij bedroefd dat de forten de opdracht hadden gekregen het uitvaren te beletten. "Zo wordt een schip met 76 stukken geschut en een bemanning van 500 man, nu in een tijd dat de Republiek het nodig heeft er over te beschikken, dit onmogelijk gemaakt". Dit was in strijd met het vredesverdrag, maar het had ook grote consequenties voor een vlagofficier, commandant van een eskader, dat ingezet werd tegen de vijanden van de Republiek. Schrijver was bereid dit rapport ten paleize toe te lichten. Hij bestreed niet dat de koning in zijn land kon optreden zoals hij dat wens- te, maar voelde zich niet schuldig aan een vergrijp.²⁶ Het feit dat het rapport doorspekt was met zinnen tegen Van Til, die gezien was aan het Hof, moet beslist een zonderlinge indruk op Coutinho hebben gemaakt. Schrijver kreeg dan ook geen antwoord binnen de tijd die hij redelijk vond.

Het verdere verloop

Op 30 mei vroeg Schrijver hoe het met zijn zes dagen eerder gezonden stukken stond. Hij

verstuurde deze brief niet via de consul, maar liet hem door de adelborst Singelman aan Coutinho brengen. Schrijver vroeg in de brief waarom hij bij de koning wrevel had veroorzaakt en gaf een korte herhaling van wat hij reeds eerder had geschreven. Helaas leverde ook deze brief geen direct antwoord van de secretaris van staat op. Schrijver liet schriftelijk een gesprek vastleggen dat op 2 juni plaatsvond tussen zijn secretaris D. de Loriol Chamergy en Van Til. De secretaris nam kopieën mee van de correspondentie. Tijdens het gesprek kreeg De Loriol Chamergy te horen dat Coutinho tegenstrijdigheden had aangetroffen in de stukken van Schrijver. Zo was het vreemd dat het schip moest uitvaren van de Prins van Oranje, terwijl het toch zoveel zieken had, waardoor het niet kon uitvaren. Schrijver zou zich willen opofferen, dat wil zeggen achterblijven, als het schip de rivier kon verlaten. Maar Schrijver vond dat de koning hem daarmee een groot onrecht aandeed. Coutinho vond dat de koning op deze stukken niet kon reageren. Van Til vroeg zich af of Schrijver geen andere bewoordingen kon kiezen. Daarnaast maakte hij verschillende hatelijke opmerkingen: "Ha, met heel mijn hart", zei Van Til, "hij die tot tien kan tellen, kan ook tot twaalf tellen. Wij zullen al het mogelijke doen om u op uw dwaling te wijzen."²⁷ Voorwaar een vreemde opmerking van de vertegenwoordiger van de Staten-Generaal in Lissabon die daarmee duidelijk aangaf dat hij Schrijver niet steunde. Uit het feit dat in dit rapport De Loriol Chamergy zich secretaris van de luitenant-admiraal noemt, weten wij dat Schrijver inmiddels op de hoogte was van zijn aanstelling tot luitenant-admiraal van Holland en West-Friesland. Deze aanstelling dateerde van 11 april 1748.

Weer schreef Schrijver aan Coutinho en wel op dezelfde dag als het hierboven genoemde rapport. De brief was een mengeling van excuus en zelfverdediging. Hij sprak de hoop uit dat de laatste brief bij de koning toch enig gunstig onthaal had gekregen. Hij had nog

steeds geen antwoord ontvangen. Wat moest hij doen om bij de koning een betere indruk te maken en hoe moest hij zijn gedrag corrigeren? Schrijver hoopte dat Coutinho zou willen interveniëren om de order aan de forten, die het uitvaren van het schip beletten, te doen intrekken. Coutinho reageerde hierop door via Van Til een herschreven versie van de brief van 2 juni te vervaardigen. Alle verdedigende opmerkingen waren eruit gehaald alsmede het verzoek om opheffing van de blokkade door de forten. Het was nu een 'gewone' excuusbrief geworden.²⁸ Deze herschrijving kon Schrijver maar moeilijk verkroppen. "Ziedaar tot welk een trap van bederf onze eeuw is gedaald. Al mijne redenen, gegrond op de waarheid en het regt, zijn niet gehoord noodig, naar den smaak van het hof, en geene nasporingen van het regt. Alleen de vurige begeerte, om zijn vaderland te dienen, heeft den ondergeteekende bewegen tot zooveel toegeeflijkheid, hetgeen aan de eene zijde zijn gevoel voor regt, aan de andere zijde de belachelijke houding van het Portugesche ministerie, en vooral de boosaardige kuiperijen van den Resident van Til, in het volle licht zal stellen."²⁹

Op 7 juni kwam er een antwoord van Coutinho aan Schrijver. Het was een kundig opgestelde diplomatieke brief. Tot op heden had Coutinho nog niet kunnen reageren op de herhaalde brieven van Schrijver, daar er geen aangrijpingspunten in deze brieven te vinden waren. Maar nu de laatste brief aantoonde dat de admiraal afstand deed van het zich rechtvaardigen voor de excessen die aan boord hadden plaatsgevonden en dat hij alleen wachtte op de inschikkelijkheid van de koning, waren er mogelijkheden. Schrijver gaf zich geheel over aan de discretie en het handelen van de koning en nu kon de brief aan de koning worden voorgelegd.

Het deed Coutinho veel genoeg dat de protesten waren ingetrokken, hetzelfde gold voor het tonen van een welgemeend respect voor de koning en de gunstige toon van de brief zoals Coutinho dit graag zag. Er bleef

nu slechts de principiële vergissing van Schrijver en een werkelijk bewijs van spijt over. Het was nu mogelijk de koninklijke grootmoedigheid en vergevingsgezindheid te laten blijken. Coutinho zou ook een brief naar het hof te Den Haag en de Staten-Generaal schrijven met het verzoek eventuele strafmaatregelen tegen Schrijver te doen opschorten, daar de koning tevreden was met de gebrachte offers. Coutinho was blij dat deze netelige zaak tot een goed einde was gekomen door de voorzichtige opstelling van Schrijver. De koning wenste niets anders dan dat Schrijver zijn reis kon vervolgen. Waarna de verschuldigde slotwens volgde: "Dieu garde votre Seigneurie. Je baise les mains de votre Seigneurie comme son plus humble Serviteur – Marco Antonio de Azevedo Coutinho."³⁰ Zo was dan eindelijk toestemming verkregen weer naar zee te gaan, met de inmiddels ook op de Taag binnengelopen schepen van het Nederlandse hulpeskader de *Maarsen* en de *Middelburg*.

Alle opgekropte gevoelens van Schrijver kwamen tot uiting in een lange rechtvaardiging die Schrijver in zijn Memorie naar aanleiding van Coutinho's brief schreef. Van Til werd ook niet vergeten. Op 11 juni schreef Schrijver hem een ongezouten lange brief. Hij wees Van Til erop dat hij zijn eigen belangen en die van Portugal boven die van de Republiek had gesteld. "Dog zeer te vergeefs, want de wortels van haat tegens zijns Persoon [Schrijver] hij al diep heeft weeten te planten, zodanig! dat de Portugeeze Ministers openlyk zeggen uw Rapel in de Republicq te hebben verzogt". Schrijver zag het handelen van Van Til als "dienende tot uw Rezydent van Til zyn Satisfactie. Het zyn de gegraaven Mynen, om 's Lands Officieren in het Generaal alle affronten aan te laten doen, die gy zelve niet kan toebrengte, uit Revenge dat sommige Capiteinen aan de Resident van Til door een Gedebordeerd Leeven, desselfs eige Secretaris hem Resident met voeten onder de Tafel heeft geschopt: aan Boord van een van

de 's Lands Oorlogscheepen zynde." Voorts beschuldigde Schrijver Van Til van diefstal uit 's lands kas "Om te Suppleeren aan de Depences van Lichtekooijen, tot schande van de geheele Werelt terwyl Vrouw en Kinderen in Holland gebrek lyden". Een kopie van zijn brief ging naar Hare Hoge Mogende. De brief werd afgesloten met "Ik blijve aan uw Character zo veel mogelyk is etc – C. Schrijver."³¹ Na toestemming verkregen te hebben om te vertrekken, duurde het nog twintig dagen voor de schepen zeilklaar waren en de Taag uitliepen op weg naar Spithead. Op 9 augustus schreef Schrijver vanuit Spithead aan Griffier Fagel om kopieën van twee brieven geschreven door Van Til die in Den Haag circuleerden. Ook wees hij erop wat schout-bij-nacht Hendrik Lijnslager (1693-1768) was overkomen met de *Dordrecht* toen hij te Lisbon lag. Van Til beschuldigde hem ervan de magazijnen aan de Taag voor de Admiraliteit van Amsterdam te gebruiken voor het smokkelen van contrabande, zoals bier en andere koopmansgoederen. Een beschuldiging zonder een grein van waarheid. Weer vroeg hij op een gerechtelijk onderzoek naar de beschuldigingen van Van Til. Verder hoopte hij over twee of drie dagen zeil te zetten naar Texel.³²

De nasleep

Het is opmerkelijk dat Schrijver, eenmaal teruggekeerd in het vaderland, opnieuw een memorie heeft uitgebracht over het handelen van Van Til. Op 1 januari 1749 zag dit document het licht. Het is geschreven voor een breder publiek en herhaalt delen uit de publicatie van 1748 (dit stuk bleef voorlopig geheim). Schrijver moet er veel tijd aan hebben besteed om grieven van andere zeeofficieren ten aanzien van Van Til bijeen te brengen. Het is van belang in dit document dat Van Til in Nederland was en dat hij verklaard heeft dat "hij niet wederom te Lisbon kan retourneren, en van eenige dienst wezen". Schrijver vulde dit aan "dat hy Resident, aldaar meer ondiens dan dienst heeft gedaan..."³³

RAPORT-MEMORIE,

A A N

HAAR HOOG MOGENDEN DE HEEREN STAATEN
 TEN GENERAAL DER VEREENIGDE
 NEDERLANDEN,

V A N

CORNELIS SCHRYVER,

Luitenant-Admiraal van Holland en Westfriesland,
 onder het reffort van het Ed. Mog. Collegie
 ter Admiraliteit resideerende te
 AMSTERDAM;

*Wegens het geene gepasseert is gedurende zyn verblyf
 op de Rivier van Lisbon, in den Jaare 1748.*

2. Titelblad van het Rapport-Memorie van 1749 (col-
 lectie auteur).

Samenvatting

De tweede expeditie van Schrijver, waarbij hij net als in 1747 een hulpeskader commandeerde om de Britse vloot bij te staan, leverde weinig succes op. Tijdens de expeditie werd in Nederland besloten Schrijver aan te stellen tot luitenant-admiraal bij de Admiraliteit van Amsterdam. De tocht in januari 1748 was aangevangen met het kruisen in de ingang van het Kanaal en voor de kust van Bretagne. De schepen vielen onder de orders van de Britse vice-admiraal Warren. Enkele kleine scheepjes werden buitgemaakt en afgezonden naar de Britse thuishavens. Van de zes schepen waarmee Schrijver Texel had verlaten, moest er één na drie maanden terugkeren vol met zieken. Spoedig daarna overkwam Schrijver dit zelf met zijn vlaggeschip de *Haarlem*. De aanleiding tot de problemen die optraden na de executie van twee deserteurs, zijn terug te voeren op de houding die consul J.R. van Til aan de dag legde ten opzichte van marineofficieren. In plaats van het gebeuren, dat gezien kon worden als een inmenging op het soevereine recht van een vorst, af te zwakken, wakkerde Van Til het

vuur aan bij de Portugese minister van buitenlandse zaken, de secretaris van staat Coutinho. Van Til was aantoonbaar corrupt en onoprecht. Schrijver was geen man van tact, had een scherp kritisch vermogen en een scherpe pen. Hij stond op zijn eer, maar was een onkreukbaar officier. Van Til hielp Schrijver, zeker in het begin, niet met zijn correspondentie met de secretaris van staat. Schrijver op zijn beurt deed afbreuk aan zijn goede argumenten met gescheld op Van Til. Het inzicht bij Van Til en Coutinho, zeker nadat zij vernomen hadden dat Schrijver tot luitenant-admiraal was bevorderd, dat een oplossing gevonden moest worden, heeft ertoe bijgedragen de ontstane impasse te overwinnen. Het waren Van Til en Coutinho die uiteindelijk aangaven wat voor excuusbrief Schrijver aan de Portugese koning moest schrijven. Coutinho heeft ervoor gezorgd dat Van Til naar Nederland teruggeroepen werd. Dat Schrijver het conflict met Van Til hoog opnam, blijkt uit de ampliatio (uitbreiding) van de Memorie (1749). Hieraan lag een gedegen onderzoek van de luitenant-admiraal ten grondslag.

Noten

1. J. Israel, *The Dutch Republic. Its Rise, Greatness, and Fall 1477-1806* (Oxford 1955) 995-996; S.J. de Groot, 'De weeskinderen van gereformeerde soldaten in de Barriëresteden (1715-1785)', in: *Mars et Historia* 31-2 (1997) 4-9
2. Voor de jaartallen van Engelse zeeofficieren is gebruik gemaakt van de *Biography - National Maritime Museum Catalogue of the Library* (London 1969) Deel 2-2, 503-977
3. H.W. Richmond, *The Navy in the War of 1739-48* (Cambridge 1920, reprint 1993 Aldershot) Deel 3, 226-252
4. J. Gwyn, *The Enterprising Admiral. The personal fortune of Admiral Sir Peter Warren* (Montreal 1974) 7-26
5. Richmond, *The Navy in the War* 226
6. J.J. Backer Dirks, *De Nederlandse Zeemacht in hare verschillende tijdperken geschetst* ('s Gravenhage 1890) Deel 2, 35-41 (hier speciaal 36). De zes Nederlandse schepen met bewapening als genoemd, te weten 76, 54, 54, 54, 44, 44. Rich-

mond geeft echter voor de bewapening 76, 52, 52, 52, 44, 42 stuks geschut.

7. Een merkwaardig licht op de opvolging van Grave door Schrijver heeft Abraham Chaim Braatbard gegeven in zijn Jiddische kroniek 218: "Van de grote optocht bij de begrafenis van mijnheer Grave – Er was een grote optocht bij de begrafenis van de genadige heer monsieur Grave. Hij was schout bij nacht, admiraal en kapitein ter zee. Hij stierf eind Maart [1749]... De volgende dag werd de kapitein Schrijver (!) in zijn plaats benoemd. Er was ook een grote stoet om hem geluk te wensen. De optocht van alle magistraten duurde de hele dag. Moge het heel Israel ten goede komen". L. Fuks, *De Zeven Provinciën in beroering. Hoofdstukken uit een Jiddische Kroniek over de jaren 1740-1752 van Abraham Chaim Braatbard. Verhaald, ingeleid en toegelicht door ...* (Amsterdam 1960) 143-145
 8. J.R. Bruijn, *De Admiraliteit van Amsterdam in rustige jaren 1713-1751. Regenten en financiën, schepen en zeevarenden* (Thesis Rijksuniversiteit Leiden, Amsterdam 1970); J.R. Bruijn, 'Cornelis Schrijver (1687-1768)', in: L.M. Akveld et al. (red.), *Vier eeuwen varen – kapiteins, kapers, kooplieden en geleerden* (Bussum 1973) 161-175; J.R. Bruijn, *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (Columbia 1993). Schrijver wordt genoemd op pagina's 127-28, 150, 152, 154, 161, 165, 170-71, 185-87, 190, 192, 206. De vetgedrukte paginanummers zijn voor dit artikel de meest relevante, de overige om meer over Schrijver te weten; J.C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeezezen* ('s Gravenhage 1843) deel 5, 179-183; wat betreft de carrière gegevens van Schrijver: L. Eekhout, *Het Admiraliteitsboek. De vlagofficieren van de Nederlandse marine 1382-1991* (Amsterdam 1992) 70
- Een kleine correctie op Bruijns publikaties (1970, 1993) is nodig wat betreft het aantal schepen van de Nederlandse eskader in 1748 onder bevel van Schrijver. Bruijn noemt het aantal schepen als vijf, het moeten er zes zijn. In 1747 bestond het eskader uit vijf schepen (zie Richmond, Backer Dirks).
9. Backer Dirks, *De Nederlandsche Zeemacht* 37
 10. Richmond, *The Navy in the War* 228-233
 11. Backer Dirks, *De Nederlandsche Zeemacht* 38; Bruijn, 'Cornelis Schrijver' (1973) 171
 12. Richmond, *The Navy in the War* 233
 13. De Jonge, *Geschiedenis Zeewezen* 180-181
 14. Backer Dirks, *De Nederlandsche Zeemacht* 39-41
 15. Richmond, *The Navy in the War* 234-235
 16. A.L. van Schelven, *Philips van Almonde. Admiraal in de gecombineerde vloot 1644-1711* (Thesis Vrije Universiteit Amsterdam 1947) 179: "De consul der Staten-Generaal maakte bij Almonde

- zijn opwachting en berichtte hem, ...". Dit vond plaats op 30 september 1703 te Livorno.
17. *Articul-brief ende Instructie, raekende den Oorlogh ter Zee, Eersten December 1690* ('s-Gravenhage 1690); C.H.F. Simons, *Marine Justitie. Ontwikkelingen in de strafrechtspleging bij Nederlandse Zeemacht, in het bijzonder gedurende de tweede helft van de 18de eeuw en het begin van de 19de eeuw* (Thesis Rijksuniversiteit Utrecht, Assen 1974) "XXI, De oudst bekende artikelbrief dateert uit 1521 ... Tussen de latere onderling bestaat een grote mate van continuïteit. Zo heeft de artikelbrief van 1629 – behoudens min of meer belangrijke wijzigingen in 1636, 1664, 1672, 1690, 1702 en 1766 – in wezen tot 1795 gegolden." Dit is ook het geval met het geciteerde artikel in verband met desertie.
 18. C. Schrijver, *Memoire de Corneille Schrijver Lieutenant-Admiral de Hollande & West-Frise, du resort du Noble & Puissant College de L'Admirauté residant à Amsterdam: touchent ce qui s'est passé durant son séjour sur la Riviere de Lisbonne dans cette Année 1748* (Amsterdam 1748) 1-25. Wat betreft de twee doodvonnissen en executies in 1705 zie pagina 24-25. De vader van Cornelis Schrijver, Philips Schrijver, diende als officier op *De Vrijheid* en had zitting in de Krijgsraad; C. Schrijver, *Rapport-Memorie aan haar Hoog Mogenden de Heeren Staaten Generaal der Vereenigde Nederlanden van Cornelis Schrijver. Luitenant-Admiraal van Holland en Westfriesland, onder het ressort van het Ed. Moge. College te Amsterdam* (Amsterdam 1749) 1-25
 19. Schrijver, *Rapport-Memorie* (1749) 4. Extract van een missive van de Resident van Til, aan Capitein Gerard Dentz. 15 augustus 1737.
 20. Fuks, *De Zeven Provinciën* 57-61. Uitvoerige beschrijving van een terechtstelling op de Dam van drie plundersaars van uit het venster op de Waag.
 21. Schrijver, *Memoire* (1748) 2
 22. *Ibid.*, 2-3
 23. *Ibid.*, 4
 24. *Ibid.*
 25. Bruijn, 'Cornelis Schrijver' (1973) 171. Bruijn spreekt van vlektyphus.
 26. Schrijver, *Memoire* (1748) 5-12
 27. Rapport Secretaris De Loriol Chamergy aan boord van de *Haarlem*, 2 juni 1748.
 28. Schrijver, *Memoire* (1748) 15-16
 29. Backer Dirks, *De Nederlandsche Zeemacht* 40. Citeert Nederlandse tekst. Dit geeft aan dat er ook een Nederlandstalige versie van de Memorie van 1748 bestaat. De Franstalige tekst is te vinden in Schrijver, *Memoire* (1748) 16.
 30. Schrijver, *Memoire* (1748) 21
 31. *Ibid.*, 16-19; eveneens volledig opgenomen in Schrijver, *Rapport-Memorie* (1749), 20-22
 32. Schrijver, *Memoire* (1748) 20
 33. Schrijver, *Rapport-Memorie* (1749) 25

MEDEDELINGEN

J.C.M. Warnsinckprijs van de Nederlandse Vereniging voor Zeegechiedenis 1998

De J.C.M. Warnsinckprijs van de Nederlandse Vereniging voor Zeegechiedenis is door het bestuur van de vereniging met ingang van 1989 beschikbaar gesteld. Het bestuur besloot de prijs in 1990 voor de eerste maal toe te kennen en sedertdien is de prijs tot op heden vier maal toegekend.

Volgens het reglement wordt de prijs uitgelooft voor een prestatie op het gebied van de zeegechiedenis, die kan bestaan uit zowel een maritiem-historische studie als enigerlei inspanning of verrichting die de belangstelling voor de zeegechiedenis heeft bevorderd of waardoor de kennis van de maritieme geschiedenis is vermeerderd.

Het bestuur van de Nederlandse Vereniging voor Zeegechiedenis heeft ernaar gestreefd de prijs toe te kennen voor een - zo mogelijk - meervoudige prestatie op het terrein van de zeegechiedenis. Naar de mening van het bestuur is het in zijn opzet geslaagd door de prijs voor 1998 toe te kennen aan het echtpaar Hazelhoff Roelfzema-Kromhout.

Het is de eerste maal dat de prijs wordt uitgereikt aan een collectief, aan twee personen, maar het navolgende zal duidelijk maken waarom het bestuur daartoe besloten heeft. Eerst echter, zullen de individuele personen, de samenstellende delen van het collectief, de aandacht krijgen.

Roosannie Kromhout werd geboren in 1929 in Amsterdam. Van 1947 tot 1953 was zij werkzaam bij diverse instellingen, de laatste jaren in Zuid-Afrika, onder andere bij het Nederlands consulaat en bij im- en exportfirma's. Door haar echtgenoot kwam zij in contact met de maritieme wereld. Zij vergezelde hem op enkele van zijn zeereizen en solliciteerde voor hem - hijzelf was net voor een reis

van een jaar uit Nederland vertrokken - in 1966 bij de Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum in Amsterdam, waarover zo dadelijk meer.

De verdiensten van mevrouw Hazelhoff Roelfzema-Kromhout strekken zich uit over een groot aantal jaren waarin zij haar organisatorische en redactionele kwaliteiten heeft ingezet voor belangrijke uitgaven op het gebied van de Nederlandse zeegechiedenis. Zo maakte zij in de jaren 1970-1973 deel uit van de eindredactie van een van de standaardwerken op het gebied van de Nederlandse maritieme geschiedenis, de zeventalige *Maritieme Encyclopedie*, en was zij vervolgens eindredacteur van het jaarboek *Maritiem Journaal* dat in aansluiting op de encyclopedie verscheen van 1974 tot 1980.

Al eerder raakte zij door toedoen van haar echtgenoot nauw betrokken bij de Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum en ook daarvoor heeft zij haar redactionele capaciteiten ingezet. Zij voerde vanaf 1970 tot 1989 vrijwel onafgebroken de redactie van het *Jaarverslag van de Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum*. Midden jaren zeventig startte zij het kwartaalblad *Zeemagazijn* en stelde zij de *Descriptive Catalogue* van het museum op (Amsterdam 1973), die een jaar later als toelichtende catalogus op de museumtentoonstelling 1974-1975 verscheen. In 1979 verzorgde zij de opvolger van dit werk dat verscheen onder de titel *Scheepvaartgeschiedenis als uitgebeeld in de tentoonstelling Amsterdam*, een werk dat ook in het Engels werd vertaald.

Van zeer veel maritieme werken heeft zij de redactie gevoerd, zoals de tentoonstellingscatalogus *Ludolf Backhuysen 1631-1708, schrijfmeester-teykenaar-schilder* van de gelijknamige expositie in 1985 in Amsterdam en Emden. Bijzondere vermelding verdient haar eindredactie van de delen 84 en 85 van de Werken

van de Linschoten Vereniging *De eerste tocht van de Willem Barents naar de Noordelijke IJszee 1878* (Zutphen 1985).

Onder andere samen met haar echtgenoot verzorgde zij de uitgave *Een reis om de wereld met de viermastbark Passat, 1933-1934*, gebaseerd op de dagboeken van W. den Geus.

De verdiensten van de heer Hazelhoff Roelfzema vloeien - het zal niemand verbazen - vooral voort uit zijn activiteiten als directeur van de Vereniging Nederlands Historisch Scheepvaart Museum en zijn rechtsopvolger, het Nederlands Historisch Scheepvaart Museum in Amsterdam, waar hij van 1967 tot 1989 als directeur actief was.

Humphrey Hazelhoff Roelfzema werd in 1928 in Tiel geboren en raakte daar als kind al gefascineerd door de scheepvaart op de Waal. Na de oorlog doorliep hij de Kweekschool voor de Zeevaart en van 1948 tot 1966 maakt hij als stuurman op kleine en grote, stukgoed- en tankschepen voor verschillende maatschappijen reizen over de gehele wereld. Toen solliciteerde zijn vrouw namens hem met succes naar de functie van directeur van het Scheepvaartmuseum. De nieuwe functie gaf zijn leven een belangrijke wending. Gedurende meer dan dertig jaar was hij vanuit die positie een belangrijke inspiratiebron voor de maritieme geschiedenis in Nederland.

Beëindiging van zijn loopbaan betekende echter niet het einde van zijn inzet voor de Nederlandse maritieme geschiedenis. In 1992 trad hij toe tot het bestuur van de Stichting Nederlandse Kaap-Hoornvaarders welke functie hij dit jaar neergelegd heeft vanwege het bereiken van de statutaire leeftijd. In de periode schreef hij een serie van negen artikelen voor het tijdschrift *Spiegel der Zeilvaart* over de Kaap Hoorn-vaart door vierkant getuigde zeilschepen. Deze artikelen zijn later als aparte uitgave door de stichting Nederlandse Kaap-Hoornvaarders gebundeld en uitgegeven.

Sinds 1994 is hij ook bestuurslid en secretaris van de Stichting Van der Weelde-Schipper Fonds.

Door de jaren heen heeft de heer Hazelhoff Roelfszema zich in zijn geschriften en talloze lezingen op een bijzondere manier ingezet voor de Nederlandse maritieme geschiedenis doordat hij historisch bronnenmateriaal combineert en confronteert met eigen ervaring. Die ervaring deed hij eerder op in zijn carrière als beroepszeeman en hij doet die nog steeds op, samen met zijn vrouw aan boord van hun zeilsloep op de Waddenzee of op het IJsselmeer. Maar daar laat hij het niet bij. Zo voer hij bijvoorbeeld ook mee als werkend passagier aan boord van het Russische opleidingsschip MIR om het manoeuvreren op zee met volgetuigde schepen zelf mee te kunnen maken. Gewapend met deze ervaringen slaagt hij erin in zijn voordrachten en geschriften te overtuigen en zijn publiek zich in te laten leven in de omstandigheden die zee-lijden op belangrijke momenten in de geschiedenis tot bepaalde beslissingen aan boord hebben gebracht. Verklaren en verduidelijken van het hoe en waarom op een leesbare manier, daar ging en gaat het om.

Uit het bovenstaande moge genoegzaam blijken dat de vele activiteiten die door beiden zijn ondernomen en die zo vruchtbaar zijn geweest voor de Nederlandse maritieme geschiedenis niet hadden kunnen plaatsvinden zonder beider wederzijdse interesse in de Nederlandse maritieme geschiedenis, noch zonder een gemeenschappelijke toewijding en inzet. Beiden zijn in ieder geval op dit gebied een inspiratiebron voor elkaar.

Het is daarom dat het bestuur van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis heeft besloten de J.C.M. Warnsinckprijs toe te kennen aan de heer en mevrouw Hazelhoff Roelfzema-Kromhout.

prof.dr. J.P. Sigmund (voorzitter)

drs. J.C.A. Schokkenbroek

drs. P.G.M. Diebels

dr. A.M.C. van Dissel

drs I.B. Jacobs

H.K. Stapel

S. Sijbesma

Over de auteurs

Viktor V. Bryzgalov (1948) studeerde geschiedenis aan de Staatsuniversiteit Leningrad. Hij is als senior wetenschappelijk medewerker verbonden aan het Instituut voor Ecologische Vraagstukken van het Noorden van de afdeling Ural van de Russische Academie van Wetenschappen te Archangel, in Rusland.

S.(Bas) J. de Groot (1937) studeerde biologie aan de Rijksuniversiteit te Utrecht. Aldaar promoveerde hij in 1971. Na een kort dienstverband bij het Laboratorium voor Vergelijkende Fysiologie aan de Rijksuniversiteit Utrecht, trad hij in 1966 in dienst bij het Rijks Instituut voor Visserijonderzoek (RIVO/DLO) te IJmuiden alwaar hij nog steeds werkzaam is. Naast artikelen op zijn vakgebied publiceert hij artikelen op het gebied van de maritieme historie in dit tijdschrift en in *Mars et Historica*, en in het *Canadian Journal of Military History* op militair historisch gebied.

Hendrik N. Kamer (1927) studeerde werktuigbouwkunde aan de HTS en vliegtuigbouwkunde bij het British Institute of Engineering Technology te Londen. Hij werkte twaalf jaar bij een technisch research bureau voor fijnmechanische apparatuur. Daarna werkte hij vele jaren als technisch directeur bij een internationaal computerbedrijf. Hij eindigde zijn actieve loopbaan als business development manager. Hij heeft meerdere maritieme publikaties op zijn naam staan, waaronder 'Schepen op schaal. 1594-1700. Nautische geschiedenis en modelbouw' dat in september 1998 moet verschijnen.

Laura van 't Zand (1973) studeerde geschiedenis aan de Rijksuniversiteit te Leiden. In 1996 studeerde ze af op het onderwerp 'De bouw van oorlogsschepen door de Admiraliteit van de Maze in de eerste (1652-1654) en tweede (1665-1667) Engels-Nederlandse oorlog'. Nadien was zij betrokken bij projecten bij de Batavia-werf te Lelystad en het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' te Rotterdam. Daarnaast verrichtte zij onderzoek voor een Brits onderwater-archeoloog en het projectbureau 'Delfshaven'. Momenteel werkt ze aan een uitgave over de geschiedenis van het Dorus Rijkersfonds.

Schepen uit de klei: de 'bruidsschat' van Ketelhaven. Besprekingsartikel van acht publikaties van het Nederlands Instituut voor Scheeps- en onderwaterArcheologie / ROB (NISA).¹

K. Mc Laughlin-Neyland en B. Neyland, *Two prams wrecked on the Zuider Zee in the late eighteenth century. Excavation reports 15 and 16* (Lelystad 1993) Flevoverichten 383; R.K. Pedersen, *Waterschip ZN 42¹ a clenched-lap fishing vessel from Flevoland, the Netherlands. Excavation report 17* (Lelystad 1996) Flevoverichten 406; R.S. Neyland en K. Mc Laughlin-Neyland, *A late-sixteenth century freighter from the Workumer Nieuwland Polder in Workum, Friesland. Excavation report 18* (Lelystad 1996) Flevoverichten 407; K. Mc Laughlin-Neyland en B. Neyland, *Two prams wrecked on the Zuider Zee in the late eighteenth century. Excavation reports 15 and 16* (Lelystad 1993) Flevoverichten 383; R.S. Neyland en B. Schröder, *A late 17th century Dutch freighter, wrecked on the Zuiderzee. Excavation report 20* (Lelystad 1996) Flevoverichten 409; K. Vlierman, '...Van Zintelten, van Zintelroeden ende Mossen ...' Een breekmethode als hulpmiddel bij het dateren van scheepswrakken uit de Hanzetijd. *Scheepsarcheologie I* (Lelystad 1996) Flevoverichten 386; K. Vlierman, *Kleine bootjes en middeleeuws scheepshout met constructiedetails. Scheepsarcheologie II* (Lelystad 1996) Flevoverichten 404; A.F.L. van Holk, *Archeologie van de binnenvaart. Wonen en werken aan boord van binnenvaartschepen (1600-1900) Scheepsarcheologie IV* (Lelystad 1996) Flevoverichten 410

Victor Enthoven

Inleiding

Waar gevaren wordt, zinken schepen. Dit 'verzonken archief' komt aan het licht nu deze schepen één voor één komen bovendien uit de klei, waarin ze al die tijd verborgen zijn gebleven. Het grootste bodemarchief voor scheepswrakken in Nederland is het zogenaamde 'nieuwe land' in de voormalige Zuiderzee, het huidige IJsselmeer. Tot de negentiende eeuw was de Zuiderzee een belangrijke scheepvaartverbinding tussen Oost- en West-Nederland en de binnenzee verbond onder andere de vroegere Hanzestede en de haven van Amsterdam met de Noordzee. Als eerste viel in 1930 de Wieringermeer droog. Na de afsluiting in 1932 is begonnen met de inpoldering van de Noord-oostpolder, gevolgd door de beide Flevopolders.

Sindsdien zijn meer dan vierhonderd wrakken in de polders gelokaliseerd. Inmiddels zijn er ruim tweehonderd opgegraven.

Sinds de Tweede Wereldoorlog zijn de opgravingen verricht door de Directie Wieringermeer (Noordoostpolderwerken) onder bestuurlijke verantwoordelijkheid van het Biologisch Archeologisch Instituut te Groningen. De activiteiten zijn vervolgens overgenomen door de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders (RIJP) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW). De werkzaamheden vonden eerst vanuit Kampen plaats, later vanaf Schokland en vanaf het eind van de jaren zestig vormde het buurtschap Ketelhaven het scheepsarcheologische hart van het Nieuwe Land.² In 1988/1989 werd de RIJP opgeheven. De onderafdeling Scheepsarcheologie van de Directie Flevoland ging in 1992 naar de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) van het Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur (WVC). Tegenwoordig worden de opgravingen verricht door het Nederlands Instituut voor Scheeps- en onderwaterArcheologie / ROB (NISA), onderdeel van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen. Bij de overdracht van het Ministerie van V en W naar WVC kreeg 'Ketelhaven' een 'bruidsschat' mee om tien publikaties te laten verschijnen. Inmiddels is het merendeel verschenen. Er zijn opgravingsverslagen gepubliceerd, daarnaast is er het NISA-jaarverslag van 1994 en er zijn vier delen uit de reeks scheepsarcheologie verschenen, waaronder het proefschrift van A.F.L. van Holk.³

Gezonken schepen: de opgravingsverslagen van de E 14, AZ 71, ZN 42¹, FWN 92, de Almere wijk 13 en de OH 107⁴

De opgravingsverslagen, die na een lang stilzwijgen nu met een zekere regelmaat verschijnen, hebben over het algemeen een vast stramen. Begonnen wordt met de omstandigheden van de vondst, waarbij een eventuele proefopgraving en de opgraving zelf worden beschreven. De topografische situering en de gelaagdheid van de bodem komt daarna aan de beurt. Veelal gevolgd door een beschrijving van de constructie van het schip, waarbij de verschillende onderdelen, zoals de kiel, spanten, de huid, de mast enz. apart aan de orde komen. Een reconstructie sluit dit gedeelte af. Bij een uitgebreid verslag, bijvoorbeeld opgravingsrapport nr. 19 van de *Almere wijk 13*, volgt een analyse van de romp, waarin onder andere de bouwvolgorde wordt bepaald. In dit specifieke geval is de reconstructie van de romp getoetst aan de hand van een model.

Na de beschrijving van de opgraving en het wrak komt de inventaris aan de orde. Sinds 1985/88 hanteert Ketelhaven een classificatiesysteem naar functie, en niet, zoals voorheen gebruikelijk was, naar aard van het materiaal (hout, leer, glas enz.). Alles wat van hout is in één categorie classificeren bleek minder zinvol dan naar functie te catalogiseren. Bijvoorbeeld: een houten bord (teljoor) hoort meer bij de tinnen lepel en de aardewerken kookpot, dan bij een houten scheepsdeel, zoals een mast of een rolpaard.

Classificatiesysteem

A. romp en staand en lopend want	klasse
B. uitrusting	
scheepsuitrusting	1.0
werktuigen	2.0
bewapening	3.0
C. inventaris	
administratie	4.0
navigatie	5.0
werktuigen	6.0
huiselijke voorwerpen	7.0
haard en kombuis	8.0
eten en drinken	9.0
virtualiën en voorraden	10.0
D. persoonlijke bezittingen en botmateriaal	11.0
E. lading	12.0

Binnen elke klasse vindt weer een onderverdeling plaats. Apart aan de orde komt de datering van het wrak. Dit gebeurt vaak aan de hand van verschillende technieken, zoals het bodemprofiel, munten, gebruiksvoorwerpen, dendrochronologie en de C14-methode. Een bijlage bestaande uit een set uitklapbare tekeningen, van bijvoorbeeld de site, de gevonden onderdelen van het wrak, een reconstructie van het schip en de positie van de voorwerpen, complementeert het geheel. Alles is tot in de puntjes verzorgd. De eerste publikaties stammen uit 1993 en zijn de opgravingsverslagen nr. 15 en 16 van de hand van K. Mc Laughlin en B. Neyland (A&M University, Texas) over twee laat achttiende-eeuwse pramen: de *E 14* en de *AZ 71*, die respectievelijk 19,5 m. en ca. 18 m. lang zijn.⁵ Het handelt hier om twee binnenvaartscheepjes die in feite niet geschikt waren voor de vaart op de Zuiderzee. Tussen beide pramen zijn de nodige overeenkomsten, wat een vergelijking rechtvaardigt. Er valt verder niet veel over te vertellen omdat over dit scheepstype weinig bekend is. Bovendien zijn er relatief weinig voorwerpen van de inventaris aangetroffen. Het opgravingsverslag nr. 17 van R.K. Pedersen beschrijft het waterschip *ZN 42¹*, lang 17 m.⁶ Het schip stamt uit het begin van de zestiende eeuw. Wat direct opvalt, is dat bij dit wrak een duidelijk omschreven scheepstype wordt genoemd: het waterschip. Een definitie van dit scheepstype ontbreekt echter. De cri-

teria waarom het schip als waterschip wordt aange-merkt, worden slechts in algemene termen gegeven. Pedersen trekt de volgende conclusie: "totdat andere overnaadse waterschepen zijn onderzocht, wordt dan ook aangenomen dat de kenmerken van *ZN 42¹* karakteristiek zijn voor dit type waterschip".⁷

Men neme een wrak, beschrijft het, komt tot de conclusie dat het een waterschip is en definieert dit vervolgens als waterschip. Men neme dit waterschip, beschrijft het, en dus is het een waterschip. Dit is niet alleen een cirkelredenering, maar bovendien een open deur. Ook een opmerking als: "Het waterschip was een belangrijk vaartuig binnen de maritieme geschiedenis, omdat het de expansie van Nederland tot een wereldomvattend imperium bevorderde, doordat het de grote vrachtaarders hielp de open zee te bereiken."⁸ zegt verder niets. De Noord-Nederlandse expansie over de wereldzeen begon pas in het laatste decennium van de zestiende eeuw en niet aan het begin van die eeuw, toen de *ZN 42¹* was vergaan. Sterker nog, waterschepen werden pas eind zeventiende eeuw ingezet om grote koopvaarders over de droogte bij Pampus heen te slepen. Al met al een niet erg sterk verslag.

In het opgravingsverslag nr. 18 van R.S. Neyland en K. Mc Laughlin-Neyland passeert het wrak de *FWN 92* de revue; een praamachtig vaartuig van 14 m., daterend uit de tweede helft van de zestiende eeuw.⁹ Waarschijnlijk is de praam gebruikt voor het vervoer van goederen, vee en personen. De vorm van de romp doet denken aan typen aangeduid als 'pramen', 'schuiten', 'punter' en 'bokken', maar dan fijner van vorm.¹⁰ Wat opvalt, is dat het wrak bewust op de vindplaats afgezonken lijkt te zijn. Dit wordt aangetoond door palen die bij beide stevens aangebracht zijn en ten dele uit hergebruikte onderdelen van het scheepje zelf bestaan. Wat de reden hiervan was, kon niet achterhaald worden. Het is overigens jammer dat de praam *FWN 92* niet vergeleken is met de hiervoor besproken pramen *E 14* en de *AZ 71*.

De *Almere wijk 13*, beschreven in opgravingsverslag nr. 19 door F.M. Hocker en K. Vlierman, wordt aangeduid als een kleine kogge (16 m.), vergaan begin vijftiende eeuw.¹¹ De vorm en constructie veronderstellen dat het scheepje bedoeld was voor de binnenscheepvaart, zoals de route tussen de Zuiderzee en de Schelde. Op deze verbinding gaat H. Smit in zijn dissertatie uitgebreid in.¹² Het is dan ook jammer dat dit werk niet geraadpleegd is. In de late middeleeuwen namelijk, maakten niet alleen binnenvaartschepen gebruik van deze route. Ook de internationale koopvaart tussen de handelsgebieden van West-Frankrijk en Noord-Duitsland enerzijds en de Oostzeelanden anderzijds, die Holland aandeden om te verladen, namen de binnenroute. Vergeleken met andere koggen of kogge-achtige schepen, die zijn opgegraven in Duitsland, Scandinavië en Nederland, is dit schip rela-

tief smal. Er is een model van het schip gebouwd, waaruit blijkt dat de reconstructie correct is. Wat de inventaris betreft, zijn er enkele in het oog springende voorwerpen die tot de persoonlijke uitrusting worden gerekend: een houten 'klepper' en de vermoedelijk daar direct verband mee houdende tas of buidel. De voorlopige conclusie luidt dat beide behoorden bij een (welgestelde?) genezer? c.q. verkeerd gediagnosticeerde) melaatse.¹³

Het laatste opgravingsverslag, nr. 20, betreft een laat zeventiende-eeuws vrachtschip van 16,5 m. lang, de *OH 107*.¹⁴ Het schip is een 'bulkvrachtschip' voor de binnenwateren. Het open ruim en het ontbreken van een beschermende wegering (= overlangse planken waarmee de romp van binnen bekleed is) wijzen op het vervoer van bulkgoederen, zoals turf, zand en grond. De rompconstructie van de *OH 107* vertoont vooral verwantschap met typen als de bok, schuit, westlander en Groninger aardappelpraam. Dit zijn bekende Nederlandse binnenvaartschepen die zowel in Zuid-Holland als ook in de noordelijke provincies voorkomen. Het vondstcomplex bevestigt dit. Het merendeel van de artefacten is typisch Nederlands. Met uitzondering van een kleine glazen fles, bestaat de inventaris uit relatief goedkope voorwerpen. Ondanks het gebrek aan luxe was het schip voldoende uitgerust om in de behoefte van alledag te voorzien en het schip in de vaart te houden.

Sintels, kleine bootjes en oud hout

De twee publikaties van K. Vlierman zijn geen opgravingsverslag van één bepaalde vondst, maar behandelen meer een bepaald thema, zoals een nieuwe dateringsmethode of kleine bootjes.

De eerste publikatie gaat over sintels: kleine, ijzeren, kramachtige plaatjes, die vooral in de middeleeuwen in Noord-West-Europa werden gebruikt voor het vastzetten van de moslatten waarmee het breeuwsel (in dit geval mos) in de huidnaden werd vastgehouden.¹⁵ In totaal zijn 65 sintels beschreven en gedateerd. De auteur stelt dat zijn classificatie gebruikt kan worden als dateringsmethode. Nu kan bij een gesinteld schip gekeken worden of de gebruikte sintels overeenkomen met één van de beschreven en gedateerde sintels. Bij de *ZN 42*¹ (zie hiervoor) is hiervan gebruik gemaakt. Op het eerste gezicht lijkt Vlierman niet over één nacht ijs te zijn gegaan, maar of de dateringsmethode ook zal werken, moet nog blijken. Mij lijken 65 observaties voor zevenhonderdvijftig jaar (850-1600) wat weinig. Zeker gezien het grote spreidingsgebied, dat zich uitstrekt van Duitsland en België tot Nederland. Eén sintel is zelfs uit Londen afkomstig. Zouden er binnen een gegeven tijdspanne ook geen geografische verschillen kunnen bestaan? Komt het Noord-Duitse sintelwerk van bijvoorbeeld rond het jaar duizend overeen met de sintels gebruikt in de Zuidelijke Nederlanden of Engeland? Het sin-

telwerk van de *Almere wijk 13* komt wel aan de orde in opgravingsverslag 19, maar Vlierman maakt bij de datering van dit wrak geen gebruik van de aangetroffen sintels.¹⁶ Datering volgens de sinteltypologie van twee laat-middeleeuwse bootjes, een aak uit de Maas en een platbodem uit de Oosterschelde, wijkt nogal af van de uitkomsten volgens de beproefde C14-methode en het dendrochronologisch onderzoek.¹⁷

Het opgraven van ruim tweehonderd wrakken in de afgelopen decennia is misschien goed voor het behoud aan gegevens, maar kent ook een keerzijde. Nog meer dan 120 dossiers van opgegraven vaartuigen wachten nog op uitwerking. De in de tweede publikatie van Vlierman over kleine bootje en middeleeuws scheepshout gepresenteerde gegevens moeten dan ook niet als de uitkomst van een diepgaand en vergelijkend onderzoek worden beschouwd, maar meer als een voorproefje wat ons nog te wachten staat.¹⁸ Ook in een ander opzicht is dit werk bijzonder. Het handelt hier niet om dertien laat-middeleeuwse vondsten uit de voormalige Zuiderzee, maar uit Midden- en Zuid-West-Nederland. In vijf gevallen betreft het vrij(wel) compleet bewaard gebleven bootjes: een boomstamkano uit de Linge bij Kerk-Avezaath, Gelderland; een aak uit de Maas bij Kessel, Noord-Brabant; een platbodem uit de Oosterschelde bij Krabbedijkje, Zeeland; een punter uit de Regge bij Hellendoorn, Overijssel en een werkschuit uit de kasteelgracht van Teylingen, Zuid-Holland. Bij het scheepshout gaat het in drie gevallen om oeverbeschoeiingen ('s-Hertogenbosch, Deventer en Enkhuizen), in het geval van Dordrecht om funderingsmateriaal van een klooster en het plankfragment uit Gouda heeft als wandbetimmering dienst gedaan. Bij de overige vondsten betreft het enkele stukken scheepshout of een vaartuig waar weinig gegevens van konden worden vastgesteld (Hattem, Utrecht en Wijk bij Duurstede).

De beschrijving van de vijf bootjes is min of meer uniform: ligging, verkenning, berging en conservering, constructie, reconstructie, datering, boottype, vergelijking, functie en herkomst. In het hoofdstuk over de punter bij Hellendoorn volgt nog een exposé over de oorsprong van de hedendaagse Overijsselse punter, omdat de beschreven laat-middeleeuwse punter afweek van de hedendaagse punter. Vooral het verschil in de lengte-breedteverhouding is opvallend. Bij de middeleeuwse vaartuigen is dat 5:1 tot ruim 6:1, bij de hedendaagse (Noord-West-Overijsselse) punter 4,2:1. Zou het hier soms gaan om een zogenaamde 'bok': een werkschuit uit de Noord-Westhoek van Overijssel van ruim 12 m. lang en 2,5 m. breed.¹⁹ Mogelijk dat het onderzoek van A. Vos naar zeven punterachtigen uit de Noordoostpolder hierover uitsluitend kan geven.

Over het gevonden scheepshout valt weinig te zeggen. De waarde ervan moet enerzijds vooral worden

gezocht in als elementen binnen de archeologie van de stad aan het water, anderzijds vanwege de scheepsbouwkundige details. Als derde element kan de verspreiding worden genoemd. In het waterrijke Nederland zijn in principe 'overal' scheepshoutvondsten te verwachten.

Wonen en werken aan boord van binnenvaartschepen, 1600-1900

De nadruk bij het scheepsarcheologisch onderzoek is vaak, maar lang niet altijd, gericht op de bouwwijze van opgegraven schepen. Echter, de maritieme archeologie strekt zich uit over de hele maritieme cultuur, dus ook: sociale, economische, politieke en religieuze aspecten. Voor het bestuderen van het leven aan boord van schepen vormen scheepsinventarissen een informatieve bron. In de dissertatie van A.F.L. van Holk, verdedigd aan de Rijksuniversiteit Groningen in 1997,²⁰ staat de materiële cultuur aan boord van binnenvaartschepen centraal, met name dat aspect van de materiële cultuur, dat te maken heeft met het verblijf aan boord van de opvarenden.²¹ Aan de hand van elf archeologische en 88 schriftelijke bronnen is het leven aan boord van binnenvaartschepen bestudeerd. De schriftelijke bronnen worden vooral gebruikt om de archeologische scheepsinventarissen te toetsen op volledigheid. Het centrale uitgangspunt vormen de veranderingen die na de zestiende eeuw zijn opgetreden in de samenstelling van de archeologische inventarissen en hoe die zijn te verklaren in het licht van de sociale structuur en de organisatie van de (groep) opvarenden.

In deel één wordt aan de hand van bestaande literatuur een beschrijving gegeven van de binnenvaart voor de periode 1600-1900. Hierop aansluitend wordt de selectie van de elf archeologische inventarissen beargumenteerd. Een bronnenkritiek, te beginnen met de archeologische bronnen, komt in deel twee aan de orde. Bij de bepaling naar de mate van volledigheid van de archeologische inventarissen bleken vier materiaalsoorten van belang te zijn, namelijk: hout, ijzer, aardewerk en leer. Op basis hiervan konden slechts vier van de elf inventarissen als volledig worden beschouwd. Bij de indeling naar functie, bleek dat zes van de elf inventarissen volledig waren. Vervolgens wordt met gebruikmaking van één publikatie ingegaan op de representativiteit en inhoud van boedelinventarissen. Het belangrijke broncommentaar van Th. Wijsenbeek-Olthuis is hier helaas niet gebruikt.²² Uit een vergelijking tussen het archeologische materiaal en de schriftelijke bronnen, lijken vier van de elf archeologische inventarissen volledig en drie redelijk volledig te zijn. In deel drie wordt met gebruikmaking van boedelinventarissen het aantal opvarenden bepaald. Uit het aantal lepels dat aan boord is, blijkt dat binnenvaartschepen twee tot vier opvarenden hadden, terwijl kustvaarders er drie tot zes hadden. Voor

een verdere analyse van de schriftelijke bronnen heeft Van Holk zich beperkt tot het laatste kwart van de negentiende eeuw. Waarom hij deze keus heeft gemaakt, wordt niet toegelicht.

Ontwikkelingen in de tijd in de materiële cultuur worden in deel vier op basis van de archeologische inventarissen beschreven. Net als bij de schriftelijke bronnen, neemt ook hier het aantal voorwerpen toe: rond 1600 vier keer en tussen 1650-1850 zeven keer zoveel voorwerpen als in de late middeleeuwen. De verklaring die de auteur hiervoor aangeeft, zoals het civielisatieproces van N. Elias en de ontwikkelingen van het reële loon, overtuigt niet. Deze complexe historische processen en ontwikkelingen, die zich over een langere periode uitstrekken, worden niet toegelicht. Daarnaast worden ze geheel buiten hun (historische) context geplaatst.

Bij de interpretatie van de archeologische inventarissen in deel vijf, staat de vraag centraal of deze iets zeggen over het aantal opvarenden, de samenstelling van de bemanning, het ruimtegebruik en de levensstandaard van de bemanning. Het blijkt dat de levensstandaard van een schippersgezin het meest lijkt op dat van landarbeiders en arme boeren.

Deel zes – genaamd 'scheepsinventaris en opvarenden: een synthese' – is het meest interessante gedeelte van het boek. Op grond van de (geselecteerde) scheepsinventarissen concludeert Van Holk dat vanaf 1700 een verandering optreedt in de samenstelling van de materiële cultuur. Vanaf dat moment namelijk komen voorwerpen voor, die wijzen op de aanwezigheid van vrouwen en kinderen aan boord van binnenvaartschepen. Hierbij gaat hij uit van de vooronderstelling dat vrouwen en kinderen tot de permanente opvarenden behoorden. Deze vooronderstelling baseert hij op gegevens over het eind negentiende-eeuwse leven aan boord van binnenvaartschepen. Is hier soms sprake van een anachronisme: een terugprojectie in de tijd? Terwijl Van Holk elders concludeert dat materiële cultuur juist dynamisch is, het aantal voorwerpen neemt immers toe, gaat hij er bij gezinsbewoning vanuit dat die juist weer statisch zou zijn. Hier wordt met twee maten gemeten.

Enkele recente scheepsvondsten en korte beschrijvingen van inventarissen van schepen uit de IJsselmeerpolders bevestigen het hiervoor geschetste beeld. Vervolgens wordt in 3½ bladzijde een chronologisch literatuuroverzicht en een enkele schriftelijke bron betreffende gezinsbewoning aan boord van binnenvaartschepen gepresenteerd. De oudste aanwijzing voor gezinnen aan boord dateert van 1623.²³ Opmerkelijk dat dit driekwart eeuw eerder is, dan de archeologische vondsten aangeven. Ook bij dit gedeelte ligt de nadruk vooral op de negentiende eeuw. In feite baseert de auteur zich bijna uitsluitend op secundaire literatuur en heeft hij alleen voor de negentiende eeuw één of twee primaire bronnen geraadpleegd. Wat een

gemiste kans. Hier had hij natuurlijk onderzoek moeten doen in bijvoorbeeld Doop-, Trouw- en Begraafregisters, poorterboeken, notarieel archief, gildearchieven en belastingcohiereën. Hij zou dan met een grotere mate van nauwkeurigheid hebben kunnen vaststellen wanneer gezinsbewoning aan boord van binnenvaartschepen begon en hoe zich die in de loop van de tijd ontwikkeld heeft.

Vervolgens probeert de auteur, uitsluitend op basis van literatuur, een verklaring te geven voor gezinsbewoning. In feite geeft hij slechts een historiografisch overzicht van een dozijn titels. Niet alleen is het uitermate saai om een opsomming van samenvattingen te lezen, maar hij komt ook niet verder dan de constatering dat het bekende beeld bijgesteld dient te worden. Tot een verklaring komt Van Holk niet. Dat kan ook niet. Hij heeft immers zelf geen of nauwelijks (historisch) onderzoek gedaan om deze constatering te toetsen. Wel probeert hij aan de hand van één artikel van Jan de Vries de veranderingen aan de hand van de zogenaamde 'Industrious Revolution', wat zo iets betekent als een 'nijvere revolutie', in een bredere (historische) context te plaatsen.²⁴ Het draait hier om het marktgericht produceren van goederen door zowel boerenhuishoudens als ook ambachtslieden. Er trad een verschuiving op van goederen voor zelfvoorziening, naar een productie voor de markt. Vrouwen en kinderen speelden een cruciale rol in deze marktgerichte productie. Volgens De Vries was het in de Republiek, zeker vanaf 1600, een maatschappelijk geaccepteerd verschijnsel dat vrouwen en kinderen actief betrokken waren bij het productieproces. Dit houdt impliciet in dat deze ontwikkeling al veel eerder op gang moet zijn gekomen. En de economische participatie van vrouwen bleef niet beperkt tot het productieproces alleen. Aan het eind van de zestiende eeuw merkte de Engelse reiziger Fynes Moryson over Nederlandse vrouwen het volgende op: "The wives of Holland buy and sell things at home, and use to sail to Hamburg and into England for exercise of traffic."²⁵

Van Holk stelt dat deze ontwikkeling zeker na 1650, en in de Republiek mogelijk rond 1550, begint. Marktgerichte productie is natuurlijk iets van ver vóór de opkomst van de Republiek. Wanneer kwam in de Lage Landen de export van bijvoorbeeld, boter, kaas en textiel en de import van wol, scheepsbouwmaterialen en wijn op gang? Zeker niet rond 1550, want toen had de internationale handel in deze goederen al een grote vlucht genomen,²⁶ maar ver daarvoor.

Voor het gaan wonen van gezinnen aan boord van binnenvaartschepen rond 1700, geeft de schrijver als verklaring de daling van het reële loon in de periode 1680-1710.²⁷ Het wonen aan boord was goedkoper, woonlasten als huur werden immers uitgespaard. Het is onbegrijpelijk dat hij voor dit cruciale onderdeel van zijn boek – de verklaring van zijn observatie dat

sinds het eind van de zeventiende eeuw voorwerpen in de inventarissen voorkomen die wijzen op de aanwezigheid van vrouwen en kinderen aan boord – één korte alinea gebruikt zonder enige literatuurverwijzing en zonder dit toe te lichten en uit te werken.

Concluderend wil ik opmerken dat met dit prachtige, verzorgde en rijk geïllustreerde proefschrift voor het eerst uitgebreid gebruik is gemaakt van archeologische inventarissen om een beeld te schetsen van het leven aan boord van binnenvaartschepen. Tot op heden was dit nauwelijks gebeurd. Maar er zijn ook een groot aantal kanttekeningen bij het onderzoek te plaatsen. Een fundamenteel bezwaar tegen de aanpak van deze studie is dat nergens aannemelijk wordt gemaakt dat de elf geselecteerde inventarissen een representatief beeld geven van de materiële cultuur aan boord van binnenvaartschepen in de periode 1600-1900. Naast het streven een gelijke spreiding over de periode te hebben, heeft hij bij de selectie ook gelet op type, grootte en functie van de schepen. Selectie sluit meestal representativiteit uit. Dit wordt bevestigd door het verschil tussen de archeologische en schriftelijke bronnen met betrekking tot het begin van gezinsbewoning aan boord van binnenvaartschepen: respectievelijk 1700 en 1623. Gezien de ontwikkeling van de 'Industrious Revolution' in de Lage Landen, zou het mij niet verwonderen als op grond van archiefonderzoek wordt aangetoond dat gezinsbewoning nog veel eerder voorkwam dan de jaren twintig van de zeventiende eeuw.

Daarnaast vind ik de opzet van het boek niet goed. In het zesde en laatste deel wordt de hypothese van gezinsbewoning aan boord van binnenvaartschepen op een halfslachtige manier verklaard/getoetst. Het is gebruikelijk om met een hypothese te beginnen en die vervolgens door middel van (eigen) onderzoek te toetsen en niet, zoals hier gebeurd is, om met de hypothese te eindigen. In mijn optiek ontstijgt dit proefschrift het niveau van onderzoeksverslag niet. Het is slechts een presentatie van gegevens en geen betoog. Van een dissertatie mag men meer verwachten.

Conclusie

Als (maritiem) historicus weet ik nooit zo goed wat ik met de publikaties van scheepsarcheologen aan moet. Meestal zijn ze tot in de puntjes verzorgd, wat ook voor deze uitgaven geldt, en verschaffen ze de lezer een overstelpende hoeveelheid details. Als je iets wilt weten over het aantal spijkers dat gebruikt is voor de bouw van het schip, of het aantal lepels aan boord: het staat er allemaal in. Maar waar gaan de publikaties nu eigenlijk over? Wat kan je met de informatie, welke inzichten worden verdiept en op welke vragen geven ze antwoord.

De paragrafen in de opgravingsverslagen waarin de historische context wordt gegeven van de tijd waarin het schip is vergaan, getuigen dikwijls van weinig his-

torisch besef. Bovendien missen de conclusies die op basis hiervan worden getrokken meestal enige grond. Hiervoor heb ik al enige staaltjes laten zien, maar wat ook te denken van bijvoorbeeld: "The clashes, first with England and later with France, also had an effect on the Dutch cargo shipping industry. Both countries attempted to shake off Dutch competition by means of protectionist measures in favour of their own merchant shipping and harbours. Together with the factors mentioned earlier, it can in general terms be concluded that the economic situation for most of the shipping industry must have been extremely difficult at the end of the seventeenth century [...]. The freighter *OH 107* reflects these circumstances in the way it was built and its modest furnish."²⁸

Het verleden is een ragfijn spel. Het verband tussen een ontwikkeling op één gebied binnen een gegeven tijdspanne kan en mag niet zomaar gekoppeld worden aan een fenomeen op een ander vlak in een andere periode. Hoe geef je bijvoorbeeld het verband aan tussen de internationale economische politiek van Frankrijk en Engeland in de zeventiende eeuw (het mercantilisme van Colbert en de Britse Acts of Navigation) en de scheepsbouwkundige ontwikkelingen van de binnenscheepvaart in de Republiek? Ik zou dat niet zo één-twee-drie weten. Ook Van Holk bedient zich van dit soort historische zevenmijlslaarzen. De observatie namelijk van het begin van gezinsbewoning aan boord van binnenvaartschepen rond 1700 wordt gekoppeld aan het fenomeen 'Industrious Revolution' dat in de Noordelijke Nederlanden mogelijk vele eeuwen eerder op gang is gekomen. Aan de andere kant baseert hij zich bij permanente gezinsbewoning op de situatie in de negentiende eeuw. Het verleden is niet een soort 'melting pot' waar alles in verdwijnt.

Ook moet mij hier het (historisch) archief- en literatuuronderzoek dat door verschillende (maritiem) archeologen wordt gedaan van het hart. Dit voldoet niet altijd aan de noodzakelijke kwaliteit. Uit de hier besproken publikaties blijkt dat ook voor (maritiem) archeologen de historische context van belang is. Het geschreven verleden dus. Het hiervoor noodzakelijke archiefonderzoek is een op zichzelf staande discipline, waarvoor veel kennis en vaardigheden nodig zijn. Het duurt jaren van oefening en scholing om dit goed te kunnen doen. Dit doe je niet op een verloren achtermiddag. Ook literatuuronderzoek is een vak apart. Hap-snap historisch (archief)onderzoek, waar de hier besproken archeologen zich schuldig aan maken, bewijst misschien dat iemand kan lezen, maar garandeert nog niet een acceptabel onderzoek. Evenzo geldt dat iemand die een schep kan vasthouden nog geen goede archeoloog is. Daarom pleit ik ervoor, dat (maritiem) historici met hun eigen specifieke kennis en vaardigheden, meer betrokken worden bij dit soort onderzoek. Andersom zouden historici bij hun werk meer gebruik kunnen maken van objecten en voor-

werpen, die immers andere inzichten kunnen opleveren over bijvoorbeeld materiële cultuur aan boord van schepen en de bouwvolgorde van de schepen. Mijns inziens kan er een waardevolle kruisbestuiving tot stand komen tussen twee disciplines die inhoudelijk veel raakvlakken hebben, maar die elkaar tot nu toe nauwelijks hebben begrepen.

In ieder geval is met het verschijnen van de 'bruidsschat' van Ketelhaven de stilte in de polder doorbroken. Met deze pareltjes is nu weer grote hoeveelheid scheepsarcheologisch materiaal beschikbaar gekomen. En niet alleen voor archeologen, maar ook voor historici.

Noten

1. Bij het verschijnen van deze bijdrage is het begrip 'Ketelhaven' reeds achterhaald. Thans zijn alle activiteiten van het NISA in het nieuwe onderkomen te Lelystad ondergebracht. Met dank aan B. Thijs voor het kritisch doorlezen van de tekst.
2. Deze schets van de ontwikkelingen van de scheepsarcheologie in de polders doet geen recht aan de feitelijke gang van zaken. Een goed overzicht van de ontwikkelingen tot 1985 binnen de Nederlandse scheepsarcheologie in het algemeen en die van het Nieuwe Land in het bijzonder, geeft: Reinder Reinders, 'Scheepsarcheologie in Nederland', in: *Bulletin KNOB. Verantwoord onder water* (Amsterdam/Zutphen 1986) 15-40.
3. In dit besprekingsartikel ontbreekt de bijdrage van A. Wijsenbeek, *Vuur- en bakenloodjes voor een veilige vaarweg op de Zuiderzee. Scheepsarcheologie II* (Lelystad 1996) Flevoberichten 405. Ook het *Nisa Jaarboek I. Jaarverslag 1994* (Lelystad 1996) Flevoberichten 395 is niet opgenomen.
4. De nummers verwijzen naar de kavel in de polder waar de scheepsresten zijn aangetroffen.
5. K. Mc Laughlin-Neyland en B. Neyland, *Two prams wrecked on the Zuider Zee in the late eighteenth century. Excavation reports 15 and 16* (Lelystad 1993) Flevoberichten 383.
6. R.K. Pedersen, *Waterschip ZN 42¹ a clenched-lap fishing vessel from Flevoland, the Netherlands. Excavation report 17* (Lelystad 1996) Flevoberichten 406.
7. Ibid.
8. Ibid.
9. R.S. Neyland en K. Mc Laughlin-Neyland, *A late-sixteenth century freighter from the Workumer Nieuwland Polder in Workum, Friesland. Excavation report 18* (Lelystad 1996) Flevoberichten 407.
10. Ibid., 49. Voor de verschillende typologieën van punterachtigen, zie: G.L. Berk, *De punter* (Weesp 1984).

11. F.K.M. Hocker en K. Vlierman, *A small cog wrecked on the Zuiderzee in the early 15th century. Excavation report 19* (Lelystad 1996) Flevoberichten 408
12. J.G. Smit, *Vorst en onderdaan. Studies over Holland en Zeeland in de late Middeleeuwen* (Leuven 1995) Miscellanea Neerlandica XII, 437-476
13. Bij het gebruik van het woord 'klepper' hier, kan een vraagteken worden gezet. Het woord heeft vele uiteenlopende betekenissen: 1) nachtwakersklep, 2) speeltje, 3) castagnetten, 4) kleine knikker en 5) uurwerk. Afgeleid van klepper, *sub voce* klep: 1) melaaitsenklep/bedelaarsklep, 2) wachters-/wakersgereedschap en 3) kledingstukken: voorstuk van een broek of sluitstuk van een tas. Daarnaast zijn er nog enige betekenissen in de zin van scharnier, houten klep enz. *Woordenboek der Nederlandsche Taal* VII-2, kolom 3.874-3.879 en 3.894.
14. R.S. Neyland en B. Schröder, *A late 17th century Dutch freighter, wrecked on the Zuiderzee. Excavation report 20* (Lelystad 1996) Flevoberichten 409
15. K. Vlierman, '...Van Zintelen, van Zintelroeden ende Mossen ...' Een breekmethode als hulpmiddel bij het dateren van scheepswrakken uit de Hanzetijd. *Scheepsarcheologie I* (Lelystad 1996) Flevoberichten 386
16. Hocker en Vlierman, *A small cog wrecked on the Zuiderzee* 73-74
17. K. Vlierman, *Kleine bootjes en middeleeuws scheepshout met constructiedetails. Scheepsarcheologie II* (Lelystad 1996) Flevoberichten 404, 29-30 en 131-132
18. Vlierman, *Kleine bootjes en middeleeuws scheepshout*
19. *Ibid.*, 64-67
20. Opmerkelijk is dat de dissertatie-uitgave uit 1997 stamt, terwijl in de handelseditie van het NISA 1996 vermeld staat. Feitelijk is de publikatie in 1997 verschenen.
21. A.F.L. van Holk, *Archeologie van de binnenvaart. Wonen en werken aan boord van binnenvaartschepen (1600-1900) Scheepsarcheologie IV* (Lelystad 1996) Flevoberichten 410
22. De publikatie die als bronnenkritiek is gebruikt, is van A.J. Schuurman, *Materiële cultuur en levensstijl. Een onderzoek naar de taal der dingen op het Nederlandse platteland in de 19e eeuw: de Zaanstreek, Oost-Groningen, Oost-Brabant* (Utrecht 1989). Elders in het boek wordt nog wel de dissertatie van Th.F. Wijsenbeek-Olthuis over materiële cultuur in Delft genoemd: *Achter de gevels van Delft. Bezit en bestaan van rijk en arm in een periode van achteruitgang, 1700-1800* (Hilversum 1987). Het broncommentaar geeft een kritische analyse van de boedelinventaris als historische bron: Th.F. Wijsenbeek-Olthuis, 'Boedelinventarissen', in: *Broncommentaren 2* (Den Haag 1995) 5-73.
23. De auteur baseert zich hierbij op J. van Loo, 'Johan Aeldersz. de Veer 'de jong', 'kannecooper/beytelschipper' uit Dordrecht in de zeventiende eeuw', in: *Antiek 23* (1989) 7, 383-390.
24. Jan de Vries, 'Between purchasing power and the world of goods: understanding the household economy in early modern Europe', in: J. Brewer and R. Porter (eds.), *Consumption and the World of Goods* (Londen 1993) 85-132
25. Geciteerd bij J.N. Jacobsen Jensen 'Moryson's reis door en zijn karakteristiek van de Nederlanden', in: *Bijdragen en Mededelingen van het Historisch Genootschap 39* (1918) 214-305, aldaar 26 en Drees, M.M., *Andere landen, andere mensen. De beeldvorming van Holland versus Spanje en Engeland omstreeks 1650* (Den Haag 1997) Nederlandse cultuur in Europese context; monografiën en studies 6, 121.
26. Zie bijvoorbeeld H. van der Wee, *The growth of the Antwerp market and the European economy* ('s-Gravenhage 1963) 3 dln.; M. van Tielhof, *De Hollandse graanhandel, 1470-1570. Koren op de Amsterdamse molen* ('s-Gravenhage 1995); V. Enthoven, *Zeeland en de opkomst van de Republiek. Handel en strijd in de Scheldedelta c. 1550-1621* (Leiden 1996)
27. Van Holk, *Archeologie van de binnenvaart* 256
28. Neyland en Schröder, *A late 17th century Dutch freighter* 97

Reactie van A.F.L. van Holk op het recensieartikel 'Schepen uit de klei'

Ik waardeer het dat de redactie van het *Tijdschrift voor Zeegechiedenis* mij in de gelegenheid stelt te reageren op de boekbespreking van V. Enthoven over een aantal recentelijk verschenen scheepsarcheologische publicaties van het Nederlands Instituut voor Scheeps- en onderwater Archeologie (NISA). Ik ga daarbij niet in op de detailkritiek die wordt geuit op mijn dissertatie *Archeologie van de binnenvaart*, omdat deze mijns inziens grotendeels berust op het slecht lezen van mijn boek. Interessanter is het om te onderzoeken waar de behoefte bij sommige historici vandaan komt om zich ten aanzien van de scheepsarcheologie kritisch op te stellen. Er staan ons verschillende bronnen ter beschikking om het maritiem verleden te bestuderen. Twee daarvan vormen de schriftelijke en de materiële neerslag uit dat verleden. Beide bronnen worden bestudeerd door twee verschillende disciplines: de maritieme geschiedenis en de maritieme archeologie.

Schriftelijke en archeologische bronnen zijn totaal verschillend van karakter. De combinatie en confrontatie van beide bronnen leveren echter een meerwaarde op voor het inzicht in de scheepvaart uit vroegere tijden. Binnen de (post)-middeleeuwse archeologie wordt het dan ook steeds meer gemeengoed om het opgegravene in een historische context te plaatsen. Het zal duidelijk zijn dat archeologen die een dergelijke toenadering tot de geschiedenis zoeken, (meestal) niet naast hun (vaak bewerkelijke en omvangrijke) bronnenmateriaal een uitputtend historisch onderzoek kunnen doen; ze zullen dat deel uit het schriftelijke bronnenmateriaal lichten dat voor de eigen vraagstelling van belang is.

We moeten vaststellen dat de wederzijdse toenadering tussen de maritieme geschiedenis en de archeologie vooral een zaak van archeologen is. Daar zijn verschillende redenen voor aan te voeren. Ten eerste is de historische context van belang bij de interpretatie van een vaak 'op zich zelf staand' scheepswrak. Het

schip dat wordt opgegraven functioneerde in een samenleving en is als zodanig onderdeel van een historisch proces. Een andere reden voor de scheepsarcheoloog om zich tot geschreven bronnen te wenden is gelegen in het nog relatief jonge karakter van deze discipline. Er bestaat nog geen fijnmazig net van scheepsarcheologisch vergelijkingsmateriaal, waardoor een vondst in perspectief geplaatst kan worden. Wat dat aangaat verkeert de scheepsarcheologie (zeker in vergelijking tot de geschiedenis) nog in een soort pioniersfase, waarin ook theorievorming nog nauwelijks heeft plaatsgevonden. Dit laatste is een belangrijk verschil met de geschiedwetenschap, wat niet wordt veroorzaakt door het karakter van de bron maar samenhangt met een andere theoretische fase waarin de scheepsarcheologie verkeert. De meer fundamentele kritiek die Enthoven uit in zijn boekbesprekingen is mijns inziens gebaseerd op het onbegrip voor dit verschil. Het is jammer dat hij daardoor de context van de archeologiebeoefening niet op zijn waarde heeft weten te schatten.

Een andere mogelijke reden voor de kritische opstelling van sommige historici is het feit dat, juist door die pioniersfase, scheepsarcheologen geneigd zijn te benadrukken welke bijdrage de scheepsarcheologie levert aan het bijstellen van het geschiedverhaal. Zo concludeer ik bijvoorbeeld in mijn boek, dat op basis van archeologische bronnen blijkt dat gezinsbewoning aan boord van binnenschepen veel eerder begint dan tot nu toe werd aangenomen door historici. Misschien wordt het door de gevestigde geschiedwetenschap als bedreigend ervaren, dat scheepsarcheologisch onderzoek – ondanks halfslachtig archiefwerk – tot nieuwe inzichten kan leiden.

Wederom blijkt dat archeologen en historici elkaars taal niet spreken. Aan het eind van zijn betoog pleit Enthoven voor een nauwere samenwerking tussen archeologen en historici; op zich een goed streven. Ik betreur alleen dat de boekbespreking in een stijl is geschreven die geen bijdrage levert aan de (verdere) integratie van beide disciplines.

A.F.L. van Holk

Boekbesprekingen

Dieter Seifert, *Kompagnons und Konkurrenten. Holland und die Hanse im späten Mittelalter. Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte, Neue Folge 43* (Keulen, Weimar, Wenen: Böhlau Verlag, 1997, 467 p., ISBN 3-412-14996-9, DM 98,00)

Het onderhavige boek is in 1995 als proefschrift verdedigd aan de Frederik-Alexander-Universiteit van Erlangen en stelt de betrekkingen tussen Holland, Zeeland en de Hanze tussen 1300 en 1450 centraal. Aangezien er al veel over dit onderwerp is geschreven, zag Dieter Seifert zich genoodzaakt uitvoerig in te gaan op de beeldvorming van deze relaties door historici, die zich in twee stellingen laat samenvatten: 1. De Hollanders behoorden niet tot de Hanze, en 2. de Hollandse concurrentie is verantwoordelijk geweest voor de neergang van de Hanze. De bestaande literatuur gaat er van uit dat de concurrentie die de Hollanders de Hanze aandeden, leidde tot gewapende strijd, die culmineerde in de Hollands-Wendische oorlog van 1438-1441, toen Holland de heerschappij over de Oostzee verkreeg. De Hanze slaagde er ondanks allerlei beperkende maatregelen niet in de Hollanders van het Oostzeeverkeer uit te sluiten. Daarmee verloor de Hanze zijn handelsmonopolie en werd het einde van de bloei van de Hanzehandel ingeluid. Deze zienswijze is volgens de auteur een gevolg van de sterk nationaal georiënteerde geschiedschrijving die van de Hanze een exclusief Duitse stedenbond maakte.

Na "einem unvoreingenommenen Blick auf die Quellen" komt Seifert tot de conclusie dat de concurrentie tussen Holland en de Hanze niet zo vanzelfsprekend of onvermijdelijk was als vaak is voorgesteld. Er was geen sprake van eenduidige betrekkingen tussen Holland en de Hanze, maar veeleer van een verscheidenheid aan relaties tussen groepen van Hanzesteden en het graafschap. De Oostzeehandel, hoe belangrijk ook, vormde slechts één aspect van de economische betrekkingen, die eveneens de Rijnhandel, het Noordzeeverkeer en de handel met Utrecht, Gelre en Overijssel omvatten. Verder kregen de Lijflandse, Pruisische en Wendische steden vanaf het begin van de vijftiende eeuw verschillende belangen bij de Hollandse en Zeeuwse Oostzeehandel. In tegenstelling tot de Wendische steden bijvoorbeeld profiteerden de Pruisische steden van de Hollandse graanhandel.

Naast een regionale differentiëring brengt Seifert een fasering aan in de verhouding tussen Holland en de Hanze. In de veertiende eeuw kreeg het economisch leven in verschillende Hollandse en Zeeuwse steden bovenregionale betekenis. Hun inwoners namen productie- en handelstechnieken uit het Oostzeegebied over en bedienden zich van het Duitse koopmansrecht. Amsterdam, Dordrecht en Zierikzee opereerden

als volwaardige leden van de Hanze. Mogelijk kunnen Middelburg en Brielle eveneens tot de Hanze gerekend worden omdat ook hun kooplieden in het buitenland van het Duitse koopmansrecht gebruik maakten. Het afbakenen van de Hanze in de veertiende eeuw is echter problematisch omdat het individuele gebruik van Hanzepriileges nauwelijks te achterhalen is, terwijl dit gebruik door kooplieden van een bepaalde stad niet hoefde te betekenen dat de desbetreffende stad lid van de Hanze was.

Omstreeks 1400 luidden de Friese oorlogen een nieuwe fase in. De met deze oorlogen gepaard gaande kaperijen leidden tot spanningen tussen Hollanders en Hanzekooplieden. Voor de Hollanders was de handel van de Hanze met de Friese vijand een doorn in het oog. Kapingen van Hanzescheepen waren het gevolg. Ter vergelding namen de Hanzesteden represaillemaatregelen tegen de Hollanders. Dit alles mondde uit in een eindeloze strijd waarin beide partijen schadevergoeding van elkaar eisten. Politieke ontwikkelingen maakten aldus een einde aan de economische belangengemeenschap die Holland en de Hanze aanvankelijk hadden gevormd. Het eerste kwart van de vijftiende eeuw kenmerkte zich door een scherpere begrenzing van de Hanze en een toename van het aantal beperkende voorschriften voor Hanzekooplieden in den vreemde.

De derde fase begon met de oorlog van de Wendische steden tegen koning Erik van Denemarken in 1426. Zoals de Hanze tijdens de Friese oorlogen het slachtoffer was geworden van kapingen, zo werden dat nu de Hollanders. Jarenlang sleepten onderhandelingen over de rechtmatigheid van kapingen en herstelbetalingen zich voort, zonder dat veel vooruitgang werd geboekt. In dit kader plaatst de auteur de Hollands-Wendische oorlog van 1438-1441, die volgens hem in de eerste plaats een strijd om geld was; de Hollanders wilden hun eisen om schadevergoeding kracht bijzetten. Na het sluiten van een bestand kwamen de betrekkingen tussen Holland en de Hanze weer in rustiger vaarwater. Evenals in de veertiende eeuw wisselden in de vijftiende eeuw samenwerking en concurrentie elkaar af.

Zoals het een Duitser betaamt heeft Dieter Seifert een uiterst degelijk boek geschreven, dat alleen al vanwege het veelvuldig en uitvoerig confronteren van de omvangrijke bestaande literatuur met de door hem geraadpleegde primaire bronnen, onmisbaar is voor iedere verdere studie naar de relaties van Holland en de Hanze. Terecht wordt het onderscheid tussen Holland en de Hanze voor de veertiende eeuw gerelativeerd en afstand genomen van het idee dat met de Hollandse penetratie van het Oostzeegebied de neergang van de Hanze onafwendbaar was. Terwijl de Hanze in

de veertiende eeuw een gemeenschap van kooplieden was die zich van het Duitse koopmansrecht bediende, evolueerde zij in het begin van de vijftiende eeuw tot een stedenbond. Als inwoners van het Duitse rijk maakten Hollanders en Zeeuwen aanvankelijk van dit koopmansrecht gebruik. Toen de Hanze zich uiteindelijk als stedenbond ging profileren was er door uiteenlopende politieke en economische belangen geen plaats meer voor de Hollanders en de Zeeuwen. Overigens traden de IJsselsteden wel tot de stedenbond toe zodat het idee van de Hanze als een exclusief Duitse stedenbond moet worden verlaten.

Op één belangrijk punt tenslotte overtuigt het boek niet. Het betreft de oorzaken van de Hollands-Wendische oorlog van 1438-1441, het grootste maritieme conflict waarbij Holland in de vijftiende eeuw was betrokken. De auteur overschat naar mijn mening de betekenis van de eis tot de betaling van schadevergoeding voortgekomen uit eerdere conflicten als oorzaak voor deze fameuze oorlog. De Hollandse steden waren in de late middeleeuwen in het algemeen uiterst terughoudend met het uitrusten van oorlogsscheepen tenzij hun vitale handelsbelangen op het spel stonden. Indien men er met Seifert (p. 302-305) van uitgaat dat een kosten-baten-analyse aan de militaire acties van de Hollanders in de Oostzee ten grondslag lag, dan is het ondenkbaar dat de Hollanders een vloot van meer dan 80 (!) schepen uitrustten, uitsluitend om herstelbetalingen af te dwingen. Deze onderneming is alleen te verklaren vanuit de economische belangen die met de Hollandse graanhandel in het Oostzeegebied gemoeid waren en die bedreigd werden door een sluiting van de Sont.

Louis H.J. Sicking

N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea. A Naval History of Britain. Volume 1: 660-1649* (Londen: Harper Collins/The National Maritime Museum, 1997, ISBN 0-00-255128-4, f 97,00)

Met enige vertraging arriveerde op de redactie burelen eindelijk het langverwachte eerste deel van Nicholas Rodgers' geschiedenis van de Engelse marine. De auteur behoeft hier geen nadere introductie, hij is een van Englands' meest vooraanstaande historici op het terrein van de marinegeschiedenis en schrijver van onder andere het standaardwerk *The Wooden World. An anatomy of the Georgian Navy* uit 1986. Sinds enige jaren is hij als Anderson Fellow verbonden aan het National Maritime Museum te Greenwich, met als opdracht het schrijven van een meerdelig werk over de rol van de marine in de loop van de Engelse geschiedenis. Dit is dus niet specifiek een boek over de Royal Navy als zodanig maar een studie die veel-er handelt over de marine als uiting van nationale,

politieke gebeurtenissen, kortom: 'sea-power'.

Het eerste deel staat grotendeels in het teken van de ingewikkelde staatkundige ontwikkelingen in de Britse eilandengroep gedurende de middeleeuwen. In deze periode vochten diverse Europese volkeren hier hun onderlinge strijd uit. Immigranten van over de Noordzee uit Duitsland (Angelen en Saksen), Scandinavië (de Vikingen uit Denemarken en Noorwegen) en Frankrijk (de Normandiërs) vestigden zich er in de loop van de tijd en Engeland werd in feite opnieuw bevolkt. Tegelijkertijd bleven in wisselende samenstelling een handvol koninkrijken zich tegen deze invasies verzetten; zij verdedigden vooral hun eigen grondgebied maar naar buiten toe vervaagde het onderscheid tussen de autochtone en allochtone groepen snel.

Scheepen werden overwegend gebruikt als transportmiddel van troepen over lange afstanden en werden verder ingezet ter ondersteuning en bevoorrading van diezelfde troepen bij beperkte, inlandse acties. De eerste gedocumenteerde zeeslag in Britse wateren vond plaats in het jaar 719; een duidelijk herkenbare marine bestond echter niet voor de zestiende eeuw. Uiteraard werd er reeds sinds de vroegste tijden op zee gevochten, maar oorlogsvloten waren zeer tijdelijke fenomenen. Zij werden hooguit bijeengebracht voor de duur van een campagne en hun financiering geschiedde op lokale grondslag. In de loop van de tiende eeuw lijkt er iets van een geregelde vloot bestaan te hebben; een groot gedeelte van de Britse eilandengroep werd min of meer verenigd. De Normandische invasie in 1066 maakte een einde aan wat beschouwd kan worden als de eerste fase van 'English sea power'. Ten gevolge van de eerste kruistocht aan het eind van de 11de eeuw deden de Engelsen overigens wel voor het eerst hun intrede buiten de eigen territoriale wateren, in het Middellandse zeegebied. De concentratie lag in de eeuwen daarna echter op de bezittingen in Frankrijk.

In de loop van de dertiende eeuw wist Frankrijk diverse verbindingen van de Engelsen over zee gedeeltelijk aan te tasten door zelf uit te breken in de richting van het Kanaal en de Atlantische kust. Zodoende ontstond een geduchte concurrent. De Engelse koningen bleken het concept van 'sea power' (een combinatie van konvooieren, blokkades en amfibische operaties) als strategisch instrument nauwelijks te begrijpen, op tactisch gebied daarentegen, zoals in 1217 in de slag bij Dover en in 1340 bij Sluis, bleef men Frankrijk de baas en zodoende wist men een invasie te voorkomen. Nadeel voor Engeland was vaak dat men geregeld een oorlog op twee fronten moest voeren, wanneer er bijvoorbeeld in Wales of Schotland weer eens een opstand uitbrak. In de veertiende eeuw bracht de Honderdjarige Oorlog Engeland verder in het nauw. De zuidelijke kustlijn bleek zeer kwetsbaar voor aanvallen door vijandelijke gallei-eskaders; bijna jaarlijks

werden een of meer belangrijke havensteden als Portsmouth of Ramsgate gebrandschat. De diverse Engelse vorsten brachten hier weinig tegen in het geweer; men erfde soms schepen van de voorganger maar van een structureel bouwprogramma of financiering was geen sprake (slechts Richard I en Hendrik V krijgen van Rodger een voldoende). In de vijftiende eeuw vormde slechts de opkomst van kaapvaart het enige effectieve, zij het particuliere oorlogsinstrument op zee.

Engelands imperiale ambities op het continent waren op de lange termijn echter gedoemd te mislukken. Vanaf de zestiende eeuw raakte men meer en meer teruggeworpen op zichzelf. De periode onder Hendrik VIII, die traditioneel geldt als een van de oprichters van de Royal Navy, wordt door Rodger als een ramp gezien, met als slotakkoord het verlies van Calais in 1558. Dit bracht wel een hoogst noodzakelijke herziening van de strategie in het buitenlands beleid met zich mee. Voortaan zou een permanente vloot als belangrijkste 'verdedigingsmuur' voor het land het uitgangspunt vormen. Er ontbrak echter nog een punt om dit ook daadwerkelijk te verwezenlijken: een effectieve organisatie aan wal. Tussen circa 1540 en 1560 werden hiervoor de eerste duidelijke administratieve contouren vastgelegd en het is pas in deze jaren dat Rodger de 'Navy Royal' echt ziet ontstaan. Cruciaal voor de verdere ontwikkeling van de vloot vormde immers nog altijd de persoonlijke interesse van de heersende monarch. Kenmerkend voor de regeringsperiode van koningin Elizabeth I was het nauwe samengaan van privé- en staatsbelangen, die resulteerden in menige strafexpeditie in tot dan toe vreemde wateren. Onder haar bewind bereikte Englands aanzien een voorlopig hoogtepunt. Het weren van de Spaanse Armada in 1588 geschiedde voor een belangrijk deel omdat Engeland wel en Spanje niet over een georganiseerde vloot beschikte (als reactie op de rampzalig verlopen tocht begon Spanje daarna serieus werk te maken van de opbouw van een permanente vloot).

Reeds in het daaropvolgende decennium raakte Englands' zeemacht in verval. Rodger voert hiervoor als reden op dat de vloot als organisatie de grenzen van haar groei had bereikt; met name corruptie – tussen 1605 en 1608 geschat op 39.000 pond! – bleek de eerder geboekte vooruitgang grotendeels de das om te doen. Men pleegde als het ware roofbouw op de eigen structurele voorzieningen en ondermijnde daarmee haar potentieel. Serieuze pogingen tot hervorming kwamen pas na 1618 maar deze werden op hun beurt achterhaald door een desastreuze interventie in de Franse burgeroorlog in de tweede helft van de jaren twintig. Er heerste bovendien continue onenigheid in de marinetop over wie het nou voor het zeggen had, die resulteerden in enkele veranderingen in de hoofdstructuur. De beide koningen Jacobus en Karel I zagen

de vloot vooral als diplomatiek instrument om indruk mee te maken op het buitenland. De claim van 'sovereign of the seas' viel echter ver te zoeken. Bescherming van handel en koopvaardij bleef een ondergeschoven kind, waardoor deze zwaar te lijden had van de toenemende activiteiten van de Barbarijse kapers. Tussen 1616 en 1642 werden circa 400 Engelse schepen genomen en verdwenen zo'n 7000 opvarenden in krijgsgevangenschap (dit laatste stond gelijk aan slavernij). De reputatie van Engeland als zeevarende natie was inmiddels op een dieptepunt beland, hoewel in de jaren dertig de zogenaamde 'Ship Money Fleets' de vloot weer gedeeltelijk van een regulier bestaan verzekerden. De marineorganisatie was echter even gespleten als de rest van het land over politieke en religieuze zaken: de burgeroorlog van de jaren veertig zorgden voor chaos en Engeland werd tijdelijk teruggeworpen op zichzelf.

Hiermee zijn we pas aan het einde van het eerste deel beland – er zullen er nog twee volgen – van wat nu al een monumentale prestatie genoemd kan worden. Rodger volgt de gebeurtenissen overwegend chronologisch, met tussendoor hoofdstukken waarin een bepaald thema centraal staat; de ontwikkeling van schepen, de administratieve organisatie en de sociale samenstelling van de opvarenden. Het geluid van kanongebulder blijft hierbij (voorlopig?) nog achterwege; in dit tijdvak waren zeeslagen relatief zeldzaam. Nog tot ver in de zestiende eeuw vormden galleien het meest bruikbare offensieve wapen en was een handboog effectiever dan menig vuurwapen, inclusief het kanon. De ontwikkeling van het oorlogsschip stond pas in zijn kinderschoenen en het was nog lang niet duidelijk hoe men dit tactisch gebruiken moest.

In zijn conclusie stipt Rodger een belangwekkend punt aan, dat van de 'naval revolution'. Tot nu toe is het maritieme aspect van de 'military revolution', de parallelle ontwikkeling van staatkundige organisatie c.q. absolute monarchie en het militaire bedrijf in het vroeg moderne Europa, bijna totaal genegeerd geweest. Engeland en de Republiek vormden op deze ontwikkeling een merkwaardige uitzondering; twee landen bovendien die juist 'sea power' tot de sleutel van hun succes maakten. Dit vereiste in de samenleving wel een grotere mate van consensus over politieke doeleinden omdat het verkrijgen en onderhouden van een permanente vloot veel moeizamer en duurder is. Rodger geeft hiermee een aanzet (na het boek van Jan Glete, *Navies and Nations* (Stockholm 1993), tot een fascinerend historiografisch probleem, dat zeker om nadere uitwerking vraagt. Rodgers' boek is dan ook zonder enige twijfel van grote kwaliteit. Achter de prettige leesstijl gaat bovendien een notenapparaat van ongekende geleerdheid schuil (bijna negentig pagina's over twee kolommen), waarin soms op ferme wijze met beweringen van andere auteurs wordt afgerekend. De bijlagen zijn even essentieel als nuttig

– waaronder een chronologie van 37 pagina's; de illustraties zijn uitmuntend en een bibliografie met circa zevenhonderd titels completeert het geheel. Het boek valt nog eens extra aan te prijzen door de gedegen kennis van de auteur van de Nederlandse maritieme geschiedenis, wat leidt tot een evenwichtige visie op de onderlinge verhoudingen tussen de twee zeemachten bij uitstek.

C.O. van der Meij

M.Ch. Engels, *Merchants, interlopers, seamen and corsairs. The 'Flemish' community Livorno and Genoa, 1615-1635* (Hilversum: Verloren, 1997, 345 p., ill., ISBN 90-6550-57-9, f 69,00)

M.Ch. Engels merkt in de inleiding van haar boek op dat de Nederlandse handel met Italië in de zeventiende eeuw de laatste decennia weinig aandacht heeft gekregen in vergelijking met andere regio's. Gezien het belang van de handel met Italië in het Nederlandse handelsnetwerk is dat niet terecht. In Italië verdienden de Nederlanders namelijk een aanzienlijk deel van het zilver dat zo belangrijk was voor de handel met de Levant, het Baltisch gebied, Rusland en Azië. Toch is de aandacht voor de handel op Italië in het algemeen beperkt gebleven vanwege de praktische reden dat de bronnen verspreid liggen over een groot aantal archieven in diverse landen. Onderzoek naar de Nederlandse mediterrane handel is uiterst moeilijk en onaantrekkelijk.

Studies over de Nederlandse handel met Italië zijn tot nu toe eenzijdig gebaseerd op Nederlandse bronnen. Alleen J.I. Israel maakte naast Nederlandse ook gebruik van Engelse en Spaanse bronnen, maar ook hij raadpleegde nauwelijks Italiaanse bronnen. Engels baseert haar studie daarentegen op Nederlands en op grotendeels Toscaans en Genues archiefmateriaal met de bedoeling een nauwkeuriger beeld te geven van de activiteiten van Nederlandse handelaren en zeelieden in Italië in de eerste helft van de zeventiende eeuw, in het bijzonder in Livorno en Genua.

Het boek, dat Engels als proefschrift in oktober verleden jaar aan de Leidse Universiteit verdedigde, bestaat uit twee delen. In het eerste deel geeft zij een algemeen overzicht van de Nederlandse scheepvaart en handel in het Middellandse Zeegebied. De handel op Italië en met name op Livorno in de periode 1615-1635 krijgen de volle aandacht. Het tweede deel is een studie over de handelsonderneming van Joris Jansen en Bernard van den Broecke die zich rond 1616 vestigden in de Toscaanse haven Livorno. Hun onderneming wordt voorgesteld als illustratief voor de activiteiten van de Nederlandse handelaren in Livorno. Mede door een actief stimulerend beleid van de groot-hertogen van Toscane won Livorno de gunst van

Noord- en Zuid-Nederlandse handelaren (maar ook Engelsen en anderen) en stelde Genua en Venetië in haar schaduw. Engels meent zelfs dat Livorno waarschijnlijk de belangrijkste haven voor de Nederlandse handel in het mediterrane gebied in de jaren 1620 moet zijn geweest. Meer dan de helft van de Nederlandse vrachtvaart in de Middellandse Zee zou in die jaren Livorno als bestemming hebben gehad.

De Nederlandse handelaren in Livorno waren geen specialisten: zij hielden zich bezig met een breed scala activiteiten. Voornamelijk in samenwerking met Amsterdamse kooplieden brachten zij graan en vis op de Italiaanse markten, veelal met Zuid-Nederlandse kooplieden voeren ze luxe goederen naar Livorno, ze waren actief in de handel op de Levant, Noord-Afrika en Spanje, ze vervoerden vrachten, ze investeerden in schepen, verstrekten scheepsverzekeringen en deden aan kredietverlening. Hoewel de handel in vis en graan uit zowel het Baltische gebied als de landen rond de Middellandse zee pieken en dalen vertoonde, was deze de kernactiviteit van de Nederlandse handelaren in Livorno. Nadrukkelijk zegt Engels dat Israëls' idee dat de voornaamste Amsterdamse handelaren zich toeleiden op de handel in luxegoederen niet overeenstemt met de deelname van belangrijke kooplieden als Jonas Witsen en Elias Trip aan de graan- en vishandel op Italië.

Handel op Italië en in de rest van de Middellandse Zee was een riskant bedrijf. Ondernemers moesten rekening houden met kapers, piraten, met wisselende oogsten in Italië en de rest van het Middellandse Zeegebied. Daarnaast was er concurrentie van Engelsen, Fransen en Venetianen.

Het tweede gedeelte van het boek is volledig gewijd aan een studie van het handelshuis van Jansen en Van den Broecke. Het is op zijn minst vreemd dat desondanks noch in de titel, noch in de ondertitel van het boek de naam van het bedrijf wordt vermeld. De lezer ontkomt niet aan de indruk dat het handelshuis van Van den Broecke niet zozeer illustratief als wel zeer bepalend is voor het algemene beeld van de Nederlandse handel op Italië dat Engels ons schetst. Het zou echter niet juist zijn alleen op deze indruk af te gaan, want er staat nog meer in het boek. Engels' studie bevat ook waardevolle nieuwe informatie die bijdraagt tot kennis over de Italiëhandel in het algemeen zoals gegevens uit Italiaanse bronnen over aantallen Nederlandse schepen die Livorno en Genua aandeden, hun lading, herkomst, bestemming en bemanning.

Maurits Ebben

Piet Boon, *Bouwers van de zee: zeevarenden van het Westfriesse platteland, c. 1680-1720*. Hollandse Historische Reeks, deel 26 (Den Haag, 1996, 276 p., ill., ISBN 90-72627-18-0, f 60,00)

De titel *Bouwers van de zee* is een vondst. Deze uitdrukking contrasteert de zeevarenden met de landbouwers, maar te zelfde tijd verwijst zij naar een van de belangrijkste onderzoeksvragen van het boek: de relatie tussen de bouwers van de zee en de landbouwers – of beter tussen het bouwen van de zee en het bouwen van het land – in het oostelijk deel van Westfriesland, ruwweg de dorpen tussen de steden Medemblik, Enkhuizen en Hoorn.

Niet alleen de titel is raak, het hele boek mag voorbeeldig genoemd worden. Het heeft een glasheldere opbouw, is geschreven in een aangename, wat onderkoelde stijl en vormt een bijna voortdurende discussie met vakgenoten. Alvorens iets meer te zeggen over de inhoud van het boek wil ik eerst nog even stilstaan bij deze drie kwalificaties. Zo is de opbouw niet alleen helder zoals een goed sociaal-wetenschappelijk onderzoeksverslag, maar deze is bovendien ook nog spannend, hoewel de schrijver ons toch alle stappen van de redenering een voor een laat zien. Dat geldt zeker tegen het einde, waar – althans voor deze lezer vrij onverwacht, maar zeer overtuigend – na demografische en sociaal-economische ook institutionele factoren een belangrijke rol blijken te spelen. Als voorbeeld voor de onderkoelde stijl trof mij de volgende droge mededeling over vier broers die in de eerste helft van de zeventiende eeuw de bakermat legden voor het schippersgeslacht Dool: “alle vier voerden zij het commando over een schip *de Vier Heemskinderen*”. Geen commentaar, geen uitroptekens. De discussie met vakgenoten wordt soms in de tekst, maar meestal in de overvloedige voetnoten gevoerd. Boon weet voortdurend illustere vakgenoten als Israel, Van der Woude, Jan de Vries, Noordegraaf, Van Deursen en Van Zanden te corrigeren. Ook deze recensent wordt soms op de vingers getikt; soms voor foutieve verwijzingen, maar meerdere keren ook vanwege ondeugdelijke redeneringen. En – voor zover ik kan zien – steeds terecht. Boon kent zijn Westfriesland, maar ook kent hij de algemene Nederlandse historiografie op zijn duimpje.

Gezien de spannende opbouw is het bijna jammer de clou te verraden, maar in een bespreking van een wetenschappelijk werk moet de inhoud toch kort worden weergegeven. Boon behandelt niet zomaar een streek. Het oostelijke of maritieme deel van Westfriesland handhaafde met minder dan 5% van de bevolking van de Republiek zijn aandeel in haar scheepvaart op 20%. Voor het platteland betekende dit dat in de periode die in dit boek centraal staat (1680-1720) het aandeel van de zeevarenden in de beroepsbevolking voor 1685 en 1695 op ongeveer 30%

gesteld kan worden om via 24% in 1705 terug te lopen tot 19% in 1715 en rond 1750 nagenoeg op te houden te bestaan. Boon toont aan dat het om een alleszins respectabele kostwinning ging, niet wezenlijk lager te waarderen dan die van ambachtsman of landbouwer. Centraal in dit boek staat de vraag hoe de geschetste relatieve en de veel sterkere absolute achteruitgang verklaard kan worden. Zijn subtiele redeneringen kunnen hier slechts versimpeld weer worden gegeven, maar komen in het kort hierop neer.

De zeeman op het Westfriesse platteland combineerde inkomsten uit de zeevaart met die uit de landbouw. Hoewel redelijk beloond voor de helft van het jaar dat er werk was in de Europese koopvaardij, de haringvisserij en ook wel de walvisvaart, kon hij het zich niet permitteren de rest van het jaar stil te zitten. Problemen in de landbouw deden al vóór 1650 de eerdere sterke bevolkingsgroei stagneren en later dalen. Hierdoor kwamen ook minder zeelieden beschikbaar. Echter pas door de grote klappen die rondom 1690 door oorlogshandelingen werden toegebracht aan de Hoornse koopvaardijvloot en aan de Enkhuizense haringvloot werd een snellere achteruitgang ingezet. De reders in deze steden konden de Westfriesse schippers niet meer voldoende van werk voorzien en dezen moesten zich aanbieden op de Amsterdamse arbeidsmarkt voor zeelieden. Daar konden ze wel terecht, zij het dikwijls in een lagere rang. Dit had gevolgen voor de bemanningen die zij gewoon waren voor ongeveer de helft in hun eigen dorpen aan te nemen. Van ouds was deze mogelijkheid om bij een plaatselijke schipper aan te monteren voor de gewone Westfriesse zeeman van groot belang, ook al verbond hij zich in de regel niet jaar in jaar uit aan dezelfde schipper. In rap tempo viel dus deze aanmonsteringsmogelijkheid weg en moest ook de gewone zeeman bij Amsterdamse schepen aanmonteren, in het ergste geval bij VOC of marine. Zo verdween langzamerhand de “zeeman uit deze periode die voor zijn levensonderhoud nog neveninkomsten nodig had” om plaats te maken voor de “gespecialiseerde zeeman”. Maar die kwam niet langer van het eens zo maritieme Westfriesse platteland.

Jan Lucassen

Djibril Samb (ed.), *Gorée et l'esclavage. Actes du Séminaire sur 'Gorée dans la traite atlantique: mythes et réalités'*. Initiations et études africaines 38 (Dakar, Senegal: IFAN Ch. A. Diop, 1997, ISSN 0850-0207)

De zoveelste bundel over de slavenhandel? Op het eerste gezicht lijkt deze publikatie meer als souvenir voor de deelnemers aan een congres bedoeld, dat in april 1977 op het eiland Gorée voor de kust van Dakar

werd gehouden. Het boek zit vol foto's van de congresdeelnemers in allerlei poses. Er is een afdruk van een brief van de president van Senegal, waarin hij de organisatoren van de bijeenkomst een vruchtbare gedachtenwisseling toewenst en in het voorwoord wijst de bezorger van deze bundel erop dat hij de tekst in twee maanden persklaar heeft gemaakt door twintig uur (!) per dag te werken. In de bijlagen zijn drie resoluties van de congresdeelnemers opgenomen, waarin wordt geëist: 1) dat er archeologische onderzoek op het eiland Gorée wordt uitgevoerd, 2) dat er meer aandacht aan de slavenhandel dient te worden ingeruimd in de schoolboeken en 3) dat er meer studie moet worden gemaakt van het eiland St. Louis, dicht bij Dakar, waar eveneens een slavendepot was gevestigd.

Natuurlijk heette Gorée vroeger Goeree en was het eiland tussen 1625 en 1678 in bezit van de Nederlanders. Dat verklaart waarom de Nederlandse ambassadeur te Dakar in persoon op de bijeenkomsten aanwezig was en waarom de publikatie met steun van de Nederlandse ambassade tot stand is gekomen. In de bijdragen wordt echter maar weinig aandacht aan de Nederlandse periode besteed. Het kolonialisme heeft in Afrika nu eenmaal scherpe grenzen getrokken en dat verklaart waarom de Franse slavenhandel veel uitvoeriger en veel beter gedocumenteerd wordt dan de Nederlandse en Portugese bemoeienissen met de kust van Senegal of Senegambia.

In twee bijdragen bespreekt Nize Isabel de Moraes de Nederlandse presentie op Gorée. In haar eerste opstel somt ze zestien schepen op, die vanuit Nederland de kust van Senegambia hebben aangedaan. Ze baseert zich op 'een document' uit het Amsterdamse gemeentearchief. Jammer dat de bronvermelding zo gebrekkig is, want de informatie in dit artikel is de moeite waard. De meeste schepen kwamen overigens niet om slaven, maar om produkten in te kopen, met name huiden. In haar tweede bijdrage komt de verovering van Gorée door de Nederlanders aan de orde, de Portugese tegenacties, de tijdelijke Engelse bezetting en de uiteindelijke Franse verovering. Uit de voetnoten blijkt dat de geraadpleegde Nederlandse literatuur sterk verouderd is; de schrijfster lijkt geen weet te hebben van studies die na 1950 zijn verschenen. Overigens zit ook in dit stuk belangrijke informatie uit Spaanse en Portugese archieven, waaruit blijkt dat de Nederlandse vestigingen op de Afrikaanse kust zeer gastvrij waren voor nieuw-Christenen en Joden uit de Portugese bezittingen in Afrika. Op de Afrikaanse kust (en in Brazilië) voltrok zich in het klein, wat in het groot in Europa plaats vond.

Het eiland Gorée is door de UNESCO uitgeroepen tot internationaal monument ter herdenking van de slavenhandel. Het zou de organisatoren van volgende bijeenkomsten op het eiland sieren als ze het internationale karakter van de slavenhandel wat meer recht

zouden doen dan in deze bundel het geval is.

P.C. Emmer

Horst Menzel, *Smakken, Kuffen, Galioten. Drei fast vergessene Schiffstypen des 18. und 19. Jahrhunderts*. Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseum, Band 47, herausgegeben von Uwe Schnall (Hamburg: Ernst Kabel Verlag, 1997, 144 p., ill., ISBN 3-8225-0413-0; DM 68,00)

In de lagere school (1924-1930) leerde ik – en vele anderen – dat een werkwoord, waarvan de stam eindigt op één van de medeklinkers van het woord 't kofschip, in het verleden (voltooid) deelwoord eindigt op een t. “KOFSCHIP? Is dat een ècht schip? Ik dacht dat het een kunstwoord was”, hoorde ik vele malen met verbazing vragen, als museumbezoekers het model van een kofschip bekeken. Uit de ondertitel van het boek van Horst Menzel blijkt, dat dit een vrij algemeen verschijnsel is.

Het is een feit dat over deze drie scheepstypen weinig bekend is. Er is vreemd genoeg nauwelijks iets over gepubliceerd, hoewel er zowel in West-Europa en de Oostzee honderden van die kustvaarders voeren, zelfs tot in de havens van het binnenland. Sommigen beperkten zich niet tot de Europese kusten, maar trokken zelfs de oceanen over. De oorsprong van deze schepen gaat terug tot het einde van de 16de eeuw, terwijl ze nog tot het einde van de 19de eeuw in de vaart bleven, vooral dan in Nederland en Duitsland. Deze schepen waren zwaar en plomp gebouwd en niet direct goede zeilers, maar ze konden verhoudingsgewijs een grote lading vervoeren. Feitelijk vormden deze schepen een schakel in de ontwikkeling vrachtafvaarders, die van de 16de tot het einde van de 19de eeuw de Nederlands vrachtafvaart naar het zuiden en het noorden van Europa verzorgden. Aanvankelijk gebeurde dit met boeiers, daarna met de grotere fluit en bootschepen. Grotere en dus diepgaande schepen hadden evenwel het nadeel, dat ze niet zonder meer in vele, dieper in het binnenland gelegen havens, konden afmeren. Dus werden kleinere, ondiepe vaartuigen ingezet, zoals de smak, de kof en de galjoot. Die konden van haven tot haven varen, zonder overslag. Die kleinere schepen waren goedkoper in aanbouw, hadden een kleinere bemanning en liepen economisch minder risico's.

De smak, de kof en de galjoot vormen op zich drie afzonderlijke scheepstypen, maar het is vaak moeilijk, zoniet onmogelijk ze uit elkaar te houden. Dat was ook al zo toen ze nog volop in de vaart waren. De schepen werden op talrijke kleinere werven in Nederland, Duitsland en ook Vlaanderen gebouwd. Dat gebeurde volgens de opvattingen van de reders, de scheepsbouwer, de voorziene vaarroutes en vrachten.

Daardoor ontstonden bastaard scheepstypen, die zowel kenmerken van het ene type als van het andere droegen.

Het is de verdienste van de auteur, een ruim en degelijk overzicht van de verspreiding en de constructie van deze drie – oorspronkelijk Nederlandse kustvaarders – te hebben geschreven. Daarvoor gebruikte hij zowel geschreven en iconografische bronnen, plans en scheepsmodellen.

De auteur bedoeld met smak uiteraard de oorspronkelijke Nederlandse kustvaarder, maar geeft toch eerst een overzicht van andere schepen, die eveneens als smak, smack of smakke bekend zijn. De typenaam van dit schip verscheen al in de 15de eeuw. Hoe dit schip er uitzag werd eerst duidelijk door een scheepsmodel uit 1676 van het Nederlands Scheepvaartmuseum te Amsterdam. Dat beeld wordt aangevuld door andere eigentijdse bronnen waarvan er een aantal door de illustraties worden getoond en besproken.

De kof – kofschip – werd voor het eerst vermeld in een akte van Workum, waar in 1684 een coffschip werd verkocht. In de 18de eeuw verdringt dit schip, samen met de galjoot, de fluit en het katschip van Noord- en Zuid-Europese routes. Zowel de kof als de galjoot hebben eigen kenmerken, maar heel dikwijls vloeien die in elkaar over. Meestal is een kof van een galjoot te onderscheiden omdat de kof plomper was gebouwd. Of kofken een hoekige kim hadden, (p. 51) is twijfelachtig en wordt ook niet bevestigd door de afbeeldingen van modellen en plans, behalve in één geval. Het lijkt ook een uitzonderlijk standpunt, dat de binnen- en buitenmutter (p. 71) als een éénmastkof mag worden beschouwd. De romp van de gewone kof onderging maar weinig verandering. De meeste kofken werden gebouwd met een bot voorschip, soms lichtjes gepiekt – want dat kostte laadruimte. Het achterschip was normaal wel licht gepiekt. De tuigage onderging meer zichtbare veranderingen. De gewone anderhalfmastkof met een grote mast en een kleinere bezaansmast ontwikkelde zich tot een schoenertakeling met een kortere grote mast en een langere bezaansmast. Het oorspronkelijk grote marszeil werd gesplitst in een boven- en ondermarszeil en er werden lijzeilen bijgezet. De bezaansmast kreeg nog een gaffeltopzeil. Zo werd de schoenertakeling een feit.

Het gebruik en de constructie van de romp en van het tuig, worden uitvoerig en in detail beschreven en geïllustreerd. Na het artikel van E.W. Petrejus over de bouw van een model van een kofschip in *De modelbouwer* (1949), werd nooit een zo uitgebreid verslag over dit schip opgesteld. Zowat ieder goed model en plan van een kof worden behandeld.

De galjoot kan als de meer elegante en wellicht ook snellere evenknie van de kof worden beschouwd. Een wat meer geofend oog kan allicht de slankere lijnen van een galjoot herkennen. Maar heel vaak is dit onderscheid erg subtiel. Aanvankelijk was de tuigage

van een galjoot vergelijkbaar met die van een smak (zie p. 32-35 en 102-103), maar sommige galjoten voerden een anderhalfmasttuig, zoals een kof. Zowel de romp als de tuigage van de galjoot groeiden, de romp in afmetingen en lijnen, de tuigage in omvang en samenstelling. De romp werd gebouwd met een gepiekt voor- en achterschip en kreeg daardoor een minder stugge vorm dan de kof. De tuigage werd vergelijkbaar met die van een driemastbark. Zo ontstonden de anderhalfmast galjoot en de driemastgaljoot. In Groningen werd daaruit een eigen type geschapen, feitelijk een schoenertakeling, getuigd als een topzeilschoener. Die werd weldra ook gebouwd in ijzer en met een clipperstev. Toen het roer onder een overhangend achterschip verdween, leek de typenaam galjoot de mist in te gaan. In Duitsland werd uit de Groninger galjoot nog een Eidergaljoot ontwikkeld. Enkele andere zogenoemde galjoottypes worden beknopt beschreven: de hoekergaljoot, de Elbgaljoot, de bombardeergaljoot. De typenaam van deze schepen laat vermoeden dat ze afgeleiden van de echte galjoten waren, maar meer uitgebreid onderzoek van betrouwbare bronnen zou daarover duidelijkheid moeten scheppen.

Lapsus: afb. 3: Boyers. De matroos zit niet op een vaste ra, maar op de gaffel van het staande gaffeltuig. Afb. 12: de zogenoemde druilmast, die vóór het hakkebord staat is feitelijk een vlaggenmast. De bezaansmast staat meer naar voren ter hoogte van de achterste spantlijn. Een kleine lapsus: de tekst bij afbeelding 52, p. 51, heeft ook betrekking op de grote kleurenfoto op p. 50.

J. Van Beylen

G. Teitler en W. Klinkert (eds), *Kopstukken uit de krijgsmacht. Nederlandse vlag- en opperofficieren 1815-1955* (Amsterdam: De Bataafsche Leeuw 1997, 360 p., ill., ISBN 90-6707-438-1, f 52,00)

In *Kopstukken uit de krijgsmacht* worden in twintig biografische schetsen officieren uit de diverse Nederlandse en Nederlands-Indische krijgsmachtonderdelen beschreven. Vijf daarvan hebben betrekking op marine-officieren.

Anita van Dissel behandelt J.J. baron Melvill van Cambée (1776-1833), een vertegenwoordiger van de generatie die de eerste schreden op de marineloopbaan nog zette tijdens de Republiek en die vervolgens in de Franse tijd omhoog schoot om toch nog goed en hoog onder het Koninkrijk te eindigen. Melvill bracht het in 1822 tot commandant van het Nederlands eskader in Nederlands-Indië en werd in 1824 bovendien 'directeur' van de Koloniale Marine, zodat alle schepen en etablissementen van de marine in Indië onder zijn bevel vielen. H. Stapelkamp geeft een schets van het leven en vooral van de carrière van 'zijn held', G.

Fabius (1806-1888), die na een lange mars door de rangen als 'self-made man' ook in Indië het hoogste bereikte: commandant der zeemacht en directeur der marine in de jaren 1864-1868. G. Jungslager beschrijft de loopbaan en betekenis van A.F. Gooszen (1869-1955), chef marinestaf in 1920 en korte tijd later Commandant Zeemacht in Nederlands-Indië, een positie die enige jaren later ook door H. Ferwerda (1885-1942), onderwerp van de bijdrage van G.M.W. Acda, werd bekleed. Gooszen was voorzitter van de commissie die in 1920 was belast met het opstellen van een plan voor de samenstelling van de vloot; het plan-Gooszen dat daarvan het resultaat was werd de basis voor het ontwerp vlootwet van 1922. De perikelen rond de Vlootwet (dan met een hoofdletter geschreven) komen ook in het artikel over Ferwerda aan de orde. Ferwerda had later in zijn loopbaan, in Indië, een aandeel in de discussie over de uitbreiding van de vloot, waarin hij zich tegen de bouw van slagkruisers opstelde. D.C.L. Schoonoord, tenslotte, beschrijft de loopbaan van E.J. van Holthe (1896-1967), die als chef van de marinestaf het beleid na de Tweede Wereldoorlog mee bepaalde, een periode waarin de grote ambities over opbouw van een nieuwe vloot door de beperkte middelen werden gefrustreerd en waarin langzaam duidelijk werd dat na de zelfstandigheid van Indonesië een heroriëntatie van taken en doelstelling van de marine noodzakelijk was. In alle hoofdstukken wordt ruim aandacht gegeven aan de betekenis van de betrokken hoofdpersoon voor de organisatie van de marine, voor diens plaats en bijdrage in het debat over de samenstelling van de vloot, de taak van de marine etc. Door de spreiding in tijd wordt de lezer zo, min of meer ongemerkt, een overzicht geboden van de geschiedenis van de marine in 19de en 20ste eeuw, van de discussie rond de opbouw en organisatie van de vloot in Nederlands-Indië en van te volgen strategie voor de verdediging van deze kolonie, tot aan de perikelen over de vlootwet en tenslotte de omschakeling naar een marine die voortaan in het kader van een westers bondgenootschap zou moeten opereren. Een dergelijke aanpak wordt ook in de andere schetsen gevolgd, waarvan er zes over officieren van het KNIL, zeven van de Landmacht en twee van de Luchtmacht handelen. De artikelen zijn niet voorzien van noten, maar dat verzuim wordt groten-deels goed gemaakt door een uitgebreide verantwoording van de gebruikte archieven en literatuur aan het slot van elke bijdrage.

De redactie verdient derhalve lof voor het feit dat zij de auteurs een aantal evenwichtige biografische schetsen heeft laten schrijven, waarin, om het zo maar eens te zeggen, het persoonlijke en het zakelijke en institutionele element beide aan bod komen. Op één punt echter past kritiek. De redactie is wel zeer karig in de inleiding en geeft op geen enkele wijze een verantwoording van de keuze van de hoofdpersonen. De

enige verantwoording die gegeven wordt, is die van de tijd: van 1815 tot 1955, en voorts een negatieve; de redactie schrijft dat het niet in de bedoeling heeft gelegen alle oorlogen, waarin Nederland en/of Indië een actieve rol hebben gespeeld, aan de orde te laten komen. Impliciet wordt de lezer duidelijk dat dit komt omdat naar spreiding in tijd werd gestreefd. Maar op grond waarvan de keuzes nu precies gemaakt zijn, daarover blijft het gissen. Zijn deze officieren in hun tijd de belangrijkste spelers geweest? Of moeten zij juist gezien worden als min of meer exemplarisch voor de tijd waarin zij fungeerden? Of verdienen ze voor het voetlicht te worden gehaald omdat er over anderen (Helfrich of Pinke bijvoorbeeld) al veel geschreven is?

F.S. Gaastra

G. de Vries en B.J. Martens, *Nederlandse Vuurwapens, Marine, Mariniers en Marineluchtvaartdienst 1896 – 1942* (Amsterdam: De Bataafsche Leeuw, 1997, 216 p., ill., ISBN 90-6707-448-9; f 85,00)

Met het verschijnen van dit boek is een belangrijk deel van de historie op het gebied van de lichte vuurwapens uit de Nederlandse legerbewapening voltooid. Het is het derde en laatste deel over een periode die grofweg begint met de invoering van het Mannlicher repetiergeweer in 1895 en eindigt in het begin van de Tweede Wereldoorlog. Dit tijdperk wordt gekenmerkt door een versnelde ontwikkeling van wapen en munitie, vooral van de (half)automatisch vurende wapens. Hoewel de eerste twee delen, die respectievelijk de wapens behandelen van de Koninklijke Landmacht en de Luchtvaartafdeling en die van het KNIL en de Militaire Luchtvaart, een aantal vrijwel identieke wapens behandelen, is dit deel als zelfstandig werk uitstekend bruikbaar.

In de eerste plaats als naslagwerk. De wapens zijn groepsgewijs ingedeeld, te beginnen met vuistvuurwapens als revolvers en pistolen via schoudervuurwapens als geweren en karabijnen oplopend tot licht geschut. Van ieder wapen wordt een duidelijk signalement in woord en beeld (foto's en tekeningen) gegeven – waarbij afbeeldingen uit de desbetreffende dienstvoorschriften – met vele interessante details over fabricage en gebruik. Kortom, technische informatie zoals die behoort te zijn: overzichtelijk en nauwkeurig, met goede bronvermelding. In de afdeling over munitie zijn zelfs reproducties in kleur opgenomen. Ook toebehoren, zoals gereedschap, holsters bij de vuistvuurwapens en verpakkingen bij de munitie, zijn volledig beschreven. Overigens komt het wel eens voor, dat bij de keuze van de illustraties de zucht naar volledigheid het gewonnen heeft van het werkelijke nut: de doorsneetekeningen van de Lewis- en

Browningmitrailleur bijvoorbeeld hebben zonder vergrootglas slechts curiositeitswaarde, sommige foto's zijn een loutere herhaling van de voorafgaande en voegen niets nieuws toe (bijv. p. 31, de wadende mariniers, p. 125, de Lewisdubbelmitrailleur, p. 192, de handgranaatwerpers).

Hoe tevreden men ook mag zijn met het gebodene, de inhoud als geheel genomen laat enkele inconsequenties zien. De auteurs geven op een aantekening op de achterkant van de titelpagina de omschrijving 'draagbare wapens'. Nu is het al de vraag of een watergekoelde Browningmitrailleur op een zware scheepsaffuit bij deze categorie valt in te passen, de 20 en 37 mm kanonnen zeker niet. En is een seinpistool een wapen of behoort het tot de verbindingsmiddelen? Helemaal curieus is het voorkomen van de stormdolk in een boek over vuurwapens. Een bajonet kan gerekend worden tot de toebehoren van het geweer of de karabijn en het is te verdedigen, dat dit blanke wapen bij de desbetreffende vuurwapens een onderkomen vindt. Maar de stormdolk, erfenis van de man-tot-man loopgraafgevechten uit de Eerste Wereldoorlog? En als dit steekwapen wordt uitverkoren, waarom dan de korte sabel of klewang weggelaten, die officieel rond 1913 bij de mariniers werd ingevoerd, maar al eerder door hen werd gebruikt? De Nederlandse officieren van de mariniers op de onderste foto van p. 36 dragen dit wapen overduidelijk. Gezien hun goede reputatie als wapenkenners en historici lijkt het erop, dat de auteurs wellicht niet helemaal vrij zijn geweest in de samenstelling van de inhoud.

Behalve als technisch naslagwerk valt er veel te lezen over de bewapeningspolitiek uit de eerste decennia van deze eeuw. Geld was schaars en uitgaven moesten zeer zorgvuldig worden afgewogen. De inhoud wemelt dan ook van verhalen over aankoop- en keuringscommissies die dienstreizen maken, adviezen en andere rapporten uitbrengen en ministers die de knoop doorhakken – waarna in de praktijk blijkt, dat er toch nog wijzigingen aangebracht moeten worden (maar de 'Dutch touch' is nog stééds berucht bij buitenlandse defensieleveranciers...). Gelukkig is er behalve al deze serieuze zaken ook ruimte voor anekdotes; een van de betere is die over de aanpassing aan een test-schietbaan van de parabellum-fabriek in Berlijn, waar bezoekers een rondje konden schieten met het pistool van hun keuze. Elk schot was raak, dankzij een mechaniek, dat onmiddellijk na het schot een gat binnen het gewenste gebied produceerde – dit om te voorkomen dat oudere, wat bijziende maar wel invloedrijke generaals een mogelijke aankoop zouden afkeuren op grond van 'persoonlijke bevindingen'.

Voorzover het technische gegevens in de teksten bij het overvloedige fotomateriaal betreft zijn deze accuraat. Waar het andere gegevens betreft, laten de auteurs nog wel eens een steekje vallen. Zo geeft de onderste foto op p. 24 een aantal matrozen weer,

bewapend met sloopssabels, en géén mariniers. De officier van de mariniers (met helm) op de foto van pag. 32 overlegt niet met een Engelse collega, maar met een Nederlandse hoofdofficier (met pet); beiden dragen een burnous, te herkennen aan de tressen. De foto op pag. 34 bovenaan geeft niet zo'n spannende situatie weer: het vervoer, uitladen en weer innemen van de stemformulieren en stembussen in het Saargebied gebeurde met de wapens paraat, d.w.z. in aanslag (zoals op de foto van pag. 169 goed te zien is). De manschappen staan met het geweer in aanslag, dan doet de officier dat ook met zijn wapen, het pistool dus, los van een al of niet gespannen situatie. De 'Engelse militair' op p. 36 is een Britse collega, dus: mariniersofficier. Op pag. 45 is de foto zeker tijdens WO II genomen, gezien de camouflagekleur van het bordes achter de schutters.

Op pag. 65 geeft de foto een detachement Nederlandse mariniers en matrozen weer; zo ook op pag. 69, waar slechts een klein gedeelte van de groep uit mariniers bestaat en de rest uit matrozen. Deze voorbeelden zijn nog wel met een aantal te vermeerderen, hetgeen jammer is; de documentaire waarde van het geheel wordt erdoor wat verminderd. En ook enkele toevoegingen hadden allerminst kwaad gekund. Bij de foto's van de wadende mariniers op p. 31 wordt met geen woord over hun bewapening gerept, terwijl de opmerking over de vindplaats van minder belang is. De foto's behoren namelijk tot een zeer bekende serie (indertijd meermalen afgedrukt) waarvan zich in diverse collecties een of meer exemplaren bevinden: een vrij normale gang van zaken. Waarmee weer aannemelijk is gemaakt, dat het de moeite loont om teksten van afbeeldingen, waarop meer te zien is dan het hoofdonderwerp, te laten lezen door ter zake kundige specialisten. Dit geldt zelfs voor de spelling, want het spellingsprogramma van de computer reageert kennelijk nog niet op een fout als 'een vergrootte versie' (p. 48).

De uitvoering van het boek is zeer verzorgd en royaal van opzet. Het enige wat ik mis, is een index. De inhoudsopgave geeft wel de hoofddeling met de verschillende groepen wapens, maar het snel opzoeken van wat basisgegevens over een bepaald type waarvan alleen de naam bekend is, kost relatief meer tijd dan wanneer men over een index beschikt.

Mijn eendoordeel luidt dat dit boek, samen met zijn twee voorgangers, van bijzondere waarde is voor de vastlegging van een gedeelte van de Nederlandse technische wapengeschiedenis. Het jarenlange nauwgezette spoorwerk van de auteurs in defensie-archieven heeft veel interessant materiaal opgeleverd, dat anders hoogstwaarschijnlijk verloren was gegaan.

J. Lenselink

Met dank aan de heren J.P. Puype en F.A.Th. Smits

M.W. Jensen en G. Platje, *De MARID. De Marine Inlichtingendienst van binnenuit belicht* (Den Haag: SDU Uitgevers, 1997, 422 p., ill., ISBN 90-12-08375-3; f 59,50)

De afgelopen jaren zijn verschillende studies verschenen over Nederlandse inlichtingen- en veiligheidsdiensten. Betrokkenen en onderzoekers ontmoeten elkaar in de Stichting Inlichtingen Studies Nederland/Netherlands Intelligence Studies Association, opgericht in 1991. Onderzoek naar de (geschiedenis van) inlichtingen- en veiligheidsdiensten kreeg een impuls na het uiteenvallen van het communistische machtsblok in Midden- en Oost-Europa en de daaropvolgende fundamentele en onomkeerbare omslag van de politieke verhoudingen in Europa. Bovendien dwongen wettelijke maatregelen tot verruiming van inzage in tot dan toe gesloten dossiers. Het hier besproken boek over de Marine Inlichtingendienst is overigens in de eerste plaats bedoeld als hommage aan oud-medewerkers van de MARID die, aldus het naschrift, een respectvol omzien naar deze organisatie verdienen. De inlichtingendienst van de Koninklijke Marine, formeel vlak na het einde van de Tweede Wereldoorlog ingesteld, werd in 1987 opgeheven. Na een moeizaam verlopen proces is de MARID thans samen met de neveninstellingen van de Koninklijke Landmacht en de Koninklijke Luchtmacht geïntegreerd in een Militaire Inlichtingendienst.

De MARID werd gekenmerkt door een grote variatie in taken op mondiaal niveau. Langs elektronische weg, via interceptie- en satellietssystemen, door observatie en fotograferen van schepen, havens, werven en installaties kwam de dienst aan de benodigde gegevens. De organisatie had vaste buitenposten in voormalig Nederlands-Indië en Nieuw-Guinea, op de Antillen en bij verschillende marine-instellingen in Nederland. Opvarenden van marine- en koopvaardij-schepen leverden belangrijke aanvullende informatie. De auteurs van deze 'inside story' zijn twee oudgedienden van de MARID. Zonder enige wetenschappelijke pretenties hebben zij gepoogd een evenwichtig en representatief beeld te schetsen van hun dienst en de waas van geheimzinnigheid, waarin de MARID bijna een halve eeuw was gehuld, weg te poetsen. In vierentwintig onoverzichtelijk geordende hoofdstukken (thematisch, organisatorisch en geografisch) wordt het brede werkkterrein van de MARID beschreven aan de hand van belevenissen en herinneringen van ruim dertig oud-medewerkers. Deze aardige verhalen en leuke anekdotes zorgen voor een onderhoudend boek. Een punt van kritiek is echter dat de titel en de achterflap zoveel meer beloven. Een nadeel is ook dat persoonlijke indrukken slechts momentopnamen weergeven. Talrijke kolderieke en meer serieuze voorvallen passeren de revue. De ontwikkeling en het functioneren van de organisatie op de langere termijn

blijven onderbelicht. Een duidelijke vraagstelling ontbreekt en er worden geen pogingen ondernomen tot analyse of verklaring. Dat was weliswaar ook niet de opzet, maar jammer is het wel, want het onderwerp is boeiend genoeg voor een gedegen studie. Wat was bijvoorbeeld de invloed van de MARID op wijzigingen in het marinebeleid en de maritieme (NAVO-)strategie voor, tijdens en na de Koude Oorlog? Heeft de toepassing van technologische innovaties selectie en werkwijze van het personeel veranderd? Welke selectiecriteria werden er gesteld? Hoe verliep de samenwerking met andere inlichtingen- en veiligheidsdiensten in binnen- en buitenland? Welke rol speelden de politiek en de eigen minister(s) bij de totstandkoming van de Wet op de Inlichtingen- en Veiligheidsdiensten (3 december 1987)? Zonder enige literatuur- of bronverwijzing is verificatie van gegevens onmogelijk. Een literatuurlijst ontbreekt. Dat het namenregister is opgenomen in een bijlage maakt ook een weinig professionele indruk.

Het is inherent aan het onderwerp dat beperkingen worden opgelegd aan onderzoek naar inlichtingen- en veiligheidsdiensten. Voor het verkrijgen van meer inzicht in deze materie is het te hopen dat toekomstige studies niet blijven steken op het niveau van een soort jubileumboek.

Anita M.C. van Dissel

Boekaankondigingen

M.E. de Gruyl, *Dordtse Jonas in olie. Een bijdrage tot de geschiedenis van de Nederlandse walvisvaart* (Amsterdam: De Bataafsche Leeuw, 1997, 80 p., ill., ISBN 90-6707-436-5; f 39,90)

De auteur, een voormalig zakenman, heeft in bovengenoemd boek een hoeveelheid wetenswaardigheden – in een brokkelig opgemaakte tekst – over de relatie van Dordrecht met de walvisvaart bijeengebracht. In Dordtse archieven verzamelde hij gegevens over Dordtse rederijen ter walvisvaart en voegde daar ondermeer informatie bij over bemanningen en verkopen van twee schepen en over een traankokerij die in de jaren 1680-1690 in bedrijf was. In 1677 staken voor het eerst Dordtse ondernemers geld in een walvisuitreding, waarna in de daarop volgende jaren de activiteiten dienaangaande explosief groeiden, tot zestien uitrustingen van walvisvaarders in 1684-1686 toe. Hierna daalde dit aantal tot zelfs nul in de jaren 1690. De kortstondige bloeitijd was voorbij. Op de oorzaken hiervan gaat de auteur niet in. Het valt op dat een aantal (oud-)burgemeesters tot de initiatiefnemers behoorden. In de 18de eeuw beperkte de Dordtse uitredingen zich tot een à twee per jaar. In de 19de eeuw bemoeide de Dordtenaar Bottemanne zich door zijn granaatwerper met de walvisvangst en in 1956 was een Dordtse machinefabriek betrokken bij de inrichting van een vangstschip. Bijlage 5 bevat een overzicht van alle Dordtse uitredingen naar het hoge noorden.

De auteur heeft zijn tekst voorzien van een aantal fraaie illustraties. Het doet deze recensent goed Jonas weer eens in een walvispublicatie te zien genoemd, nadat hijzelf dit tezamen met C.A. Davids in 1975 eerder deed.

J.R. Bruijn

C. de Jong, *Ter walvisvangst. Opstellen en boekbesprekingen door C. de Jong en anderen* (Pretoria: eigen uitgave, 1997, 50 p. (besteladres: Postbus 915-1394, 0043 Faerie Glen, Pretoria, Suid-Afrika)

De heer C. de Jong in Pretoria, econoom van opleiding, heeft zich zijn levenlang met de geschiedenis van de walvisvaart, in het bijzonder de Nederlandse, beziggehouden. In 1972 promoveerde hij te Tilburg op het eerste deel van het standaardwerk *Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart. Grondslagen, ontstaan en opkomst 1612-1642*, waarna in 1978 en 1979 de delen II en III uitkwamen, die het vervolg tot in de 19de eeuw behandelen. Toch wat weggestopt in Zuid-Afrika en gehinderd door de langdurige boycot van dat land en op den duur door een stijgende

leeftijd werden zijn banden met Nederland wat losser, maar De Jong bleef toch schrijven en publiceren, ondermeer in *de Blauwe Wimpel*. Een aantal van zijn pennenvruchten uit recente jaren heeft hij gebundeld in bovengenoemde eigen uitgave.

Twee zaken trekken daarin de aandacht. Ten eerste een omgewerkte versie (in het Engels) van het artikel van P. Dekker over de Nederlandse walvisvangst in Walvisbaai in de jaren 1723-1730, dat in jaargang 13 (1994) van dit tijdschrift is verschenen. De Jong heeft de tekst omgewerkt en tot een wat logisch leesbaarder verhaal gemaakt en er een inleiding en slot van eigen hand aan toegevoegd. Ten tweede besteedt hij ruim aandacht aan de betrekkingen van het Noord-Friese waddeneiland Föhr met de zeevaart, in het bijzonder de walvisvaart. De Jong wijst daarbij op de kenmerkende en informatieve teksten op grafzerken van zeevaarders. Naar aanleiding van een recent Duits boek gaat hij ook nader in op de oorzaken van afnemende belangstelling op Föhr voor de walvisvaart aan het einde van de 18de eeuw. Voor het overige bevat de bundel een aantal varia over de walvisvangst.

J.R. Bruijn

Peter Kirsch, *Die Reise nach Batavia. Deutsche Abenteuer in Ostindien 1609 bis 1695* (Hamburg: Ernst Kabel Verlag GmbH, 1994, 440 p., ill., krt., ISBN 3-8225-0297-9)

Sinds rijksarchivaris Johan de Hullu in de jaren 1913 en 1914 een vijftal artikelen publiceerde over het leven aan boord van Nederlandse Oostindiëvaarders is er in toenemende mate belangstelling gekomen voor het wel en wee van het 'gewone scheepsvolk' der Verenigde Oostindische Compagnie (VOC). De afgelopen decennia hebben diverse studies een beeld geschetst van de zware omstandigheden waaronder de zeelieden en soldaten naar Azië zeilden en hoe zij daar het hoofd boven water probeerden te houden. Al deze publikaties hebben gemeen dat zij vooral veel gegevens ontlenuen aan memoires van Duitsers, die meestal naar de Oost vertrokken als militair of medicus.

Ook Kirsch put uit die interessante bron. Deze tandarts en amateur-historicus heeft reeds verscheidene maritiem-historische werken op zijn naam staan, onder andere over de scheepsbouw. Voor zijn boek over de Azië-gangers maakte hij gebruik van ruim twintig reeds gepubliceerde reisverslagen van Duits-talige VOC-dienaren uit de zeventiende eeuw, naast soldaten en chirurgijns ook een paar ambachtslieden, een predikant, een sergeant en een konstabel. Kirsch beschrijft vier opeenvolgende stadia uit het leven van de VOC-dienaar, te beginnen bij diens aanmonste-

ring, gevolgd door de zeereis naar Batavia, verblijf in Azië en terugkeer naar Europa. Deze beschrijvingen zijn gelardeerd met zeer veel citaten. De auteur heeft zich blijkens zijn annotatie wel goed ingelezen in de materie maar past geen bronnenkritiek toe en houdt zich ook niet aan de eenheid van tijd. Het boek van Kirsch heeft daardoor veel weg van een historische roman zonder een duidelijke hoofdpersoon. Leuk als ontspanning voor op reis of in de wachtkamer van een tandarts maar minder geschikt voor studie- en onderzoeksdoeleinden.

Marc A. van Alphen

Torgrim Titlestad (ed.), *Kornelis Krjujs. Admiral Petra Velikogo* (Stavanger, Moskou, Sint Petersburg: Erling Skjalgssonselkapet, 1998, 232 p., ill., ISBN 82-91640-04-1)

Dit Russisch-talige werk is een bundel over Cornelis Cruys, admiraal in dienst van Peter de Grote, een man op wie zowel Noren als Nederlanders trots zijn. De helft van het boek wordt gevuld door een Russische vertaling van het vorig jaar verschenen Noorse boek van R.L. Aase over Cruys. Daarnaast zijn er een aantal artikelen met aanvullend materiaal over Cruys en enkele gelegenheidsstukken. Het boek is schitterend verzorgd en ook de typografie nodigt uit tot lezen. Helaas zijn er veel drukfouten en slordigheden in de vertalingen, waardoor de wetenschappelijke waarde van dit boek iets minder groot geworden is dan in de bedoeling lag. Tijdens een bezoek van de Noorse koning aan Rusland werd het deze aangeboden en er wordt dan ook veel nadruk gelegd op de Noorse identiteit van Cruys. Maar niemand kan natuurlijk Cruys' verblijf in Amsterdam ontkennen en derhalve is het werk ook voor Nederland van belang.

Drie artikelen verdienen in het bijzonder vermeld te worden. J.S.A.M. van Koningsbrugge schreef over Cruys 'geheime' missie naar Amsterdam in 1702-1704, waar hij banden aanknoopte met een pro-Russische lobby van kooplieden. T. Solovjova schreef over de mens Cruys. Beide auteurs gebruikten archiefmateriaal uit het Russische Archief van Oude Akten te Moskou. Het interessantste artikel voor de Nederlandse kant van Cruys is dat van Marc van Alphe, die over 'Cruys en de Nederlanden' schreef. Het bevat een kort, maar uitstekend overzicht over de historiografie, waarbij de auteur zich mild uitlaat over de amateurs die wel eens erg wild gefantaseerd hebben over Cruys' Nederlanderschap en zelfs banden met Vriezenveen hebben verzonnen. Hierna geeft hij enkele interessante bouwstoffen voor een biografie van Cruys in de vorm van enkele eigen vondsten in het Notarieel Archief van Amsterdam. Met enige smart moeten we constateren dat er geen goed systeem

bestaat om uit een taal met het Latijnse schrift naar het Russisch te transcriberen. We moeten nu naar de identiteit van enkele personen gissen en ook zijn in dit artikel de vertalers slordig geweest. Het minst erg is dat hardnekkig over 'Vrijenzveen' wordt gesproken. In een ander geval heb ik wanhopig de auteur zelf moeten bellen.

Desalniettemin is dit een waardevolle bundel. De redacteur merkt op p. 123 op dat Cruys' rol in de Europese geschiedenis nog niet geheel duidelijk is, maar door deze bundel is in ieder geval een grote stap voorwaarts gezet. Het wachten is op een bijgewerkte biografie, waarbij in het bijzonder de door Van Alphen gedane vondsten verwerkt zijn.

G.W. van der Meiden

W.G. van Boven (red.), *Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser. Herinneringen van Wilhelm II aan zijn keizerlijke marine* (Den Helder, Doorn: Marine Museum Den Helder/ Kasteel Huis Doorn, 1998, 120 p., ill., ISBN 90-9011636-2, f 25,00)

De Duitse keizer Wilhelm II was gegrepen door de zee. Van jongs af had hij een passie voor schepen en hij verbleef graag op het water. Sedert 1876 kon hij daartoe gebruik maken van het keizerlijk jacht *Hohenzollern I*, later, toen hij zelf keizer was geworden, van de *Hohenzollern II*. Dit kostbare schip diende voor officiële doeleinden, maar Wilhelm gebruikte het ook graag voor particuliere uitstapjes, zoals een jaarlijkse reis, in de zomer, naar Noorwegen of voor tochten naar de Middellandse Zee of Oostzee. Hij omringde zich met marineschilders en ontwikkelde zelf ook enig talent in die richting. Maar daar bleef het niet bij. De keizer meende dat Duitsland meer moest zijn dan een continentale grootmacht en in het streven om een 'Weltmacht' te zijn viel de vloot een centrale rol toe. Wilhelm was zeer onder de indruk van Mahans klassieke werk *The influence of seapower upon history* en maakte het tot verplichte kost voor Duitse marineofficieren. En zo bouwde het keizerrijk aan zijn 'Hochseeflotte', waarvan echter in 1914 nog niet zoveel dreiging uitging dat Engeland buiten de oorlog bleef, zoals wel in Duitsland gehoopt was. In 1918 moest de keizer de wijk nemen naar Nederland en zonderde hij zich, omringd door veel tastbare herinneringen aan het glorieus verleden, af in Huis Doorn.

Het is een goed initiatief van het Marine Museum in Den Helder om dit jaar – het is precies honderd jaar geleden dat Wilhelm en zijn admiraal Von Tirpitz met de vlootwet van 1898 de basis voor een grote Duitse marine legden – een tentoonstelling samen te stellen van de maritieme objecten uit het Huis Doorn. Dit boek bevat vier inleidingen over deze materie: Van Boven schrijft over Wilhelms' band met de zee en de

marine, E.S.P. Blom en N. Wassenaar geven een schets van de ontwikkeling van de Duitse marine en de verrichtingen van de vloot tijdens de Eerste Wereldoorlog, Th.L. Verroen gaat in op de liefde voor maritieme kunst van de keizer en op de kunstenaars in zijn omgeving en K. Lammerting, tenslotte, beschrijft de constructie en de prestaties van de zeiljachten van de keizer, de *Iduna* en de vijf *Meteors*, prachtige schepen die op zeilwedstrijden in Cowes en Kiel indruk maakten. Het zijn instructieve bijdragen, waarbij een enkele overlap kennelijk onvermijdelijk was. Het tweede deel van het boek bestaat uit de catalogus van de getoonde objecten en dat zijn er niet weinig, bijna 250. Fraaie, romantische schilderijen, beschilderde borden – de keizer deed dat ook zelf –, gewonnen zeilprijzen, uiteenlopende maritieme voorwerpen en tenslotte de vele kleine aquarellen die de schilder Willy Stöwer jaarlijks vergezeld van de 'alleruntertänigste Glückwünsche' bij Wilhelms verjaardag naar Huis Doorn zond.

F.S. Gaastra

Mia de Koning-van der Veen, *Schepen op postzegels/Ships on stamps* (Amsterdam: Van Soeren & Co, 1997, 102 p., ill., ISBN 90-6881-070-7, f 42,50)

In dit boek worden in een groot aantal thematische hoofdstukjes kleine en grote wederwaardigheden uit de scheepvaartwereld en maritieme geschiedenis behandeld, die op enigerlei wijze op postzegels zijn afgebeeld. Zo komen uiteenlopende zaken als 'Navigatie en veiligheid op zee', 'Vikingschepen', 'De reis van Columbus', 'Kolonisten en emigranten' en 'Kabelschepen' aan de orde. Het is dus zeker geen catalogus van postzegels met maritieme onderwerpen. Hoewel het boek geen wetenschappelijke pretentie heeft, is het aardig genoeg om hier te signaleren. De uitvoering, met de afbeeldingen van postzegels in kleur, is voorbeeldig en de informatie wordt op een prettige wijze aangeboden. Het boek zal derhalve bij shiplovers en philatelisten zijn weg wel vinden. De auteur en uitgever hebben daar in ieder geval hoge verwachting van, geleet op het feit dat de tekst ook in het Engels is gesteld.

F.S. Gaastra

Nieuwe boeken en artikelen

Piet Boon

Naslagwerken

26271. BILLING, VALERIE, Catalogue of the oral history collection at the Royal Naval Museum. Portsmouth, Royal Naval Museum, 1997, 125 p., ill.
26272. BUCHHOLZ, K., Ship portrait artists: a guide and dictionary for collectors. Hamburg, Buchholz Art Information Systems, 1997, 160 p., (kleur)ill.
26273. BUD, ROBERT, DEBORAH JEAN WARNER (eds.), Instruments of science: an historical encyclopedia. Londen, The Science Museum, 1998, 709 p., ill.
26274. CHANT, CHRISTOPHER (comp.), An illustrated data guide to battleships of World War II. Londen, Tiger Books International, 77 p., ill.
26275. -, An illustrated data guide to submarines of World War II. Londen, Tiger Books International, 1997, 77 p., ill.
26276. DETLEFSEN, GERT UWE, Deutsche Serienfrachter, Band 1. Bad Segeberg, Verlag Gert Uwe Detlefsen, 1998, 148 p., ill. (alfabetisch naar werf worden alle vrachtschepen vanaf 1950 vermeld die in serie van minstens zes eenheden werden gebouwd; deel 1: HANSA-schepen)
26277. FRANK, S.M., More scrimshaw artists: a sequel and supplement to the dictionary of scrimshaw artists; with the shipboard journal of Charles H. Durgin on a whaling voyage to Hudson's Bay in the ship "Monticello" of New London, 1864-1865. Mystic (CT), Mystic Seaport Museum, 1998, 189 p., ill. (175 biografieën, met index op scheepsnamen)
26278. FREDRIKSEN, JOHN C. (comp.), War of 1812 eyewitness accounts: an annotated bibliography. Westport (CT), Greenwood Press, 1997, 311 p.
26279. GOMM, BERNARD, Die russischen Kriegsschiffe 1856-1917, band VII: Ballonschiffe, Flugzeugmuttertschiffe, Schulschiffe, Lazaretschiffe, Depot- und Muttertschiffe, Werkstattschiffe, Eisbrecher. Wiesbaden, eigen uitgave, 1997, 135 p., ill.
26280. GONZALEZ-ALLER, J.I., Catálogo-Guía del Museo Naval de Madrid, tomo I. Madrid, Ministerio de Defensa, Armada Española, 1996, 256 p., ill.
26281. GREGER, RENÉ, Battleships of the world; transl. Geoffrey Brooks. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 259 p., ill. (behandelt 170 schepen uit de periode 1906-1952)
26282. HEILMEIER, HERIBERT, GERHARD HUTSCHENREUTHER, Donau-Schiffahrts-Museum Regensburg: Museumsführer. Regensburg, Arbeitskreis Donau-Schiffahrts-Museum Regensburg, 1997, 60 p., ill.
26283. LENTON, H.T., British and Empire Warships of the Second World War. Londen, Greenhill Books, 1998, 768 p., 634 foto's (bijna 20.000 schepen worden beschreven)
26284. LIPSKY, FLORAN, STEFAN LIPSKY (eds.), Classic ships, Register no. 2: Nederland en België museumschepen & scheepvaartmusea = Niederlande und Belgien Museumschiffe & Schiffahrtsmuseen. Bad Segeberg, Verlag Gert Uwe Detlefsen, 1998, 135 p., ill. (vervolg van nr 24365)
26285. MARCHAND, JEAN-NOEL, Dictionnaire des peintres Français de la mer et de la marine. Parijs, Arts et Marine, 1997, 334 p., ill.
26286. MAY, JUTTA, Die "Documenta Maritima Heberlein" und verwandte Bestände aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum. Hamburg, Ernst Kabel Verlag, 1996, 346 p.
26287. MCKEE, ERIC, Working boats of Britain: their shape and purpose. Londen, Conway Maritime Press, 1997, 256 p., ill. (tweede druk met herziene inleiding van Basil Greenhill; eerste druk: 1983)
26288. MILLER, W.H., Going Dutch: the Holland America Line story. Londen, Carminia Press, 1998, 100 p., (kleur)ill. (betreft de schepen van de HAL)
26289. NEVILLE-SINGTON, P.A., A. PAYNE, An interim census of surviving copies of Hakluyt's "Divers voyages" (1582) and "Principal Navigations" (1589; 1598/9-1600). Londen, The Hakluyt Society/Annual Talk 1996, 25-76
26290. NICOLAS, NICHOLAS HARRIS (ed.), The dispatches of Lord Nelson, Volume I: 1777-1794. Londen, Chatham Publishing, 1997, 504 p., ill. (herdruk van editie 1844)
26291. PAASCH, H., Paasch's illustrated marine dictionary. Londen, Conway Maritime Press, 1997, 408 p., ill. (facsimile van eerste uitgave uit 1885)
26292. PAINE, LINCOLN P., Ships of the world: an historical encyclopedia. New York, Houghton Mifflin Company, 1997, 680 p., ill.

26293. PAYNE, A., Richard Hakluyt and his books. Londen, The Hakluyt Society/Annual Talk 1996, 1-24 (*Hakluyt, 1552-1616, publiceerde in 1582 en 1589 verzamelingen met verhalen betreffende de Engelse ontdekkingen*)
26294. POORTVLIET, P.F., De bemanningen der schepen van de Admiraliteit van Zeeland: deel 11a en b. Den Helder/Vlissingen, Prae-1600-club, post-1600-sectie, 1997, 2 delen (*betreft de periode 1680-1689*)
26295. -, De bemanningen der schepen van de Admiraliteit van Zeeland: deel 14a en b. Den Helder/Vlissingen, Prae-1600-club, post-1600-sectie, 1997, 2 delen (*betreft de periode 1643-1648*)
26296. -, De bemanningen der schepen van de Admiraliteit van Zeeland: deel 15. Den Helder/Vlissingen, Prae-1600-club, post-1600-sectie, 1997, 77 p. (*betreft periode 1630-1633*)
26297. -, De bemanningen der schepen van de Admiraliteit van Zeeland: deel 17. Den Helder/Vlissingen, Prae-1600-club, post-1600-sectie, 1997, 94 p. (*betreft de periode 1610-1619*)
26298. -, Het kader en de Zeeuwse zeelui van de uitgaande schepen van de VOC kamer Zeeland. Den Helder, Prae-1600-club, pro-1600-sectie 1997, 2 delen (*betreft deel 3: 1773-1779 en deel 4: 1767-1772*)
26299. -, Slavenkas van Zierikzee: registers van contribuerende zeelieden. Den Helder/Vlissingen, Prae-1600-club, post-1600-sectie, 1996, 4 delen (*betreft de periode 1761-1778*)
26300. ROBERTS, MICHAEL L., United States Navy patches: Ships - Battleships, cruisers, destroyers, LSTs, Etc. Atglen (PA), Schiffer Publishing, 1997, 207 p., ill.
26301. STEWART, I.G., British tramps and their peacetime contribution to world shipping history. Roehampton Beach (Western Australia), I. Stewart Marine Publications, 1997, 514 p., foto's (*betreft periode circa 1870-circa 1970*)
26302. TESCH, UWE, Schiffe und Boote aus der Geschichte der Seefahrt auf Freistempeln und Ganzsachen, Teil 3: Frachtschiffe. Berlin, Arbeitsgemeinschaft "Schiffe und Schifffahrt", S.M.S. "Navicula", 1998, [71] p., ill.
26303. THORNTON, W.M., Submarine insignia and submarine services of the world. Barnsley, Pen & Sword Books, 1997, 160 p., ill.
26304. TOLLENAERE, F. DE, Etymologica: bekaaier: een woord uit de oude zeilvaart. Tijdschrift voor Nederlandse Taal- en Letterkunde 113, 1997, 4, 349-359
26305. (CATALOGUS), Arktis, Antarktis. Eric Dyring, Klaus Backmann, eds. Bonn, Kunst- und Ausstellungshalle der Bundesrepublik Deutschland, 1997, 288 p., ill. (*beschrijving van diverse aspecten die te maken hebben met Noord- en Zuidpool*)
26306. -, Meer - Salz - Mehr Macht. Chr. & H. Lamuschus, teksten. Lüneburg, Deutsches Salz-museum, 1998, 36 p., ill.
26307. -, Scientific instruments in the sixteenth century: The Spanish court and the Louvain school. José M. López Piñero e.a. Madrid, Fundación Carlos de Amberes, 1997, 143 p. (*Spaanse wetenschap op astronomisch, cosmologisch en zeevaarkundig gebied; verscheen ook in een Spaanse editie*)
26308. -, Zeemanssouvenirs rond Eems en Dollard. Hendrik A. Hachmer, ed. Scheemda, Meinders, 1997, 88 p., ill. (*catalogus van tentoonstelling in het Veenkoloniaal Museum te Veendam en in het Sielhofmuseum der niedersächsischen Nordseeküste te Carolinensiel*)
26309. (N.N.), The maritime compendium: an encyclopedia of designs and motifs. Londen, Conway Maritime Press, 1997, 192 p., ill.
- Algemene maritieme literatuur**
26310. ASENDORPF, W., Maritime Lebensläufe. Navicula 39, 1998, nr 209, 5965-5971 (*betreft op postzegels voorkomende personen*)
26311. BARRÉ, ÉRIC, Les sources d'histoire maritime dans les manuscrits de la médiathèque Jean Renoir de Dieppe. CHM nr 37, 1998, 1, 26-30
26312. BEEKMAN, E.M., De beheersing van de oceanen: de Nederlandse bijdrage aan de geschiedenis van de zeevaart. In: (*Idem*), Paradijzen van weleer: koloniale literatuur uit Nederlands-Indië 1600-1950 (Amsterdam, 1998) 27-49
26313. -, De eerste reis naar Oost-Indië (1595-1597) en het begin van de koloniale literatuur. In: (*Idem*), Paradijzen van weleer: koloniale literatuur uit Nederlands-Indië 1600-1950 (Amsterdam, 1998) 50-91
26314. -, François Valentijn (1666-1727): meester in het anekdotische proza. In: (*Idem*), Paradijzen van weleer: koloniale literatuur uit Nederlands-Indië 1600-1950 (Amsterdam, 1998) 129-153
26315. BEVAN, JOHN, The infernal diver. Londen, Submex, 1996, 314 p., ill. (*betreft de broers John en Charles Deane die in de eerste helft van de 19de eeuw de duikhelm ontwikkelden*)
26316. BONNEL, ULANE, Les Etats-Unis et les Etats barbaresques: diplomatie, commerce et course en Méditerranée, fin XVIIIe-début XIXe siècle. (*Proceedings*) Méditerranée, mer ouverte (Marseille, 1997) 517-522
26317. BROEZE, FRANK J.A., Riding the wave: the state of maritime history, opportunities and challenges. (*Proceedings*) Frutta di Mare: evolution and revolution in the maritime world in the 19th and 20th centuries (Amsterdam, 1998) 195-207
26318. -, Island nation: a history of Australians and the sea. St. Leonards, Allen & Unwin, 1998, ill.
26319. -, The sea and ashore: a review of the historiography of modern shipping since the 1970s. NEHA-bulletin 12, 1998, 1, 3-37
26320. BRUIJN, J.R., Scheepvaart en overheid omstreks 1600. MN 86, 1997/98, 9, 16-18
26321. -, Reflections on the recent past of maritime history in the Netherlands and abroad. (*Proceedings*) Frutta di Mare: evolution and revolution in the maritime world in the 19th and 20th centuries (Amsterdam, 1998) 9-17
26322. BURG, G. VAN DER, Tussen Haaks en Nieuwediep. Schoorl, Pirola, 1997, 175 p., ill. (*behandelt diverse maritieme aspecten van Den Helder*)
26323. CAHILL, RICHARD A., Collisions and their causes. Austin (TX), Nautical Books, 1997, 261 p., ill. (*uitgebreide versie van de eerste druk uit 1983*)
26324. CANNY, N. (ed.), The origins of empire: British overseas enterprise to the close of the 17th century. Oxford, O.U.P., 1998 (The Oxford History of the British Empire, vol. 1), 533 p. (*21 bijdragen van evenzovele auteurs; passim maritiem*)
26325. CHOYCE, LESLEY, Nova Scotia shaped by the sea: from the beginning of time. Toronto, Penguin Books Canada, 1996, 352 p., ill.
26326. COOPER, RUSSELL, Shark Bay legends. Perth, Rawlhouse Publishing, 1998, 268 p., ill.
26327. DENOON, DONALD (ed.), The Cambridge history of the Pacific Islanders. Cambridge, Cambridge University Press, 1997, 518 p., ill.
26328. ELSING, T.M., Geen steden aan lagerwal: scheepvaart bepalend voor situering nederzettingen. Geografie 6, 1997, 6, 35-38
26329. FRANKLIN, WAYNE, Becoming James Fenimore Cooper: introduction. AN 57, 1997, 299-314 (*auteur van ongeveer een dozijn "sea novels", geschreven in de eerste helft van de 19de eeuw*)
26330. GEORGELIN, YVON, SIMONE ARZANO, Pythéas le massaliote, le plus ancien des doctes de tout l'Occident. Neptunia 1998, nr 209, 4-14
26331. GIUNCHI, ENNIO, Eine thematische Geschichte der Kriegsmarinen im Zeitalter des Ruders, des Segels und des Dampfes; übersetzt aus dem italienischen: D. Adamovics. Navicula 39, 1998, nr 208, 5904-5908, nr 209, 5947-5961 en nr 210, 6007-6015 (*bezien vanuit het gezichtspunt van de thematische philatelie; verscheen oorspronkelijk in RIM 78*)
26332. GLERUM, J.P. (inl.), De wijde wereld van J.P. Glerum: Nederlandse expansie in 50 museumobjecten. Amsterdam, Nederlands Scheepvaartmuseum, 1998, 46 p., ill. (*schets van de aanwezigheid van Hollanders in verschillende werelddelen aan de hand van voorwerpen, geselecteerd door veilingmeester en antiekkenner J.P. Glerum*)
26333. GOUDRIAAN, K., Gouda en Sint Olevaer. Tijdinge van Die Goude 15, 1997, 3, 96-105 (*in de middeleeuwen stond aan de IJsseldijk te Gouda, bij de Rotterdamse poort, de kapel van Sint Olevaer, patroon van de grootschippers*)
26334. HAHN-PEDERSEN, MORTEN, Dansk Nordsøolie i 25 år. Sjøak'len 1997 (verschenen 1998) 74-90 (*met Engelse samenvatting*)
26335. HALL, REBECCA A., ANDREW W. HALL, J. BARTO ARNOLD III, Presenting archaeology on the web: the La Salle Shipwreck project. IJNA 26, 1997, 247-251
26336. HARDING, JOHN H., Lloyd's of London: the house that havoc built. Compass 1997, 2, 8-13
26337. HAYDON, PETER T., KATHERINE D. ORR (eds.), Canada's maritime tradition: past, present and future. Halifax, The Centre for Foreign Policy Studies, 1996, 70 p.
26338. HELLE, JAN TORE, Rett uten forpliktelse: salget av tyske skipsvrak etter 2. verdenskrig. SAB 1996 (verschenen 1997), 196-241 (*betreft de verkoop van Duitse scheepswrakken na WO II; met Engelse samenvatting*)
26339. HOMET, JEAN-MARIE, Le détroit de Gibraltar: ouverture de la Méditerranée sur l'Océan. (*Proceedings*) Méditerranée, mer ouverte (Marseille, 1997) 679-688
26340. IHEDURU, OKECHUKWU C., The political economy of international shipping in developing countries. Newark, University of Delaware Press, 1996, 300 p., ill.
26341. JACKSON, GORDON, Ports, ships and government in the nineteenth and twentieth

- centuries. (*Proceedings*) *Frutta di Mare: evolution and revolution in the maritime world in the 19th and 20th centuries* (Amsterdam, 1998) 161-175
26342. JEDEUR-PALMGREN, LENNART, *Föreningen Marinmusei Vänner: en återblick*. AMK 1997, 60-73
26343. JORDAN, GERALD, *Mahan's Life of Nelson*. NM 8, 1998, 2, 39-49
26344. KENNEDY, GREG, *Maritime strength and the British economy, 1840-1850*. NM 7, 1997, 2, 51-69
26345. KLOSTER, JOHAN, *Kystkultur: en begrepsdröfting*. NSA 1996 (verschenen 1997), 69-76 (*de auteur bepleit een scherpere definitie van het begrip "kustcultuur"; met Engelse samenvatting*)
26346. KROON, D. (red.), *Dat schitterende water: Nederlandse poëzie over de zee. 's-Gravenhage*. BZZTôH, 1996, 160 p.
26347. LE BOUÉDEC, GÉRARD, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique, 1690-1790*. Parijs, Armand Colin, 1997, 372 p., ill.
26348. LINDEBERG, N.E., *S/S Gustav Holms sidste rejse til Grønland*. HSK 1997, 22-35 (*de auteur voer in 1950 als stuurman naar Noordoost Groenland; met Engelse samenvatting*)
26349. MADISON, ROBERT D., *Nelson Resartus: legitimate order in Cooper's fleet novel*. AN 57, 1997, 331-334 (*voor Cooper: zie nr 26329*)
26350. -, *Cooper and the sea: a bibliographical note*. AN 57, 1997, 371-372 (*voor Cooper: zie nr 26329*)
26351. MAITLAND, ALAN (comp. & intro.), *Favourite sea stories from Seaside Al. Toronto, Viking*, 1996, 323 p., ill.
26352. MARSHALL, P.J. (ed.), *The eighteenth century*. Oxford, O.U.P., 1998 (The Oxford History of the British Empire, vol. 2), 639 p. (*26 bijdragen van evenzovele auteurs; passim maritiem*)
26353. McCARTHY, A.J., *Bay of Chaleur forgotten treasures*. Halifax, Nimbus Publishing, 1997, 147 p., ill. (*onder andere over scheepswrakken in dit gebied*)
26354. McDOUGALL, DAVID J., *The Customs preventive service at Cape Breton: patrol boats, masters and seizures, 1897-1932*. Argonauta 14, 1997, 1, 2-12
26355. MONTEVECCHI, FRANCO, *Il potere marittimo e le civiltà del Mediterraneo antico*. Florence, Leo S. Olschki, 1997, 594 p., ill.
26356. PARMENTIER, JAN, *Saxenburg, een spookeiland met Bloemendaalse relaties 1670-1833*. TvZ 17, 1998, 21-36
26357. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, OLIVIER, *Dynamique sociale et croissance: à propos du prétendu retard du capitalisme maritime français (note critique)*. AHSS 52, 1997, 1263-1274
26358. -, *Les négoces maritimes français, XVIIe-XXe siècle*. Parijs, Éditions Belin, 1997, 255 p., ill.
26359. PHILBRICK, THOMAS, *Fact and fiction: uses of maritime history in Cooper's Afloat and shore*. AN 57, 1997, 315-321 (*voor Cooper: zie nr 26329*)
26360. PICARD, CHRISTOPHE, *L'océan atlantique musulman de la conquête arabe à l'époque almohade: navigation et mise en valeur des côtes occidentales d'al-Andalus et du Maghreb occidental* (Portugal-Espagne-Maroc). Maisonneuve & Larose, 1997, 618 p., ill.
26361. POMMEY, PATRICE, *La navigation dans l'Antiquité*. Aix-en-Provence, Edisud, 1997, 206 p., ill.
26362. PYENSON, LEWIS R., *The prestige of pure research: naval support of science in the Dutch East Indies, 1840-1940*. (*Proceedings*) *Frutta di Mare: evolution and revolution in the maritime world in the 19th and 20th centuries* (Amsterdam, 1998) 29-37
26363. QUIGLEY, MICHAEL, *Grosse Ile: Canada's famine memorial*. Éire-Ireland 32, 1997, 1, 20-40 (*plaats waar veel Ierse hongersnoodemigranten in quarantaine werden gehouden, plaats ook waar velen stierven*)
26364. RIGAUD, PHILIPPE, *La navigation dans le delta du Rhône: situation et moyens*. (*Proceedings*) *Méditerranée, mer ouverte* (Marseille, 1997) 355-366
26365. SCHNALL, U., *Hexen, Zauberer und Wale: Bemerkungen zur magischen Seite der Cetologie Nordeuropas im Mittelalter*. In: (*W. Steusloff (ed.) Auf See und am Land* (Rostock, 1997) 245-256
26366. SMITH, ROGER C. e.a., *An atlas of maritime Florida*. Gainesville, University Press of Florida, 1997, 45 p., ill.
26367. STARKEY, DAVID J., ALAN G. JAMIESON (eds.), *Exploiting the sea: aspects of Britain's maritime economy since 1870*. Exeter, Exeter University Press, 1998, 220 p., ill.
26368. STETTNER, HEINRICH, "Mach nun die Focke voll/ und schwänger den Meysan ...": ein ganz kleines Stück (pseudo)maritimer Literaturgeschichte. DSI 20, 1998, 1, 5-8
26369. STEUSLOFF, W. (ed.), *Auf See und am Land: Beiträge zur maritimen Kultur im Ostsee- und Nordseeraum*. Rostock, Hansestadt Rostock, 1997 (*Schriften des Schiffahrtsmuseums der Hansestadt Rostock, Bnd 3*), 284 p., ill.
26370. SWAHN, BO, *Marinmuseum i Karlskrona: från uppslagskammarmynd och tyghus till skeppsgossekasern*. AMK 1997, 11-49
26371. VANDERSMISSEN, HANS, *Het woelige water: watermanagement in Nederland*. Hilversum, Teleac/Not, 1998, 144 p., ill. (*behandelt onder andere het gebruik van het water voor transport en recreatie*)
26372. VERGÉ-FRANCESCHI, MICHEL, *La Mer*. Parijs, Éditions du Felin, 1997, 160 p., ill.
26373. VERHAGEN, P., *Rivieren, boten en vissers: omzien naar vervagende spiegelbeelden*. Papendrecht, De Stroombaan, 1998, 400 p., ill. (*geschiedenis van de binnenvisserij, voornamelijk op de Zuid-Nederlandse stromen met hoofdstukken over de geografie van de rivieren en de vissersplaatsen, de vissers, de gebruikte vaartuigen en de vissoorten*)
26374. WIERINGA, FROUKE, *Een cultuur valt droog: over het ontstaan van het Zuiderzeemuseum 1916-1950*. Enkhuizen, Vereniging Vrienden van het Zuiderzeemuseum, 1998, 156 p., ill.
26375. WOODMAN, RICHARD, *The history of the ship: the comprehensive story of seafaring from the earliest times to the present day*. Londen, Conway Maritime Press, 1997, 352 p., ill.
26376. (N.N.), *Aberdeen Maritime Museum*. Aberdeen, Arts & Recreation, 1997, 96 p., ill.
26377. -, *De schelpenschat van Marcus Samuel: Shell honderd jaar geleden opgericht*. *Shell Venster* 1997, november/december, 14-16 (*in oktober 1897 opgericht als Shell Transport & Trading Company*)
26378. -, *LR in Denmark: 125 years*. MLR 1997, nr 3, 18-19 (*betreft Lloyd's Register*)
26379. (PROCEEDINGS) *New interpretations in naval history: Selected papers from the Twelfth Naval History Symposium held at the United States Naval Academy, 26-27 October 1995*. William B. Cogar, ed. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 370 p., ill.
26380. -, *Frutta di Mare: evolution and revolution in the maritime world in the 19th and 20th centuries: proceedings of the Second International Congress of Maritime History 5-8 June 1996*, Amsterdam and Rotterdam, the Netherlands. Paul C. van Royen, Lewis R. Fischer, David M. Williams, eds. Amsterdam, Batavian Lion International, 1998, 222 p., ill.
26381. -, *IXth International Congress of Maritime Museums: proceedings*. Adrian Jarvis, Roger Knight, Michael Stammers, eds. Greenwich, National Maritime Museum, 1998, 207 p., ill.
26382. -, *Kalaallit Nunaanni niuerneq umiartornerullu oqaluttuassartaat pillugit siullermeerluni isumasioqatigeereermi nalunaarusiaq, Sisimut 1995 = Grønlands handel og søfart: Rapport fra 1. seminar om grønlandsk handel og handels- og søfartshistorie, Sisimut 1995*. Sören T. Thuesen, ed. Sisimut, Sisimut Museum, 1997, 227 p., ill. (*met Engelse samenvatting; behandelt ondermeer maritieme musea in Denemarken, schepenregisters en de rol van schippersvrouwen in de periode 1985-1992*)
26383. -, *L'homme, la santé et la mer: Actes du Colloque international tenu à l'Institut catholique de Paris les 5 et 6 décembre 1995*. Christian Buchet, ed. Parijs, Honoré Champion Éditeur, 1997, 526 p., ill.
26384. -, *Marine resources and human societies in the North Atlantic since 1500: papers presented at the conference ... October 20-22, 1995*. Daniel Vickers, ed. St. John's (NF), The Institute of Social and Economic Research, 1997, 473 p., ill.
26385. -, *New researchers '97: papers presented at the fifth annual New Researchers in Maritime History Conference*. Graeme J. Milne, ed. Liverpool, Centre for port and maritime history, 1997, 93 p., ill.
26386. -, *North Atlantic fisheries: markets and modernisation: [papers presented to a symposium sponsored by the North Atlantic Fisheries History Association in Thorshavn, in September 1996]*. Poul Holm, David J. Starkey, eds. Esbjerg, Fiskeri- og Søfartsmuseet, 1998, 203 p., ill.
- Maritieme iconografie**
26387. AHLSTROM, JUSTINE, *A view of New York Harbor a century ago: Alice Austen's photographs*. *Sea History* 1997/98, nr 83, 35-39
26388. BEYLEN, J. VAN, *Zwei unbekante maritime Bavelaars*. In: (*W. Steusloff (ed.) Auf See und am Land* (Rostock, 1997) 153-166
26389. BRAYNARD, FRANK O., *Drawing - I love it!* AN 58, 1998, 1, 49-58 (*notities van een bekend Amerikaans scheepstekenaar*)

26390. BUNTING, W.H., A day's work: a sampler of historic Maine photographs, 1860-1920. WB 1997, nr 139, 80-87
26391. COHEN, STAN, Images of the Spanish-American war, April-August 1898. Missoula (Montana), Pictorial Histories Publishing Company, 1997, 400 p., ill.
26392. ELLMERS, D., Prunkgefäße schiffsbezogener Berufe im 17. bis 19. Jahrhundert. In: (W. Steusloff (ed.)) Auf See und am Land (Rostock, 1997) 213-234
26393. GUÉNOLE, CÉLINE, Un peintre de Marine: Pierre Le Conte (1894-1946), brillant touche-à-tout de la mer. Neptunia 1998, nr 209, 62-67
26394. HAYWARD, ROGER, The fleet air arm in camera, 1912-1996: archive photographs from the Public Record Office and the Fleet Air Arm Museum. Stroud, Gloucs., Sutton Publishing, 1996, 180 p., ill.
26395. HEIJBROEK, J.F., M.F. MCDONALD, Whistler in Holland. Zwolle, Waanders, 1997, 144 p., ill. (betreft Engels kunstenaar James McNeill Whistler, 1834-1903: passim maritiem)
26396. HÖCKMANN, OLAF, Schiffsbilder auf antiken Münzen. In: (R. Albert (ed.)) Rom und Rhein: Macht und Münzen ... (Mainz-Wiesbaden, 1996) 61-82
26397. HOHEISEL-HUXMANN, REINHARD, Bilder aus der deutschen Flottengeschichte: Kernfragen der Fotoauswertung. S&Z 1998, nr 48, 32-51
26398. INGALL, CAROLA, The P&O Line and Princess Cruises: a celebration in pictures of The Peninsular & Oriental Steam Navigation Company. Norfolk, Ship Pictorial Publications, 1997, 172 p., ill.
26399. JACOBS, IRENE, Fotokatern: Nedlloyd Fotocollectie: 50.000 foto's digitaal. NEHA-bulletin 12, 1998, 1, 66-72
26400. JACQUIN, FRANÇOIS, De Constantinople à Tahiti: seize ans d'aquarelles autour du monde (1840-1856). Parijs, Éditions Karthala, 1997, 174 p., ill.
26401. JUDE, PATRICK, Un peintre de Marine: Mathurin Méheut (Lamballe, 1882 - Paris, 1958). Neptunia 1997, nr 208, 57-62
26402. KREUZWIESER, MARK, A photographic journey: Jack Leigh's impressive images of Savannah's maritime history will grace the walls of City Hall this summer. Savannah Magazine 7, 1996, 46-54
26403. LAAR, MICHEL VAN DE, WILLEM DE RIDDER, De wisselvallige geschiedenis van de portretgalerij van de Gouverneurs-Generaal van Nederlands-Indië. BuR 45, 1997, 204-216
26404. LEGRAND, JÉROME, La photographie au musée de la Marine: activités et acquisitions. Neptunia 1997, nr 208, 38-41
26405. MEERE, J.M.M. DE, Victor Gilsoul (1867-1939) en de haven van Rotterdam. Velp, Kunstgalerie Albricht, 1998, 44 p., ill. (beschouwingen naar aanleiding van Gilsoul's schilderij "Gezicht op de monding van de Leuvehaven en de Boompjes te Rotterdam" uit de jaren 1908-1910)
26406. PELUSO JR., A.J., The New York maritime photographers. AN 58, 1998, 1, 5-23
26407. PFISTER-LANGANAY, CHRISTIAN, Les fêtes franco-russes de 1901 à Dunkerque photographiées par Augustin Boutique. RSDHA 31, 1997, 247-263
26408. POULSEN, H., Der Schiffsporätmaler Jacob Petersen (1774-1855) - ein Maler der Ostsee. In: (W. Steusloff ed.) Auf See und am Land (Rostock, 1997) 167-182
26409. RICHTER, MARKO, Eine unbekante Zeichnung in Weimar. S&Z 47, 1998, 1-4 (betreft een kriegsraad aan boord van de Delfland, 1665 van de Van de Veldes)
26410. ROMBURGH, C.P.P. VAN, Onbekend schip op onbekende rede. Het Zeemagazijn 24, 1998, 1, 4-5 (inleiding op de identificatie van schepen)
26411. ROMER, H.P., De levensgeschiedenis van Hr. Ms. "Johan Maurits van Nassau" (1933-1940): een fotoverslag. MB 107, 1997, 370-377
26412. WHEELER, FRANK, Georgia history in pictures: working the catch: Coastal Georgia's seafood industry and its biracial labor force. GHQ 81, 1997, 485-497
26413. (N.N.), [Catalogus maritieme veiling bij Christie's te Londen]. Londen, Christie's South Kensington, 1998, 240 p., ill.
26414. -, [Veilingcatalogus van een maritieme veiling ...]. Londen, Christie's, 1997, 155 p., ill.
26415. -, Illustrations from J.F. Cooper's History of the Navy of the United States. AN 57, 1997, 335-341 (voor Cooper: zie nr 26329)
- Marine - algemeen**
26416. BILDERBEEK, J.G. e.a., J.J.A. Wijn (ed.), Tot in de verste uithoeken ...: de cruciale rol van de Gouvernements Marine bij het vestigen van de Pax Neerlandica in de Indische Archipel 1815-1962. Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 1998, 216 p., ill.
26417. BRÉZET, FRANÇOIS-EMMANUEL, La marine impériale allemande en Méditerranée au service de la politique extérieure (1870-1914). (Proceedings) Méditerranée, mer ouverte (Marseille, 1997) 557-568
26418. DUPPLER, JÖRG, Germania auf den Meere: Bilder und Dokumente zur deutschen Marinegeschichte. Hamburg, Mittler, 1998, 220 p., ill.
26419. FRIESE, MATTHIAS (ed.), Auf, unter und über Wasser: 150 Jahre Marine in Deutschland. Asendorf, MUT-Verlag, 1998, 144 p., ill.
26420. KNIGHT, ROGER J.B., Surfing the sources: plugging into British naval history in the 1990s. (Proceedings) New interpretations in naval history (Annapolis, MD, 1997) 191-201
26421. MORRISS, ROGER, British naval papers in North America: research opportunities. (Proceedings) New interpretations in naval history (Annapolis, MD, 1997) 202-212
26422. PALMER, MICHAEL A., The soul's right hand: command and control in the age of fighting sail, 1652-1827. The Journal of Military History 61, 1997, 679-706
26423. ROSINSKI, HERBERT, Commentaire de Mahan; transl.: Jean Pagès; préface de Hervé Coutau-Bégarie. Parijs, Institut de Stratégie Comparée, 1996, 146 p.
26424. SCHULZE-WEGENER, GUNTRAM, Deutschland zur See: 150 Jahre Marinegeschichte. Hamburg, Mittler, 1998, 304 p., ill.
26425. VERGÉ-FRANCESCHI, MICHEL, Toulon dans les guerres maritimes des XVIIe et XVIIIe siècles. (Proceedings) Méditerranée, mer ouverte (Marseille, 1997) 181-190
- Marine - tot 1700**
26426. BOUNEGRU, OCTAVIAN, MIHAIL ZAHARIADE, Les forces navales du Bas Danube et de la Mer Noire aux Ier - VIe siècles. Oxford, Oxbow Books, 1996, 124 p., ill.
26427. COATS, ANN VERONICA, A radically different bureaucracy: dockyard administration in the late seventeenth century. (Proceedings) New interpretations in naval history (Annapolis, MD, 1997) 65-78
26428. CROS, BERNARD, Dunkerque port de guerre du Roi-Soleil 1662-1715. RSDHA 31, 1997, 49-106
26429. DAMS, JEAN (ed.), La correspondance de Penninck (11ème série). RSDHA 31, 1997, 33-48 (vervolg van nr 22570)
26430. FERRIER, JACQUES, La Méditerranée, mer ouverte à la France: le tournant historique de 1633. (Proceedings) Méditerranée, mer ouverte (Marseille, 1997) 63-72
26431. FOX, FRANK, Hired men-of-war, 1664-7 (part II). MM 84, 1998, 152-172 (vervolg van nr 25460)
26432. GLASS, ROBERT E., Naval courts-martial in seventeenth-century England. (Proceedings) New interpretations in naval history (Annapolis, MD, 1997) 53-64
26433. HAMMER, PAUL E.J., Myth-making: politics, propaganda and the capture of Cadiz in 1596. HJ 40, 1997, 621-642
26434. LE FEVRE, PETER, "To save some guesses": the later seventeenth-century navy, information and propaganda from Rupert to Rooke. (Proceedings) New interpretations in naval history (Annapolis, MD, 1997) 79-94
26435. MERLIN-CHAZELAS, ANNE, La défense des côtes provençales, d'une invasion à l'autre (1524-1536). (Proceedings) La Méditerranée, mer ouverte (Marseille, 1997) 43-62
26436. PERENNES, FRANÇOISE, Chevaliers de Malte, provençaux et marins du Roi au XVIIe siècle. (Proceedings) Méditerranée, mer ouverte (Marseille, 1997) 169-180
26437. PLAS, TH. VAN DER, Een Italiaans bankierszoon in de Nederlanden: Frederico Spinola en de zeeoorlog tegen Engeland en de Republiek (1593-1603). Belgisch Tijdschrift voor Militaire geschiedenis 31, 1996, 5-6, 81-108
26438. RODGER, N.A.M., Guns and sails in the first phase of English colonization. In: (N. Canny (ed.)) The origins of empire (Oxford, 1998) 79-99
26439. ROOS, DOEKE, Een Zeeuwse zilvervloot vaart thuis. Zeeuws tijdschrift 47, 1996, 6, 33-38
26440. SICKING, LOUIS, De Zuiderzee en de territoriale afronding van de Nederlanden onder Karel V. Holland 30, 1998, 127-141
26441. -, La découverte de Neptune: représentations maritimes des souverains et amiraux des Pays-Bas (XVe-XVIe siècles). Publication du centre européen d'études bourguignonnes (XIVe-XVIe siècles) 37, 1997, 131-145
26442. -, La maîtrise de la mer: coopération navale entre l'Angleterre et l'empire de Habsbourg pendant la première moitié du XVIe siècle. Publication du centre européen d'études bourguignonnes (XIVe-XVIe siècles) 35, 1995, 187-197
26443. -, Zeemacht en onmacht: maritieme politiek in de Nederlanden 1488-1558. Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 1998, 320 p., ill. (handelseditie van proefschrift RUL)
26444. THOMSEN, BIRGER, Blokhuset ved Kastrup Knæ: Kong Christians sidste knytneve.

- HSK 1997, 82-95 (*omstreeks 1645 gebouwd ter verdediging van de nauwe straat tussen Saltholm en Amager, maar nimmer gebruikt; met Engelse samenvatting*)
26445. UNGER, RICHARD W., Alfred Thayer Mahan, ship design, and the evolution of sea power in the Late Middle Ages. *IHR* 19, 1997, 505-521
26446. WALSH, PAUL V., A neglected example of naval operations in Northwestern Europe during the Middle Ages: the struggle to dominate Ireland, 900-1200. (*Proceedings*) New interpretations in naval history (Annapolis, MD, 1997) 27-52
- Marine - kaapvaart en zeeoverrij**
26447. AVIDOV, AVI, Were the Cilicians a nation of pirates? *Mediterranean Historical Review* 12, 1997, 1, 5-55
26448. BELISSA, MARC, La guerre de course et le droit des gens dans les débats parlementaires (1792-1795). *Neptunia* 1998, nr 209, 22-33
26449. BIALUSCHEWSKI, ARNE, Piratenleben: die abenteuerlichen Fahrten des Seeräubers Richard Sievers. Frankfurt am Main, Campus Verlag, 1997, 191 p., ill.
26450. BROMLEY, JOHN, Les Corsaires Jacobites dans la guerre de Neuf Ans. *RSDHA* 31, 1997, 123-142
26451. CONLIN, DAN, Privateer entrepot: commercial militarization in Liverpool, Nova Scotia, 1793-1805. *NM* 8, 1998, 2, 21-38
26452. DEMAN, JACQUES, Note sur les prises dunkerquoises pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg. *RSDHA* 31, 1997, 121-122
26453. EDMUNDS, GEORGE, Kidd: the search for his treasure. Bishop Auckland, Durham, Pentland Press, 1996, 290 p., ill.
26454. FONTENAY, MICHEL, Les derniers feux du "corso" chrétien à Malte (1679-1798). (*Proceedings*) Méditerranée, mer ouverte (Marseille, 1997) 209-226
26455. KRIEKEN, GERARD VAN, Een moeizame relatie: de betrekkingen tussen Algiers en Nederland (1604-1830). Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 1998, 128 p., ill.
26456. MALLIA-MILANES, VICTOR, Poised between hope and infinite despair: Venetians in the port of XVIIIth century Malta. (*Proceedings*) Méditerranée, mer ouverte (Marseille, 1997) 227-238
26457. MUSCAT, JOSEPH, The Maltese corso. (*Proceedings*) Méditerranée, mer ouverte (Marseille, 1997) 191-208
26458. PENNELL, C.R., Who needs pirate heroes?: review essay. *NM* 8, 1998, 2, 61-79
26459. PETRIE, DONALD A., The Scourge, the Rattle Snake, and the True Blooded Yankee. *LMS* 50, 1998, 1, 2-10
26460. STANLEY, J. (ed.), Bold in her breeches: women pirates across the ages. Londen, Rivers Oram Press, 1998, 300 p., ill.
- Marine - 18e/19e eeuw**
26461. ACERRA, MARTINE, ANDRÉ ZYSBERG, L'essor des marines de guerres européennes (vers 1680-vers 1790). Parijs, Éditions SEDES, 1997, 298 p., ill.
26462. ADAM, PAUL, Herrscherin der Meere: die britische Flotte zur Zeit Nelsons. Hamburg, Koehler, 1998, 348 p., ill.
26463. ALLEN, THOMAS B., Remember the Maine? *National Geographic* 193, 1998, 2, 92-111 (*gezonken in 1898, veroorzaakte het uitbreken van de Spaans-Amerikaanse oorlog*)
26464. BASS, AMY, A matter of customs. *AN* 58, 1998, 1, 25-34 (*de invloed van de Embargo Act van 1807 op de haven van New York*)
26465. BATTISTI, MICHELE, Aspects navals de l'expédition d'Égypte. *RHA* 1998, nr 211, 3-12
26466. BREEN, KENNETH, Sir George Rodney and St Eustatius in the American war: a commercial and naval distraction, 1775-81. *MM* 84, 1998, 193-203
26467. CAMPBELL, R. THOMAS, Southern fire: exploits of the Confederate States Navy. Shippensburg (PA), Burd Street Press, 1997, 278 p., ill.
26468. COOMBE, JACK D., Thunder along the Mississippi: the river battles that split the Confederacy Navy. New York, Sarpedon Publishers, 1996, 260 p., ill.
26469. COOPER, RANDOLF G.S., Amphibious options in colonial India: Anglo-Portuguese intrigue in Goa, 1799. (*Proceedings*) New interpretations in naval history (Annapolis, MD, 1997) 95-113
26470. DANIEL, LARRY J., LYNN N. BOCK, Island No. 10: struggle for the Mississippi Valley. Tuscaloosa, University of Alabama Press, 1996, 202 p., ill.
26471. DAVIES, DAVID, Nelson's Navy: English fighting ships, 1793-1815. Mechanicsburg (PA), Stackpole, 1996, 201 p., ill.
26472. DISSEL, ANITA M.C. VAN, Embarking on a new course: personnel, ships and administrative reforms in the Royal Netherlands Navy, 1814-1914. (*Proceedings*) Frutta di Mare: evolution and revolution in the maritime world in the 19th and 20th centuries (Amsterdam, 1998) 101-114
26473. EGAN, HUGH, Enabling and disabling the Lake Erie discussion: James Fenimore Cooper and Alexander Slidell Mackenzie respond to the Perry/Elliott controversy. *AN* 57, 1997, 343-350
26474. FERNANDEZ FUENTES, BELÉN, El periodismo naval de fin de siglo: realismo y decepción. *RHN* 15, 1997, nr 59, 41-52
26475. FOUCRIER, ANNICK, Rivalités européennes dans le Pacifique: l'affaire de Noutka Sound (1789-1790). *Annales historiques de la Révolution française* 1997, nr 307, 17-30
26476. GROOT, S.J. DE, De ondergang van 's lands schip Prins Willem op de Zuiderhaaks, 14 september 1781 en reacties in dichtvorm daarop van tijdgenoten. *Mars et Historia* 32, 1998, 1, 4-17
26477. HILL, MARTIN ROY, Raise the Hunley!: divers find the Confederate Navy's secret weapon. *Compass* 67, 1997, 3, 14-15
26478. HORNEMAN, G.J.D., Bataafse vloot in 1795 door Franse huzaren veroverd: een hardnekkig misverstand. *MB* 107, 1997, 354-357 (*in gewijzigde vorm eerder gepubliceerd in Mars et Historia* 31, 1997, nr 2)
26479. JOHNSON, JENNIFER, MARIFRANCES TRIVELLI, Images of the Spanish-American war. *LMS* 50, 1998, 1, 15-22
26480. KASTOR, PETER J., Toward "the maritime war only": the question of naval mobilization, 1811-1812. *The Journal of Military History* 61, 1997, 455-480
26481. KOP, H.J.E. VAN DER, John Paul Jones 6 juli 1747 - 18 juli 1792: een "vader" van de US Navy. *MB* 107, 1997, 419-422
26482. LAMBERT DE GRANGES, GÉRARD DE, La protection du pavillon royale au temps du Roi Louis XV: l'abandon de la polacre La Rose. *Neptunia* 1997, nr 208, 15-24
26483. MARQUIS, GREG, The ports of Halifax and Saint John and the American Civil War. *NM* 8, 1998, 1, 1-19
26484. MARTINEZ-VALVERDE, CARLOS, Un preclaro oficial de Marina del 98: Víctor María Cocas y Palau. *RHN* 15, 1997, nr 59, 7-24
26485. MEIRONKE, WOLFGANG, Lord Palmerston und die "Piratenflagge" Schwarz-Rot-Gold. *S&Z* 1998, nr 48, 1-8 (*politiek conflict over de erkenning van de vlag van de Duitse Bond en, daarmee verbonden, de vraag of deze schepen onder deze vlag als piratenschepen moesten worden beschouwd*)
26486. MENZEL, HORST, Die bedeutendsten technischen Neuerungen der englischen Marine im letzten Quartal des 18. Jahrhundert. Logbuch 34, 1998, 20-23
26487. PALMER, RICHARD e.a., Lake Ontario battles, part I: The Sodus Point New York war; part II: The battles of Sodus Point and Pultneyville; Conclusion: "A valuable and dependable little navy": the British Upper Great Lakes fleet during the American Revolution; part III: The battle of Sandy Creek: account of little-known war of 1812 skirmish discovered; part IV: The battle of Big Sandy. *Inland Seas* 53, 1997, 68-75, 142-150, 193-207 en 282-295
26488. PANZAC, DANIEL, La paix armée en Méditerranée: les flottes de guerre vers 1736-1739. (*Proceedings*) Méditerranée, mer ouverte (Marseille, 1997) 85-108
26489. PLAS, TH. VAN DER, 's Lands vloot in Indische wateren: de landingsoperaties van het eskader-Van Braam, 1784. *Mars et Historia* 32, 1998, 2, 18-31
26490. RODGER, N.A.M., Sea power and empire 1688-1795. In: (*P.J. Marshall (ed.)*) The eighteenth century (Oxford, 1998) 169-183
26491. RODRIGUEZ UNECH, CARLOS, La historia vivida: "Cómo se conmemoró el primer centenario de la batalla de Trafalgar". *RHN* 15, 1997, nr 59, 75-80
26492. ROWETT JOHNS, JEREMY, The smuggler's banker: the story of Zephaniah Job of Polperro. Polperro, Polperro Heritage Press, 1997, 180 p., ill. (*Cornwall tijdens de Napoleontische oorlogen*)
26493. SCHAFER, LOUIS S., Confederate underwater warfare: an illustrated history. Jefferson (NC), McFarland and Company Publishers, 1996, 204 p., ill.
26494. SMITH, JOSUA M., "So far distant from the eye of authority": the embargo of 1807 and the U.S. Navy, 1807-1809. (*Proceedings*) New interpretations in naval history (Annapolis, MD, 1997) 123-140
26495. SOLOMON, IRVIN D., GRACE ERHART, Steamers, tenders, and barks: the Union blockade of South Florida. *Tampa Bay History* 18, 1996, 5-17
26496. SONDHaus, LAWRENCE, Preparing for Weltpolitik: German sea power before the Tirpitz era. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 326 p., ill.
26497. -, The sinking of the Grosser Kurfürst and the hiatus in German Marinepolitik, 1878-1897. (*Proceedings*) New interpretations in naval history (Annapolis, MD, 1997) 223-235
26498. SULLIVAN, DAVID M., The United States Marine Corps in the Civil War: the first year. Shippensburg (PA), White Mane Publishing

- Company, 1997, 350 p., ill.
26499. WEGNER, DANA, Raising Maine and the last farewell; suggested and compiled by Laurence A. Arnot. NRJ 42, 1997, 220-236 (*de Maine werd in 1898 in de haven van Havana, Cuba opgeblazen; het wrak werd in 1912 uit de haven van Havana gesleept en kreeg bij Moro Light haar uiteindelijke "zeemansgraf"*)
26500. WHEELER, DENNIS A., Climatic reconstructions in the North Sea area: the case study of the Battle of Camperdown, 11 October 1797. (*Proceedings*) *Frutta di Mare: evolution and revolution in the maritime world in the 19th and 20th centuries* (Amsterdam, 1998) 65-87
26501. WHITEHORNE, JOSEPH A., The Battle of Baltimore: 1814. Baltimore, Nautical and Aviation Publishing Company of America, 1997, 262 p., ill.
- Marine - 20e eeuw**
26502. ANDERSON, C.C., Seagulls in my belfry. Bishop Auckland, Durham, Pentland Press, 1997, 202 p., ill. (*herinneringen aan een 39-jarige carrière bij de Royal Navy*)
26503. BOGLE, LORI, "Project alert": radical right propaganda and the Navy, 1958-1962. (*Proceedings*) *New interpretations in naval history* (Annapolis, MD, 1997) 341-351
26504. BRÉZET, FRANÇOIS E., Der Tirpitzplan: eine Studie zur Entwicklung der kaiserlich deutschen Marine von 1897 bis 1914. S&Z 47, 1998, 4-9
26505. BURLESON, CLYDE W., The Jennifer Project. College Station (TX), Texas A & M University Press, 1997, 183 p., ill. (*het project had tot doel een in 1974 in de Stille Oceaan gezonken Russische atoomonderzeeër te bergen*)
26506. CHADWICK, DOUGLAS, Blue refuges: U.S. national marine sanctuaries. *National Geographic* 193, 1998, nr 3, 2-31
26507. CORSON, P.F.R., Call the middle watch: an account of life at sea in the Royal Navy 1905 to 1963. Bishop Auckland, Durham, Pentland Press, 1997, 329 p., ill.
26508. CROESE, KOEN, Interventie op afspraak: Nederlandse mariniers op Curaçao. Zutphen, Walburg Pers, 1998, 136 p., ill. (*behandelt met name de gevolgen na de interventie bij de opstand van mei 1969*)
26509. DURTESTE, LOUIS, La Marine et l'Indochine, 1939-1947: anciennes et nouvelles formes de combat. RHA 1998, nr 211, 47-60
26510. EHLERS, HARTMUT, Naval affairs in Estonia: the Estonian Navy and paranaval forces since 1918. WI 34, 1997, 229-270
26511. ELK, BERT VAN, De geheime missie van Hr. Ms. Groningen. *Alle Hens* 50, 1997, 10, 21-23 (*missie in 1957-1958 in de wateren van Nieuw Guinea, waarbij door Indonesië geconfisqueerde schepen van de KPM moesten worden opgebracht*)
26512. ERTLE, P., Fanions homologués de 1994 à 1996. RHA 1998, nr 211, 128-129
26513. ESTIVAL, BERNARD, Les Vietnamiens de la Marine nationale (1951-1956). RHA 1998, nr 211, 61-68
26514. EVANS, DAVID C., MARK R. PEATTIE, III winds blow. USNIP 123, 1997, 10, 70-73 (*betreft de Japanse marine in de periode voor WO II*)
26515. FLOHR, DIETER, 150 Jahre Deutsche Marine (4): Die Reichsmarine 1919-1935; (5): Die Kriegsmarine 1935 bis 1945. *Das Nordlicht* 6, 1998, H. 18, 8-11 en H. 19, 11-14 (*vervolg van nr 25445*)
26516. FRANKLIN, G.D., Asdic's capabilities in the 1930s. MM 84, 1998, 204-214
26517. GARCIA DOMINGO, ENRIQUE, Reconcompensas republicanas por el hundimiento del crucero Baleares durante la guerra civil, 1936-1939. RHN 15, 1997, nr 59, 67-73
26518. GOICOECHEA, J.M., Notes on history of Cuban Navy 1946-1958. WI 34, 1997, 141-142 (*aanvulling op nr 25557*)
26519. GOODSON, BARRY L., CAP Môt: the story of a marine special forces unit in Vietnam, 1968-1969. Denton, University of North Texas Press, 1997, 206 p., ill.
26520. HANEY, PATRICK J., Soccer fields and submarines in Cuba: the politics of problem definition. NWCR 50, 1997, 4, 67-84
26521. HAWKINS, WILLIAM R., Must we repeat history? USNIP 123, 1997, 11, 58-61
26522. HUCHTHAUSEN, PETER, IGOR KURDIN, R. ALAN WHITE, Hostile waters. New York, St. Martin's Press, 1997, 303 p., ill. (*betreft het zinken van de Russische onderzeeër K-219 bij Bermuda in oktober 1986*)
26523. JONES, COLIN, Wings and the Navy. Kenthurst (NSW), Kangaroo Press, 1997, 127 p., ill. (*marineluchtvaart in Australië*)
26524. KIRKLAND, FARIS R., The attack on Cap Mui Lay, Vietnam, July 1968. *The Journal of Military History* 61, 1997, 735-760 (*gecombineerde aanval van alle Amerikaanse strijdmachtonderdelen*)
26525. KOP, H.J.E. VAN DER, Adjunct Marine Attaché in Londen. *Mars et Historia* 32, 1998, 2, 47-52 (*autobiografisch; jaren 1962-1964*)
26526. LARZELERE, ALEX, The Coast Guard at war: Vietnam, 1965-1975. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 345 p., ill.
26527. LEVINSON, JEFFREY L., RANDY L. EDWARDS, Missile inbound: the attack on the Stark in the Persian Gulf. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 147 p., ill.
26528. MADSEN, CHRIS, The Royal Navy and German naval disarmament 1942-1949. Cass, 1998, 288 p., ill.
26529. MAHNKEN, THOMAS G., Gazing at the Sun: the Office of Naval Intelligence and Japanese naval innovation, 1918-1941. (*Proceedings*) *New interpretations in naval history* (Annapolis, MD, 1997) 251-272
26530. MAUGER, A., Les avisos coloniaux. RHA 1998, nr 210, 132-133
26531. -, Motifs symboliques "Marine" homologués de 1994 à 1995. RHA 1997, nr 209, 132-133
26532. MAYER, HORST FRIEDRICH, DIETER WINKLER, Als die Schiffe tauchen lernten: die Geschichte der k.u.k. Unterseeboot-Waffe. Wenen, Verlag Österreich, 1997, 188 p., ill.
26533. McMICHAEL, WILLIAM H., The mother of all hooks: the story of the U.S. Navy's Tailhook scandal. New Brunswick (NJ), Transaction Publishers, 1997, 377 p., ill. (*betreft een proces in 1991 wegens sexueel wangedrag*)
26534. MEIJ, J.N.J. VAN DER, Op erewoord ...: oorlogsherinneringen van een marineman. Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 1997, 196 p., ill. (*betreft de periode 1935-1955*)
26535. MEREDITH, JOSEPH C., A handful of emeralds: on patrol with the Hanna in the postwar Pacific. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 216 p., ill.
26536. MURPHY, EDWARD F., Semper Fi Vietnam: from Da Nang to the DMZ: Marine Corps campaigns, 1965-1975. Novato (CA), Presidio, 1997, 356 p., ill.
26537. NEIBERG, MICHAEL S., Between gun and gown: NROTC, 1950-1980. (*Proceedings*) *New interpretations in naval history* (Annapolis, MD, 1997) 352-370
26538. OLIVER, DAVID, Flying boats and amphibians since 1945. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1996, 144 p., ill. (*heruitgave van editie 1987*)
26539. PEET, A.J. VAN DER, De Castro-crisis: het ingrijpen tegen Venezuela in 1908. MB 108, 1998, 90-97
26540. PRENEUF, JEAN DE, PHILIPPE VIAL, De Dakar á Suez, un itinéraire emblématique: l'amiral Lancelot. Première partie: révélée par la guerre (1901-1945). Seconde partie: Lancelot et le nouveau monde (1945-1957). RHA 1997, nr 209, 105-126 en nr 210, 92-112
26541. QUEREL, PHILIPPE, Marine française, Méditerranée et OTAN (1949-1960). (*Proceedings*) Méditerranée, mer ouverte (Marseille, 1997) 601-612
26542. SOLIS, GARY D., Son Thang: an American war crime. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 340 p., ill.
26543. STENBERG, RICHARD K., JAMES F. VIVIAN, Our forgotten naval victory: Theodore Roosevelt and the commitment to the U.S.S. North Dakota, 1907. *North Dakota History* 63, 1996, 24-31
26544. TAILLEMITE, ETIENNE, La Marine française dans l'Adriatique. (*Proceedings*) Méditerranée, mer ouverte (Marseille, 1997) 581-592
26545. WARR, NICHOLAS, Phase line green: the battle for Hue, 1968. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 235 p., ill.
26546. WEICHT, CHRIS, Jericho Beach and the West Coast Flying Boat Stations. Chemainus (BC), MCW Enterprises, 1997, 288 p., ill.
26547. WRIGHT, C.C., The Cuban Navy as seen from the United States 1910-1946. WI 34, 1997, 143-158 en 333-359
- Marine - 20e eeuw/eerste wereldoorlog**
26548. BROUSSOLLE, BERNARD, L'Armée Serbe en Méditerranée en 1916: le secours apporté par la Marine Française et son Service de Santé. (*Proceedings*) Méditerranée, mer ouverte (Marseille, 1997) 569-580
26549. CAPERN, AMANDA L., Winston Churchill, Mark Sykes and the Dardanelles campaign of 1915. HR 71, 1998, nr 174, 108-118
26550. COLETTA, PAOLO E., Allied and American naval operations in the European theater, World War I. Lewiston (NY), Edwin Mellen Press, 1996, 588 p., ill.
26551. CORDIER, PHILIP, Knights, huns, and the case of the Emden: images in British propaganda during the early months of the Great War. (*Proceedings*) *New interpretations in naval history* (Annapolis, MD, 1997) 236-250
26552. CORNELIUS, GEORGE, "... P'lice up a little brass". USNIP 123, 1997, 11, 45-47 (*betreft een Amerikaanse marinier die in 1965 terugkeerde naar de Franse slagvelden van 1918*)

26553. FREY, MARC, Trade, ships, and the neutrality of the Netherlands in the First World War. IHR 19, 1997, 541-562
26554. GREGER, RENÉ, Eine Seeschlacht auf dem Bajkalsee. S&Z 1998, nr 48, 16-20 (*slag in 1918 tussen de Tsjecho-Slowaakse en de Sowjetvloot*)
26555. LAMBERT, NICHOLAS A., "Our bloody ships" or "Our bloody system"? Jutland and the loss of the battle cruisers, 1916. The Journal of Military History 62, 1998, 29-56
26556. OVERLACK, PETER, The force of circumstance: Graf Spee's options for the East Asian cruiser squadron in 1914. The Journal of Military History 60, 1996, 657-682
- Marine - 20e eeuw/tweede wereldoorlog**
26557. ALEXANDER, JOSEPH H., Storm landings: epic amphibious battles in the Central Pacific. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 242 p., ill.
26558. BARLOW, JEFFREY G., The question of command for Operation Olympic. (*Proceedings*) New interpretations in naval history (Annapolis, MD, 1997) 325-340
26559. BATH, LESLIE HURLE, Ontmoeting met een overlevende van het SS. "Van Rensselaer". De Kroonvaarders 13, 1997, 4, 29-32 (*Brits onderdaan, één van de opvarenden van het door de Britse regering in mei 1940 gecharterde schip dat kort na vertrek op een magnetische mijn liep, waarna de geredden weer in Nederland terugkeerden*)
26560. BERCUSON, DAVID J., HOLGER H. HERWIG, Deadly seas: the duel between the St. Croix and the U305 in the Battle of the Atlantic. Toronto, Random House Canada, 1997, 346 p., ill.
26561. BISCHOF, GUNTER, ROBERT L. DUPONT (eds.), The Pacific War revisited. Baton Rouge (LA), Louisiana State University Press, 1997, 220 p., ill.
26562. BRATBAK, BJØRN, Polen - Norge, fellesskap på havet: om senkingen av M/S Chrobry og om andre polske skip i norske farvann. NSA 1996 (verschenen 1997), 155-216 (*met Engelse samenvatting*)
26563. BRUIN, J., J. VAN DER WERFF, Vrijheid achter de horizon: Engelandvaart over de Noordzee 1940-1945. Housten, Van Reemst, 1998, 159 p., ill.
26564. CHRISTIE, CARL A., Bridging the air gap: ferrying American-built anti-submarine aircraft to RAF coastal command, 1940-1945. (*Proceedings*) New interpretations in naval history (Annapolis, MD, 1997) 300-309
26565. CLAES, WIJNAND, Hr.Ms. O 21 en de kat met negen levens. Amsterdam, Van Soeren & Co., 1998, 264 p., ill. (*beschrijving van belevenissen tijdens WO II op grond van dagboekantekeningen*)
26566. COLES, MICHAEL H., The warrior and the strategist, Cunningham and King, training for high command: a comparative study. (*Proceedings*) New interpretations in naval history (Annapolis, MD, 1997) 273-287
26567. COY, PETER, The echo of a fighting flower: the story of HMS Narcissus and B3 Ocean Escort Group in WWII 1941-45. Upton upon Severn, Worcs., Square One, 1997, 212 p., ill.
26568. DE VIRGILIO, JOHN F., Seven seconds to infamy. USNIP 123, 1997, 12, 62-65 (*betreft de Arizona die in 1941 bij de Japanse aanval op Pearl Harbor tot zinken werd gebracht*)
26569. DICKENS, PETER, Narvik: battles in the fjords; introd. Eric Grove. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 184 p., ill. (*heruitgave van editie Londen, 1974*)
26570. FINLEY, E.G., EDWARD STOREY, Royal Canadian Naval Beach Commando "W". Canadian Military History 6, 1997, 2, 109-116
26571. FISHER, ROBERT C., Tactics, training, technology: the RCN's summer of success, July-September 1942. Canadian Military History 6, 1997, 2, 7-20
26572. -, The impact of German technology on the Royal Canadian Navy in the Battle of the Atlantic, 1942-1943. NM 7, 1997, 4, 1-13
26573. -, Axis submarine losses to Canadian forces. Argonauta 14, 1997, 2, 3-6
26574. FRASER, DOUG, Postwar casualty, Canada's Merchant Navy. Lawrencetown Beach (NS), Pottersfield Press, 1997, 154 p., ill.
26575. FUQUEA, DAVID C., Task force one: the wasted assets of the United States Pacific battleship fleet, 1942. The Journal of Military History 61, 1997, 707-734
26576. GROVE, ERIC J. (ed.), The defeat of the enemy attack on shipping, 1939-1945. Aldershot, Ashgate, 1997, 380, 100 p., ill. (*fotomechanische herdruk van editie 1957, voorzien van een nieuwe inleiding*)
26577. HAMMEL, ERIC, Carrier clash: the invasion of Guadalcanal and the Battle of the Eastern Solomons, August 1942. Pacifica (CA), Pacifica, 1997, 358 p., ill.
26578. HINES, CALVIN W., Darlan and Dakar: the first attack, July 1940. (*Proceedings*) New interpretations in naval history (Annapolis, MD, 1997) 288-299
26579. JUNG, DIETER, Ungeklärte Flottillen- und Bootswappen der Kriegsmarine, 1939-1945. S&Z 47, 1998, 35-36
26580. KELDER, A.R., De gedurfde ontsnapping van de Poolse onderzeeboot "Orzel". BW 53, 1998, 48-50 (*september 1939*)
26581. KERNAN, ALVIN, Memories. USNIP 123, 1997, 9, 98-103 (*beschrijft reacties op in 1994 gepubliceerde herinneringen aan WO II*)
26582. KILBRACKEN, JOHN, Bring back my stringbag: swordfish pilot at war 1940-1945. Londen, Leo Cooper, 1996, 245 p., ill. (*herziene editie van uitgave 1979*)
26583. KILDUFF, PETER, US Carriers at war. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 128 p., ill.
26584. KOWARK, HANNJÖRG, Hitler et la flotte française. Nantes, Éditions Marines, 1997, ill.
26585. LACROIX, ERIC, LINTON WELLS II, Japanese cruisers of the Pacific War. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 900 p., ill.
26586. LEASOR, JAMES, Boarding party: the last action of the Calcutta Light Horse. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 204 p., ill. (*overval van leden van een Engelse cavalerie-eenheid op een in Portugees Goa voor anker liggend Duits koopvaardij-/spionageschip*)
26587. LUNDE, HAKON, Operation "Neptune": de sjømilitære operasjoner ved landgangen i Normandie. NSA 1996 (verschenen 1997), 249-266 (*met Engelse samenvatting*)
26588. LUNNEY, BILL, FRANK FINCH, Forgotten fleet: a history of the part played by Australian men and ships in the US Army Small Ships Section in New Guinea, 1942-45. Medowie (NSW), Forfleet Publishing, 1996, 192 p., ill.
26589. MASSON, PHILIPPE, La Bataille de l'Atlantique. Parijs, Éditions Tallandier, 1997, 212 p., ill.
26590. MAYO, ROBERT S., With marine engineers on Okinawa. Marine Corps Gazette 81, 1997, 62-70
26591. MCKEE, FRASER, ROBERT DARLINGTON, The Canadian naval chronicle 1939-1945: the successes and losses of the Canadian Navy in World War II. St. Catharines (Ont.), Vanwell Publishing, 1996, 272 p., ill.
26592. McLEAN, DOUG, The U.S. Navy and the U-boat inshore offensive. (*Proceedings*) New interpretations in naval history (Annapolis, MD, 1997) 310-324
26593. MICHEL, JOHN J.A., Mr. Michel's war: from Manila to Mukden, an American officer's war with the Japanese, 1941-1945. Novato (CA), Presidio Press, 1997, 297 p., ill.
26594. MORISON, SAMUEL ELIOT, Thoughts on naval strategy, World War II. NWCR 51, 1998, 1, 58-66 (*eerder gepubliceerd in NWCR van maart 1968*)
26595. PADDON, STUART E., With HMS Prince of Wales and HMS Warspite: the adventures of a Canadian radar officer in the Royal Navy. Canadian Military History 6, 1997, 2, 90-102
26596. PERRAS, GALEN ROGER, We have opened the door to Tokyo: United States plans to seize the Kurile Islands, 1943-1945. Journal of Military History 61, 1997, 1, 65-91
26597. -, "The defence of Alaska must remain a primary concern of the United States": Canada and the North Pacific, May-June 1942. NM 7, 1998, 4, 29-43
26598. RASOR, EUGENE L., The Solomon Islands campaign, Guadalcanal to Rabaul: historiography and annotated bibliography. Westport (CT), Greenwood, 1997, 441 p.
26599. RAWLING, BILL, A lonely ambassador: HMCS Uganda and the war in the Pacific. NM 8, 1998, 1, 39-63
26600. ROURKE, NORMAN EDWARD, War comes to Alaska: the Dutch Harbor attack, June 3-4, 1942. Shippensburg (PA), Burd Street Press, 1997, 166 p., ill.
26601. RUHE, WILLIAM, War in the boats: my World War II submarine battles. Washington, Brassey's, 1996, 303 p., ill. (*vocht vooral tegen de Japanse strijdkrachten in het zuiden van de Stille Oceaan*)
26602. SADLER, GEORGE E., Swordfish patrol. Wrexham, Bridge Books, 1996, 132 p., ill. (*autobiografische herinneringen van een piloot bij de Britse "Fleet Air Arm"*)
26603. SIMMONS, DENIS A., Some reminiscences of life in a base maintenance ship. WI 34, 1997, 160-162
26604. SYRETT, DAVID, The Battle for Convoy ONS-154, 26-31 December 1942. NM 7, 1997, 2, 41-50
26605. WARWICK, COLIN, Really not required: memoirs 1939 to 1946. Bishop Auckland, Durham, Pentland Press, 1997, 289 p., ill. (*autobiografisch; Warwick was reserve-officier bij de Royal Navy and commandeerde tijdens WO II de HMS St Loman, een trawler, gebruikt in de strijd tegen onderzeeërs*)

Koopvaardij - algemeen

26606. BEEK, G.J., Gebeurtenissen wereldkoopvaardijvloot 1980-1985. IJmuiden, eigen uitgave, 1996, 135 p., ill.
26607. BUTLER, JOHN A., Sailing on Friday: the perilous voyage of America's Merchant Marine. Washington (DC), Brassey's, 1997, 304 p., ill. (*geschiedenis vanaf 1776 van de Amerikaanse koopvaardij*)
26608. DELSON, ROBERTA M., Early activities of the US Merchant Marine in Latin America. *Sea History* 1997/98, nr 83, 8-9
26609. FONTENOY, PAUL E., Ginseng, otter skins, and sandalwood: the conundrum of the China trade. *NM* 7, 1997, 1, 1-16
26610. GERRIETS, MARILYN, JULIAN GWYN, Tariffs, trade and reciprocity: Nova Scotia, 1830-1866. *Acadiensis* 25, 1996, 2, 62-81
26611. GIBSON, CHARLES DANA, United States merchant shipping under arms: a historical perspective. *AN* 58, 1998, 1, 37-48
26612. KING, ROBERT J., "A regular and reciprocal system of commerce": Botany Bay, Nootka Sound, and the isles of Japan. *GC* 19, 1997, 1-29
26613. MINOGLU, IOANNA PEPELASSIS, HELEN LOURI, Diaspora entrepreneurial networks in the Black Sea and Greece, 1870-1917. *JEEH* 26, 1997, 69-103
26614. SHARF, FREDERIC A., ROBERT L. WEBB, Meiji Japan: A sailor's visit; with a history of the case-oil trade. Bath, Maine Maritime Museum, 1996, 48 p., ill.
26615. SLOAN, EDWARD W., Private enterprise as public utility: the management of capital in two centuries of shipping business. (*Proceedings*) *Frutta di Mare: evolution and revolution in the maritime world in the 19th and 20th centuries* (Amsterdam, 1998) 89-99
26616. THOMAS, LUDMILA, Streben nach Weltmachtpositionen: Russlands Handelsflotte 1856 bis 1914. Berlin, Akademie Verlag, 1995, 240 p., ill.
26617. THOWSEN, ATLE, Forsikringen følger flåten: fra Norwegian Underwriters' Agency, New York, til Scandinavian Marine Claims Office, Inc., Stamford, Connecticut (1. del). *SAB* 1996 (verschenen 1997), 9-149
26618. VALDALISO, JESUS, The diffusion of technological change in the Spanish merchant fleet during the twentieth century: available alternatives and conditioning factors. *The Journal of Transport History* 17, 1996, 95-115

Koopvaardij - rederij

26619. ARNOLD, A.J., The Great War, government policy and financial returns in the liner trade. *The Journal of Transport History* 18, 1997, 1, 16-30
26620. BAKKA JR., DAG, Shipping through the ages: Leif Höegh and Co., 1927-1997. Oslo, Leif Höegh and Co., 1997, 304 p., ill.
26621. BENTIN, ROLAND, Die Contship-Gruppe. *Das Nordlicht* 6, 1998, H. 19, 15-20 (*in 1967 door de uit Zwitserland afkomstige Angelo Ravano gestichte en op containervervoer gerichte rederij Contship SA*)
26622. CAGE, R.A., A tramp shipping dynasty: Burrell & Son of Glasgow, 1850-1939: a history of ownership, finance, and profit. Westport (CT), Greenwood Press, 1997, 213 p., ill.
26623. CLAPP, FRANK A., Northland Navigation Company Limited 1951-1980. *StB* 1997, nr 222, 99-113 (*met vlootlijst*)
26624. FON, ANDERS MARTIN, Lisensieringspolitikken og norske kontraheringer 1945-1959. *SAB* 1996 (verschenen 1997), 150-195 (*met Engelse samenvatting*)
26625. HUNZIKER, KURT, Jubiläum auf dem Neuenburger See: die LNM feiert ihr 125-jähriger Bestehen. *Dampferzeitung* 1997, nr 2, 29-38
26626. JONG, MENSU DE, De ondergang van een rederij: Hollandsche Stoomboot Maatschappij zakte langzaam weg. *BW* 53, 1998, 104-106
26627. LORENZ, JÜRGEN, VEB Deutsche Binnenreederei: Einsatz auf den Küstengewässern und der Peene. *Das Nordlicht* 6, 1998, nr 18, 25-34
26628. LUND, CHRISTIAN, A/S Dampskibsselskabet Vendila. *HSK* 1997, 36-52 (*met vlootlijst van deze in 1897 opgerichte onderneming; met Engelse samenvatting*)
26629. MEIJDEN, L.A. VAN DER, Putford Enterprises Ltd. *Lekko* 23, 1998, nr 247, 35-40 (*rederij van zogenaamde standby-safetyvaartuigen t.b.v. de offshore-industrie; met vlootlijst*)
26630. MÜNCHING, L.L. VON, De passagiersvaart van de Holland Amerika Lijn in de Eerste Wereldoorlog. *BW* 53, 1998, 28-30 en 84-86
26631. SCHMIDT, CHRISTOPH, GEORG OKRUSCH (eds.), 75 Jahre RMD: Rhein-Main-Donau AG, ein Name als Programm. Abteilung Öffentlichkeitsarbeit Rhein-Main-Donau AG, 1996, 56 p., ill.
26632. (N.N.), Die Schiffe der Wyker Dampfschiffs-

Reederei. *Navicula* 39, 1998, nr 210, 6019-6021

26633. -, Reders aan het roer: uit de archieven van Nedlloyd 1870-1970. Rotterdam, Maritiem Museum "Prins Hendrik", 1997, 45 p. (*teksten bij tentoonstelling*)

Koopvaardij - tot 1800

26634. AUBET, MARIA EUGENIA, The Phoenicians and the West: politics, colonies and trade; vert. door Mary Turton. Cambridge, Cambridge University Press, 1996, 348 p., ill. (*Engelse vertaling van het in 1987 te Barcelona uitgegeven "Tiro y las colonias fenicias de Occidente"*)
26635. GIANFROTTA, PIERO A. e.a., La navigazione dans l'antiquité. Aix-en-Provence, Edisud, 1997, 206 p., ill.
26636. GULDBERG, METTE, Skibsfarten på Ribe i 1730'erne. *Sjæk'len* 1997 (verschenen 1998) 16-27 (*met Engelse samenvatting*)
26637. HAUDRERE, PHILIPPE, Le grand livre du commerce maritime au XVIIIe siècle. Parijs, Éditions SEDES, 1997, 155 p., ill.
26638. LEVATHES, LOUISE, When China ruled the seas: the treasure fleet of the Dragon throne, 1405-1433. New York, Simon & Schuster, 1996, 252 p., ill.
26639. PFISTER-LANGANAY, CHRISTIAN, Le trafic colonial de Dunkerque sous l'Ancien Régime: une tentative de bilan. *RSDHA* 31, 1997, 143-180
26640. WACKER, PETER O., New Jersey's trade to the Caribbean in colonial and early national times. *New Jersey History* 114, 1996, 53-73
26641. WIESE, EIGEL, Wo Reiche die Armen über den Fluss fahren mussten: Schiffahrt im alten Ägypten. *S&Z* 47, 1998, 41-43

Koopvaardij - om de oost

26642. ARASARATNAM, S., Ceylon and the Dutch, 1600-1800: external influences and internal change in early modern Sri Lanka. Aldershot, Variorum, 1996, 332 p., ill. (*bundel met 19 in het tijdvak 1958-1994 gepubliceerde artikelen, aangevuld met een nieuw historiografisch essay*)
26643. BAKKER, CEES, 't Schoone Eylandt: de VOC in Taiwan (1624-1662). Hoorn, Stichting Vrienden van het Westfries Museum, 1998, 24 p., ill.
26644. DE ROMANIS, FEDERICO, ANDRÉ TCHERNIA (eds.), Crossings: early Mediterranean contacts with India. New Delhi, Manohar, 1997, 284 p., ill.
26645. FAVIER, RENÉ, Les Européens et les Indes

orientales au XVIIIe siècle: aspects maritimes, commerciaux et coloniaux. Parijs, Ophrys, 1997, 142 p., ill.

26646. FURBER, HOLDEN, Private fortunes and company profits in the India Trade in the 18th century. Aldershot, Variorum, 1997, 322 p., ill.
26647. GAASTRA, FEMME S., The Dutch East India Company: a reluctant discoverer. *GC* 19, 1997, 109-123
26648. GARCIA DE LOS ARCOS, MARIA F., Forzados y reclusas: los criollos novohispanos en Asia (1756-1808). Mexico, Potrevillos Editores, 1996, 340 p., ill.
26649. HALLBERG, PAUL, CHRISTIAN KONINCKX (eds.), A passage to China: Colin Campbell's diary of the First Swedish East India Company expedition to Canton, 1732-33. Göteborg, Royal Society of Arts and Sciences, 1996, 260 p., ill.
26650. HARTMARK, ARNE, Kina-farten of Norsk skipsfart. *NSA* 1996 (verschenen 1997), 125-132 (*betreft de periode eind 19de eeuw-circa 1960; met Engelse samenvatting*)
26651. JENSEN, U.B., Danish East India: trade coins and the coins of Tranquebar 1620-1845. *Brovst*, eigen uitgave, 1997, 48 p., ill.
26652. KRIEGER, MARTIN, Konkurrenz und Kooperation in Ostindien: der europäische country-trade auf den Indischen Ozean zwischen 16. und 18. Jahrhundert. *VSW* 84, 1997, 322-355
26653. MAERTENS DE NOORDHOUT, H., Porcelaines chinoises "Compagnie des Indes" décorées d'armoiries belges. Brussel, eigen uitgave, 1997, 195 p., ill. (*uitgebreide editie van uitgave 1994*)
26654. MENTZ, S., English private trade on the Coromandel Coast, 1660-90: diamonds and country trade. *Indian Economic and Social History Review* 33, 1996, 155-173
26655. MOREE, PERRY, A concise history of Mauritius, 1598-1710: a fruitful and healthy land. Londen, Kegan & Paul International, 1998, ill.
26656. PURMER, DICK, Enkele beschouwingen over een partij VOC-duit. *De Beeldenaar* 22, 1998, 166-172
26657. STEVENS, HARM, De VOC in bedrijf: 1602-1799. Zutphen, Walburg Pers, 1998, 95 p., ill. (*verscheen ook in een Engelstalige editie*)
26658. TEENSMA, BEN N., Dorst op de Deventer: commandeur Gijsels' bezoek aan Cabo Frio in juli 1630. *TvZ* 17, 1998, 15-20
26659. VAN DYKE, PAUL A., How and why the

- Dutch East India Company became competitive in intra-Asian trade in East Asia in the 1630s. *Itinerario* 21, 1997, 3, 41-56
26660. YUNG-HO, TS'AO, Taiwan as an entrepôt in East Asia in the seventeenth-century. *Itinerario* 21, 1997, 3, 94-114
- Koopvaardij - om de west**
26661. GONZALEZ, M. GUADALUPE CARRASCO, Los instrumentos del comercio colonial en el Cádiz del siglo XVII (1650-1700). Madrid, Banco de España, 1996, 210 p., ill.
26662. HORAN, LISA, An Amistad bibliography. *LMS* 49, 1998, 109-112 (zie ook de nrs 26668 en 26669)
26663. KLOOSTER, WIM, Contraband trade by Curaçao's Jews with countries of idolatry, 1660-1800. *SR* 31, 1997, 58-73
26664. -, Illicit riches: Dutch trade in the Caribbean, 1648-1795. Leiden, KITLV Press, 1998, 283 p., ill.
26665. -, Winds of change: colonization, commerce, and consolidation in the seventeenth-century Atlantic world. *De Halve Maen* 70, 1997, 53-58
26666. LITALIEN, RAYMOND, Honfleur, ville portuaire normande sous l'Ancien Régime, et sa vocation nord-américaine. *CHM* nr 27, 1998, 1, 13-25
26667. POUSSOU, JEAN-PIERRE, PHILIPPE BONNICHON, XAVIER HUETZ DE LEMPS, Espaces coloniaux et espaces maritimes au XVIIIe siècle: les deux Amériques et le Pacifique. Parijs, SEDES, 1998, 368 p., ill.
26668. SNEDIKER, QUENTIN, Searching for the historic Amistad. *LMS* 49, 1998, 86-97 (schip vertrok in 1839 uit Havana met aan boord Afrikaanse slaven die in opstand kwamen en het bevel over het schip overnamen; het schip werd door de Amerikaanse marine heroverd, maar de slaven werden in een proces vrijgesproken en vertrokken begin 1842 naar Sierra Leone)
26669. STEIN, DOUGLAS L., The Amistad judge: the life and trials of Andrew T. Judson, 1784-1853. *LMS* 49, 1998, 98-106
- Koopvaardij - slavenvaart**
26670. BARRY, BOUBACAR, Senegambia and the Atlantic slave trade. Cambridge, Cambridge University Press, 1998, 358 p., ill.
26671. MANNING, PATRICK (ed.), Slave trades, 1500-1800: globalization of forced labour. Brookfield (VT), Variorum, 1996, 361 p., ill.
26672. MEDINA, JOAO, ISABEL CASTRO HENRIQUES, A rota dos escravos: Angola e a rede do comércio negreiro. Lissabon, Cegia, 1996, 255 p., ill.
26673. MILLER, JOSEPH C., JOHN R. HOLLORAN, Slavery: Annual bibliographical supplement (1996). *SA* 18, 1997, 312-366
26674. -, Way of death: merchant capitalism and the Angolan slave trade, 1730-1830. Madison, University of Wisconsin Press, 1997, 770 p., ill.
26675. RICHARDSON, D., The British empire and the Atlantic slave trade 1660-1807. In: (*P.J. Marshall* (ed.)) *The eighteenth century* (Oxford, 1998) 440-464
- Koopvaardij - zeilvaart 19e & 20e eeuw**
26676. CAMU, PIERRE, Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la voile, 1608-1850. Montreal, Éditions Hurtubise, 1996, 364 p., ill.
26677. DEPECKER, HERVÉ, Les voiliers dunkerquois à travers le Véritas de 1912. *RSDHA* 31, 1997, 355-365
26678. MORRISON, CHRISTOPHER, Technical aspects of preparing "Old Ironsides" to sail again. *NRJ* 42, 1997, 154-161
26679. SHEWAN, ANDREW, The great days of sail: reminiscences of a tea-clipper captain; David R. MacGregor (introd.). Londen, Conway Maritime Press, 1996, 240 p., ill. (heruitgave van editie 1973)
- Koopvaardij - stoom- & motorvaart**
26680. BALCOM, B.A., Technology rejected: steam trawlers and Nova Scotia, 1897-1933. In: (*James E. Candow, Carol Corbin* (eds.)) *How deep is the ocean?* (Cape Breton, 1997) 161-173
26681. BOOM, AUK, De eerste Middelbaar Technische School van Nederland, tevens Kweekschool voor Machinisten. *BW* 53, 1998, 108-110 (gevestigd te Amsterdam)
26682. BOYCE, GORDON, Union Steam Ship Company of New Zealand and the adoption of oil propulsion: learning-by-using effects. *The Journal of Transport History* 18, 1997, 134-155
26683. HAINES, MICHAEL, The impact of steam vessels on Britain's distant water fisheries before 1914. (*Proceedings*) North Atlantic fisheries: markets and modernisation (Esbjerg, 1998) 99-118
26684. HOLSØE, CHRISTIAN KNUD, Rejsen med S/S Helsingør 1892-93. *HSK* 1997, 7-13 (autobiografisch; met Engelse samenvatting)
26685. KUNZ BOLT, CHARLOTTE, Die Schweiz im Dampfmaschinenbau 19./20. Jahrhundert. *Dampferzeitung* 1997, nr 2, 2-13
26686. OFFREY, CHARLES, Chronique "transatlantique" du XXe siècle: des hommes et des navires qui l'ont marquée (première partie). *Neptunia* 1998, nr 209, 34-46
- Walvisvaart**
26687. BARRON, WILLIAM, Old whaling days. Londen, Conway Maritime Press, 1996, 211 p. (heruitgave van oorspronkelijke editie uit 1895; behandelt de walvisvaart uit het midden van de 19de eeuw)
26688. DOWNES, MAX, Indexing sealer's logbooks from Heard Island. Kingston, Australian National Antarctic Research Expeditions, 1996, 96 p.
26689. ELLIOT, G., Whaling 1937-1967: the international control of whale stocks. Sharon (MA), The Kendall Whaling Museum, 1997 (KWM monograph no. 10), 28 p., 16 ill.
26690. GODDARD, JOAN, A window on whaling in British Columbia. Victoria (BC), Jonah Publications, 1997, 114 p., ill.
26691. JONG, C. DE, Walvisvaarders van Föhr in Spaans-Amerika in 1796. In: Ter walvisvangst: opstellen en boekbesprekingen door C. de Jong en anderen (Pretoria, 1997) 30-34
26692. JØRGENSEN, ROGER, The first wintering on Svalbard. *Polar Record* 33, 1997, nr 187, 295-306 (1630-31, acht Engelse walvisvaarders)
26693. PASQUIER, THIERRY DU, Les baleiniers basques. Parijs, Éditions S.P.M., 1998, 384 p., ill.
26694. ROSSNES, GUSTAV, Hvalfangstbase og kulturminne, Hektor Hvalfangststasjon: den sørligste av de norske landstasjonene i Antarktis. *NSA* 1996 (verschenen 1997), 133-154 (met Engelse samenvatting)
26695. STEVENSON, M.G. e.a., The anthropology of community-based whaling in Greenland. Canadian Circumpolar Institute, 1997, 278 p., ill.
- Zee- en binnenvisserij**
26696. ABREU-FERREIRA, DARLENE, Portugal's cod fishery in the 16th century: myths and misconceptions. In: (*James E. Candow, Carol Corbin* (eds.)) *How deep is the ocean?* (Cape Breton, 1997) 31-44
26697. ANDERSEN, VINNIE, The development of commercial fisheries in Greenland in the twentieth century. (*Proceedings*) North Atlantic Fisheries: markets and modernisation (Esbjerg, 1998) 139-163
26698. ANDREW, SHEILA, Family economy and the Fishing Company Miscou 1841-1847. In: (*James E. Candow, Carol Corbin* (eds.)) *How deep is the ocean?* (Cape Breton, 1997) 77-89
26699. BAKER, MELVIN, SHANNON RYAN, The Newfoundland fishery research commission. In: (*James E. Candow, Carol Corbin* (eds.)) *How deep is the ocean?* (Cape Breton, 1997) 185-194
26700. BECHT, JACK, De Paal - een vissersdorp. Consent, voorjaar 1997, 17-19 (gelegen in Zeeuws Vlaanderen)
26701. BLAKE, RAYMOND B., The international fishery off Canada's East Coast in the 20th century. In: (*James E. Candow, Carol Corbin* (eds.)) *How deep is the ocean?* (Cape Breton, 1997) 207-221
26702. BONANNO, ALESSANDRO, DOUGLAS CONSTANCE, Caught in the net: the global tuna industry, environmentalism, and the state. Lawrence, University Press of Kansas, 1996, 293 p., ill.
26703. BRIERE, JEAN-FRANÇOIS, The French fishery in the 18th century. In: (*James E. Candow, Carol Corbin* (eds.)) *How deep is the ocean?* (Cape Breton, 1997) 47-64
26704. CADIGAN, SEAN, Marine resource exploitation and development: historical antecedents in the debate over technology and ecology in the Newfoundland fishery, 1815-1855. (*Proceedings*) Marine resources and human societies (St. John's, NF, 1997) 331-383
26705. CANDOW, JAMES E., CAROL CORBIN (eds.), *How deep is the ocean?: historical essays on Canada's Atlantic fishery*. Cape Breton (NS), University College of Cape Breton Press, 1997, 267 p., ill.
26706. CANDOW, JAMES E., Recurring visitations of pauperism: change and continuity in the Newfoundland fishery. In: (*James E. Candow, Carol Corbin* (eds.)) *How deep is the ocean?* (Cape Breton, 1997) 141-160
26707. CLARKE, DENNIS, The property rights debate in fisheries management: cultural and historical limitations to the adoption of a community-based management regime for the Newfoundland groundfish fishery. (*Proceedings*) Marine resources and human societies (St. John's, NF, 1997) 221-242
26708. CONE, JOSEPH, SANDY RIDLINGTON (eds.), *The Northwest salmon crisis: a documentary history*. Corvallis, Oregon State University Press, 1996, 474 p., ill.

26709. DURRENBERGER, E. PAUL, Gulf Coast soundings: people and policy in the Mississippi shrimp industry. Lawrence, University Press of Kansas, 1996, 170 p., ill.
26710. FERGUSON, MARK, "Hard racket for a living": making light-salted fish on the East Coast of Newfoundland. *Material History Review* 45, 1997, 24-37
26711. FINSTAD, BJØRN-PETTER, Modernizing the fishing: regional fisheries policy in Northern Norway, 1945-1970. (*Proceedings*) North Atlantic Fisheries: markets and modernisation (Esbjerg, 1998) 179-190
26712. FORMISANO, RON, The great lobster war. Amherst, University of Massachusetts Press, 1997, 150 p., ill. (*steking in de zomers van 1956 en 1957 van vissers uit Maine die niet akkoord gingen met de door de vishandelaars geboden prijzen*)
26713. GLASFURD, GUINEVERE, The "Northern Fleet" at Fleetwood: fishing boom and bust, 1936-37. (*Proceedings*) North Atlantic Fisheries: markets and modernisation (Esbjerg, 1998) 119-137
26714. GLAVIN, TERRY, Dead reckoning: confronting the crisis in Pacific fisheries. Vancouver, GreyStone Books, 1996, 181 p., ill.
26715. GRUNST, ROBERT C., Farsighted designs: the fish tug Johanna and trends in the Upper Great Lakes Fishery. *Inland Seas* 53, 1997, 97-108
26716. HEIDBRINK, INGO, Aus der Geschichte des Fischereischutzes: vom Fischereihilfsdienst zur Fischereipolizei. *Das Nordlicht* 6, 1998, nr 18, 16-19
26717. HILLER, JAMES K., The 1904 Anglo-French Newfoundland fisheries convention: another look. *Acadiensis* 25, 1995, 1, 82-98
26718. HOLM, POUL, Verdensmarkedet for fisk: internationalisering og globalisering 1880-1997. *Sjæk'len 1997* (verschenen 1998) 28-41 (*met Engelse samenvatting*)
26719. HORN, P., Pauper apprenticeships and the Grimsby fishing industry, 1870-1914. *Labour History Review* 61, 1996, 173-194
26720. HUTCHINGS, JEFFREY A., Spatial and temporal variation in the exploitation of northern cod, *Gadus morhua*: a historical perspective from 1500 to the present. (*Proceedings*) Marine resources and human societies (St. John's, NF, 1997) 41-68
26721. -, BARBARA NEIS, PAUL RIPLEY, The "Nature of Cod" (*Gadus morhua*): perceptions of stock structure and cod behaviour by fishermen, "experts" and scientists from the nineteenth century to the present. (*Proceedings*) Marine resources and human societies (St. John's, NF, 1997) 123-188
26722. JAHNKE, CARSTEN, Regulating the medieval fisheries of the Baltic region: the "urban" and "international market" compared. (*Proceedings*) North Atlantic fisheries: markets and modernisation (Esbjerg, 1998) 39-57
26723. KARLSDOTTIR, HREFNA MARGRÉT, Herring fisheries off the Southwest Coast of Iceland, 1935-1959. (*Proceedings*) North Atlantic Fisheries: markets and modernisation (Esbjerg, 1998) 165-177
26724. LINDE, HEINZ, WILLI LUTHER, WILLY MOHR, Seefischerei: die Männer und Kutter von Finkenwerder: Erinnerungen aus den letzten Jahrzehnten deutscher Seefischerei mit Photoaufnahmen und Katalog aller Finkenwerder Fischereifahrzeuge. Gräfelring, Urbes Verlag, 1997, 120 p., ill.
26725. MARGAVIO, ANTHONY V., CRAIG J. FORSYTH, with Shirley Laska and James Mason, Caught in the net: the conflict between shrimpers and conservationists. College Station (TX), Texas A&M University Press, 1996, 156 p., ill.
26726. MARZARI, MARIO, Scene di pesca. Monfalcone, Edizioni della Laguna, 1997, 155 p., ill.
26727. MITCHELL, CARLYLE L., Fisheries management in the Grand Banks, 1980-1992 and the straddling stock issue. *Marine Policy* 21, 1997, 1, 97-109
26728. MULLINS, STEVE, From TI to Dobo: the 1905 departure of the Torres Strait pearl-shelling fleets to Aru, Netherlands East Indies. *GC* 19, 1997, 30-39
26729. NEIS, BARBARA, Fishers' ecological knowledge and stock assessment in Newfoundland. In: (*James E. Candow, Carol Corbin (eds.)*) How deep is the ocean? (Cape Breton, 1997) 243-260
26730. -, SUSAN WILLIAMS, The new right, gender and the Fisheries Crisis: local and global dimensions. *Atlantis: a women's studies journal* 21, 1997, 2, 47-62
26731. OAKLEY, BARBARA A., Hair of the dog: tales from aboard a Russian trawler. Pullman, Washington State University Press, 1996, 190 p., ill.
26732. OGILVIE, ASTRID E.J., Fisheries, climate and sea ice in Iceland: an historical perspective. (*Proceedings*) Marine resources and human societies (St. John's, NF, 1997) 69-87
26733. PALMER, CRAIG, PETER SINCLAIR, When the fish are gone: ecological disaster and fishers in Northwest Newfoundland. Halifax, Fernwood Publishing, 1997, 103 p., ill.
26734. PALSSON, GISLI, Practical science and scientific practice in the historical ecology of Icelandic fishing. (*Proceedings*) Marine resources and human societies (St. John's, NF, 1997) 189-218
26735. PÉTURSDOTTIR, SIGRIDUR, God's gift: salmon fishing in Iceland in the Middle Ages. (*Proceedings*) North Atlantic fisheries: markets and modernisation (Esbjerg, 1998) 59-75
26736. POPE, PETER E., The 16th-century fishing voyage. In: (*James E. Candow, Carol Corbin (eds.)*) How deep is the ocean? (Cape Breton, 1997) 15-30
26737. -, Early estimates: assessments of catches in the Newfoundland cod fishery, 1660-1690. (*Proceedings*) Marine resources and human societies (St. John's, NF, 1997) 7-40
26738. POULSEN, BJØRN, The herring fisheries off Helgoland, c 1330-1550. (*Proceedings*) North Atlantic fisheries: markets and modernisation (Esbjerg, 1998) 7-37
26739. PUERTA RUEDA, NATIVIDAD DE LA, The codfish trade in the Bay of Biscay in the second half of the nineteenth century. (*Proceedings*) North Atlantic Fisheries: markets and modernisation (Esbjerg, 1998) 191-202
26740. ROBSON, PETER A., MICHAEL SKOG (eds.), Working the tides: a portrait of Canada's West Coast fishery. Madeira Park (BC), Harbour Publishing, 1996, 216 p., ill.
26741. SAMSON, ROCH, Good debts and bad debts: Gaspé fishers in the 19th century. In: (*James E. Candow, Carol Corbin (eds.)*) How deep is the ocean? (Cape Breton, 1997) 107-120
26742. STEELE, DONALD HAROLD, RAOUL ANDERSEN, The commercial annihilation of northern cod: the fate of the 1986 and 1987 year-classes. In: (*James E. Candow, Carol Corbin (eds.)*) How deep is the ocean? (Cape Breton, 1997) 261-267
26743. SWEENEY, ROBERT C.H., The social trap: technological change and the Newfoundland inshore fishery. (*Proceedings*) Marine resources and human societies (St. John's, NF, 1997) 295-309
26744. -, Accounting for change: understanding merchant credit strategies in outport Newfoundland. In: (*James E. Candow, Carol Corbin (eds.)*) How deep is the ocean? (Cape Breton, 1997) 121-138
26745. TULLOCH, JUDITH, The New England fishery and trade at Canso, 1720-1744. In: (*James E. Candow, Carol Corbin (eds.)*) How deep is the ocean? (Cape Breton, 1997) 65-73
26746. TURGEON, LAURIER, Fluctuations in cod and whale stocks in the North Atlantic during the eighteenth century. (*Proceedings*) Marine resources and human societies (St. John's, NF, 1997) 87-120
26747. VICKERS, DANIEL, The price of fish: a price index for cod, 1505-1892. *Acadiensis* 25, 1996, 2, 92-104
26748. WARNER, WILLIAM W., The fish killers. In: (*James E. Candow, Carol Corbin (eds.)*) How deep is the ocean? (Cape Breton, 1997) 223-242
26749. WRIGHT, MIRIAM CAROL, Fishing in modern times: Stewart Bates and the modernization of the Canadian Atlantic fishery. In: (*James E. Candow, Carol Corbin (eds.)*) How deep is the ocean? (Cape Breton, 1997) 195-205
26750. -, Fishers, scientists, the State and their responses to declines in the Bonavista fishery, 1950-1964. (*Proceedings*) Marine resources and human societies (St. John's, NF, 1997) 385-409
26751. ZIENERT, JOSEF, Der Schnellbootverband Klose/International Fishery Protection Service. *S&Z* 47, 1998, 36-39

Kust- en binnenvaart

26752. AAFJES, JAN, De Zaanse kustvaart. Met Stoom 1997, nr 27, 9-13
26753. ARMSTRONG, JOHN, Management response in British coastal shipping companies to railway competition. *NM* 7, 1997, 1, 17-28
26754. DAMIEN, MARIE-MADELEINE, Les transports fluviaux. Parijs, Presses Universitaires de France "Que sais-je ?-494", 1997, 127 p., ill.
26755. MORRIS, MARTHA, The rise of the English sailcloth industry 1565-1643: coastal trade records as an indicator of import substitution. *MM* 84, 1998, 139-151
26756. MÜLLER, HELMUT, Die Entwicklung der Binnenschiffahrt der Tschechischen Republik auf der Elbe. *Das Nordlicht* 6, 1998, H. 19, 29-36
26757. ORTEL, KAI, HORST-DIETER FOERSTER, Fährschiffahrt der Welt. Hamburg, Koehlers Verlagsgesellschaft, 1998, 364 p., ill. (*geschiedenis van veerboten en veerdiensten vanaf 1850*)
26758. PAPP, D., Reisen nach Finnland und Schwe-

- den: dörflische Frachtsegelschiffahrt von Kurks im nordwestlichen Estland. In: (W. Steusloff (ed.)) *Auf See und am Land* (Rostock, 1997) 69-86
26759. PARHAM, DAVID, The ferry at Hampton Loade on the River Severn, Shropshire, England and its method of operation. *IJNA* 26, 1997, 306-315
26760. STORM, JAN, Kustvaart in Oost-Afrika: het ms "Tayari" van de Holland Afrika Lijn. *BW* 53, 1998, 68-71
26761. VISSER, MICHIEL DE, Het veer keert weer ...: twaalf verkenningstochten over historische veerdiensten. Amsterdam, Buijten & Schipperheijn, 1998, 128 p., ill.
- Ontdekkings- en wetenschappelijke reizen**
26762. BADGER, GEOFFREY, The explorers of the Pacific. Kenthurst, Kangaroo Press, 1996, 256 p., ill.
26763. BEYLEN, JULES VAN, Henri Seghers, ooggetuige van het vertrek van de "Belgica" in 1897. *SZ* 22, 1998, 6, 21-26 (*deel I: Het vertrek naar Antarctica*)
26764. BOULAIRE, ALAIN, Kerguelen: le phénix des mers australes. Parijs, Éditions France-Empire, 1997, 226 p., ill. (*Yves Joseph de Kerguelen-Trémarec, 18de eeuwse Franse officier en ontdekkingsreiziger*)
26765. CARBONELL-RELAT, LAUREANO, Hechos de mar en el viaje de Pedro Mártir de Anglería a Egipto (1501-1502). (*Proceedings*) Méditerranée, mer ouverte (Marseille, 1997) 159-168
26766. DAVIDSON, MILES H., Columbus then and now: a life reexamined. Norman, University of Oklahoma Press, 1997, 609 p., ill.
26767. DAVIS, RICHARD C., "... which an affectionate heart would say": John Franklin's personal correspondence, 1819-1824. *Polar Record* 33, 1997, nr 186, 189-212
26768. ELGVIN, DAG T., Fram-ferden 1893-96: en skole i tålmodighet. *NSA* 1996 (verschenen 1997), 217-248 (*met Engelse samenvatting*)
26769. ELLIOTT, JANE, The choosers or the dispossessed?: aspects of the work of some French eighteenth century Pacific explorers. *Oceania* 67, 1997, 3, 234-256
26770. ESTENSEN, MIRIAM, Discovery: the quest for the Great South Land. St. Leonards (NSW), Allen & Unwin, 1998, 286 p., ill.
26771. GIESECKE, E.W., Discovery of Humboldt Bay, California, in 1806 from the ship O'Cain, Jonathan Winship, commander. *TI* 29, 1997, 51-71
26772. GREENAWAY, KEITH, On pole position, part II: chasing the pole. *Navigation News* 1997, juli/augustus, 7-10 (*vervolg van nr 25813*)
26773. JANICHON, GÉRARD, CHRISTIAN MARLIAVE, L'aventure polaire Française des baleiniers aux expéditions de Paul-Émile Victor. Arthaud, 1997, 193 p., ill. (*Franse poolexpedities van 1609 tot 1997*)
26774. JONG, C. DE, 500 jaar geleden de zee weg naar Zuid-Azië gevonden: de reis van Vasco da Gama 1497-1499. *BW* 53, 1998, 80-82
26775. KEENLEYSIDE, ANNE, MARGARET BERTULLIS, HENRY C. FRICKE, The final days of the Franklin expedition: new skeletal evidence. *Arctic* 50, 1997, 1, 36-46
26776. LÉVESQUE, RODRIGUE, The odyssey of Captain Arrilo and his discovery of Marcus Island in 1694. *JPH* 32, 1997, 229-233
26777. LITALIEN, RAYMONDE, La Méditerranée et l'exploration de l'Amérique du Nord. (*Proceedings*) Méditerranée, mer ouverte (Marseille, 1997) 133-144
26778. LLOYD-JONES, RALPH, An evangelical Christian on Franklin's last expedition: Lieutenant John Irving of HMS Terror. *Polar Record* 33, 1997, nr 187, 327-332
26779. McDERMOTT, JAMES, The navigation of the Frobisher voyages. Londen, The Hakluyt Society, 1998 (The Hakluyt Society Annual Talk 1997), 24 p. (*Frobisher, c. 1535-1594, maakte in het laatste kwart van de 16de eeuw drie reizen met het doel een noordwestelijke doorvaart naar China te vinden*)
26780. -, Frobisher's 1578 voyage: early eyewitness accounts of English ships in Arctic seas. *Polar Record* 32, 1996, nr 183, 325-334
26781. MUSTO, FRED, Recent literature in discovery history. *TI* 29, 1997, 72-84
26782. QUINN, DAVID BEERS, DAVID R. RANSOME, Economic and political profit-taking in the aftermath of Thomas Cavendish's circumnavigation of the globe, 1588-1589. *TI* 29, 1997, 22-34
26783. -, Sir Francis Drake as seen by his contemporaries. Providence (RI), The John Carter Brown Library, 1996, 93 p., ill.
26784. STANFORD, PETER, The Cape Horn road, part XIII: Captain Cook offers the world a new picture of itself. *Sea History* 1997/98, nr 83, 11-18
26785. STONE, IAN R., The Franklin search in Parliament. *Polar Record* 32, 1996, nr 182, 209-216
26786. THROWER, JOHN, The lost treasure of Sir Francis Drake. Powerstock, Dorset, eigen uitgave, 1996, 66 p., ill.
26787. VILLIERS, PATRICK, PHILIPPE JACQUIN, PIERRE RAGON, Les Européens et la mer: de la découverte à la colonisation (1455-1860). Parijs, Ellipses, 1997, 254 p., ill.
26788. WENZEL, MICHAEL, ADOLF ACHTSNIT, WILLIBALD MEISCHL, Polarschiff Admiral Tegetthoff: die österreichisch-ungarische Polarexpedition 1872-74. Wenen, Verlag Österreich, 1997, 300 p., ill.
26789. WILLIAMS, ALAN F., John Cabot and Newfoundland. St. John's, Newfoundland Historical Society, 1996, 64 p., ill.
26790. WILLIAMS, G., The Pacific: exploration and exploitation. In: (P.J. Marshall (ed.)) *The eighteenth century* (Oxford, 1998) 552-575
26791. WILSON, IAN, John Cabot and the Matthew. Tiverton, Redcliffe Press, 1996, 72 p., ill.
26792. (N.N.), [Catalogus veiling van objecten betreffende ontdekkingsreizen en reizen bij Christie's te Londen]. Londen, Christie's, 1998, 183 p., ill. (*betreft vooral schilderijen en dagboekfragmenten*)
- Loods-, bergings- en reddingswezen**
26793. AARTSEN, JAN, De laatste reis van de "Rufina". *BW* 53, 1998, 8-11 (*raakte op 13 mei 1957 bij de ingang van het Meer van Maracaibo in brand na een aanvaring met de Noorse tanker "Thorunn"*)
26794. BERNADAC, BERNARD, CLAUDE MOLTENI DE VILLERMONT, L'incendie de l'Atlantique. Rennes, Marines éditions, 1997, 136 p., ill.
26795. BOES, ALBERT, Zeven voormalige loodsboten van vele markten thuis: voormalige loodsboot "Procyon" nú luxe motorjacht. *BW* 53, 1998, 96-98
26796. BOIS, PAUL, L'Affaire du Saint-Augustin. Neptunia 1997, nr 208, 32-37 (*leed begin 1913 schipbreuk in de Middellandse Zee; alle opvarenden overleefden de ramp*)
26797. BÖLK, WALTER, Strandungen und Seeunfälle an der hinterpommerschen Küste von Kolberg bis östlich Leba. Hamburg, Jancke, 1997, 320 p., 291 ill.
26798. BURGERS, WIBO, Nederlandse lichtscheppen. Alkmaar, De Alk, 1998, 96 p., ill. (*geschiedenis van het lichtschip vanaf circa 1800; met schepenlijst*)
26799. GJERTSEN, ROLF, Lille Prestskjær Fyr, Rekefjord. *NSA* 1996 (verschenen 1997), 77-84 (*met Engelse samenvatting*)
26800. HAAS, KEES DE, 65 jaar geleden: Frans passagiersschip "L'Atlantique" brandend in Het Kanaal. *BW* 53, 1998, 19-23 en 61-63
26801. HESSEL, MANFRED, MANFRED KRETZSCHMAR, Vor dem Vergessen bewahren: das Segelschulschiff Admiral Karpfanger und seine Besatzung. *S&Z* 1998, nr 48, 9-14 (*verging in mei 1938 met een bemanning van zestig koppen in het zuiden van de Stille Oceaan zonder een spoor na te laten*)
26802. HOLDEN, THOM, Wicks, wrecks & Wilderness Island: an overview of the historic lighthouses and shipwrecks of Isle Royale, Lake Superior. *Inland Seas* 53, 1997, 36-49 en 130-141
26803. KOHL, CRIS, Treacherous waters: Kingston's shipwrecks. Chatham (ON), eigen uitgave, 1997, 248 p., ill.
26804. LACHS, JOHANNES, THEODOR ZOLLMAN, Seenotrettung an Nord- und Ostsee. Hamburg, BusseSeewald Verlag, 1998, 200 p., ill.
26805. LAFRENIERE, NORMAND, Lightkeeping on the St. Lawrence: the end of an era. Toronto, Dundurn Press, 1996, 108 p., ill.
26806. LEACH, NICHOLAS, Lifeboats. Princes Risborough, Shire Publications, 1998, 32 p., ill.
26807. MAWER, G.A., Most perfect sale: the convict shipwreck disasters of 1833-42. St. Leonards, Allen & Unwin, 1997, 192 p., ill.
26808. MILWEE JR., WILLIAM I., Modern marine salvage. Centreville (MI), Cornell Maritime Press, 1996, 777 p., ill.
26809. OSTERSEHLTE, CHRISTIAN, Die Havarien der bremischen Barken J.C. Glade (1890) und Doctor Siegert (1894) auf der Unterweser. *Logbuch* 34, 1998, 28-36
26810. SIECHE, ERWIN F., The Szent István wreck: wreck divers' experiences. *WI* 34, 1997, 365-380
26811. VERNE, JOSÉ-PAUL, Le naufrage du chevalier de Tourville: essai d'enquête. Neptunia 1998, nr 209, 15-21 (*in 1679 ter hoogte van Belle-Ile verongelukt*)
26812. VOJTECH, PAT, Lighting the Bay: tales of Chesapeake lighthouses. Centreville (MD), Tidewater Publishers, 1996, 194 p., ill.
26813. WAL, JOHAN VAN DER, De ondergang van de Simon Bolivar. Sneek, Bosman & Bosman, 1998, 111 p., ill. (*werd eind 1939 door magnetische mijnen in het Engelse Kanaal verwoest; met naamlijst van passagiers en bemanning*)
26814. WRIGHT, LARRY, PATRICIA WRIGHT, Bonfires and beacons: Great Lakes lighthou-

ses. Erin (ON), Boston Mills Press, 1996, 96 p., ill.

Sleepvaart

26815. BIJL, JAAP, "Augustea" Imprese Marittime e di Salvataggi SpA. Lekko 1997, nr 243, 275-280 (te Augusta op Sicilië gevestigd sleep-, bergings- en offshorebedrijf; met vlootlijst)
26816. -, J.H. Pigott & Son Ltd. Lekko 1997, nr 245, 339-344 (omstreeks 1900 te Grimsby opgericht, in 1972 opgenomen in Humber Tugs Ltd; met vlootlijst)
26817. -, Loucas Matsas & Sons. Lekko 1997, nr 242, 247-252 (in 1886 te Piraeus gestichte firma; met vlootlijst)
26818. -, Tien jaar Howard Smith (UK) Ltd: 1987-1997. Lekko 1997, nr 243, 298-299
26819. BORG, AB, Sleepdiensten in de Rotterdamse haven: "concullega's" houden elkaar scherp. BW 53, 1998, 87-89
26820. KONING, W. DE, N.J. OUWEHAND, ITC, een gedenkwaardig jubileum. Lekko 1998, nr 246, 11-22 (Internationale Transport Contractors B.V. te Haarlem, opgericht 1973)
26821. MÜNCHING, L.L. VON, Het slepen van het "Valparaiso-dok". Lekko 1997, nr 243, 282-283 (in 1924 van Nederland door twee sleepboten van Bureau Wijsmuller naar de westkust van Zuid-Amerika gesleept)

Baggerbedrijf

26822. GRÜNERT, MANFRED, RONALD PIECHULEK, EGON WIRTH, Zwischen Schlick und Mergel: Entwicklung der Nassbaggerei in Deutschland. Rostock, Schifffahrtsmuseum, 1997, 40 p., ill.
26823. VANDERSMISSEN, HANS, Nederlandse baggeraars: grotere schepen, preciezere techniek. MN 86, 1997/98, 9, 4-9 (met kort historisch overzicht)

Pleziervaart - watersport

26824. BEZEMER, HENK, Vier zomers zeilen: vier expedities op volle zee met een waarschip 570. Bunschoten, Uitgeverij Hollandia, 1997, 142 p., ill.
26825. DIXON, MARK, Ocean yacht navigation: today and yesterday. Navigation News 1997, juli/augustus, 11-13
26826. LINDEMALM, MATS, Carlskrona Båt Eskader. AMK 1997, 79-87
26827. RUDOLPH, BRUCE, Senator W.E. Sanford and his yacht Naiad. Freshwater 12, 1997, 1, 3-14
26828. SWINSEAD, DAVID, The Bembridge

Redwings. Chale, Isle of Wight, Cross Publishing, 1996, 158 p., ill. (zeiljachten van de in 1896 opgerichte Bembridge Yacht Club)

De mens op zee en in de haven

26829. ACDA, G.M.W., H. Ferwerda (1885-1942). In: (G. Teitler, W. Klinkert (eds.)) Kopstukken uit de krijgsmacht (Amsterdam, 1997) 61-78
26830. ALLEN, NANCY, Fair seafarer: a honeymoon adventure with the Merchant Marine. Bridgehampton (NY), Bridge Works Publishing, 1997, 224 p., ill. (een reis in 1994 aan boord van de M/V Endurance)
26831. ALPHEN, MARC A. VAN, Education and training of officers of the Royal Netherlands Navy (1829-1870). (Proceedings) New interpretations in naval history (Annapolis, MD, 1997) 164-172
26832. ASHWORTH, WILLIAM J., "System of terror": Samuel Bentham, accountability and dockyard reform during the Napoleonic Wars. SoH 23, 1998, 1, 63-79
26833. BIGET, DENIS, Histoire des écoles de pêches maritimes: contribution à une ethno-sociologie des populations littorales. Spézet, Nature & Bretagne Coop Breizh, 1997, 132 p., ill. (behandelt de periode eind 19de eeuw tot circa 1996)
26834. BOELE VAN HENS BROEK, P.R., Ervaringen van een adelborst gedurende de oorlog 1940-1942. MB 108, 1998, 24-30
26835. BÖHME, KLAUS-R., The Swedish Navy and the U.S. Naval War College. (Proceedings) New interpretations in naval history (Annapolis, MD, 1997) 154-163
26836. BOOGH, P.W.F.J., De eretekenen van Eilert de Haan. Mars et Historia 32, 1998, 2, 12-14 (een marineofficier in Suriname, 1865-1910)
26837. BOULLET, FRANÇOIS, COLETTE BOULLET, Ex-voto marine. Rennes, Éditions Ouest-France, 1996, 119 p., ill.
26838. BOYD, CYNTHIA, "Come on all the crowd, on the beach!": the working lives of beachwomen in Grand Bank, Newfoundland, 1900-1940. In: (James E. Candow, Carol Corbin (eds.)) How deep is the ocean? (Cape Breton, 1997) 174-184
26839. BROWN, PATRICE C., The Panama Canal: the African American experience. Prologue 29, 1997, 122-126
26840. CABOT, JEAN, Un Vénitien "redécouvre" Terre-Neuve (1497): certitudes et incertitudes généalogiques. (Proceedings) Méditerranée, mer ouverte (Marseille, 1997) 145-158
26841. CLAESSON, URBAN, Een Zweedse zee-manspredikant in Rotterdam, 1940-1944: vernietiging van een kerk en strijd voor de wederopbouw. RJ 1997, 371-402
26842. COCHRANE, THOMAS, The autobiography of a seaman, Volume II; Tom Pickaxe (introd.). Londen, Constable Publishers, 1996, 488 p., ill.
26843. CORLOBÉ, MICHEL, L'École des fusiliers marins. Le Faouët, LIV'Éditions, 1998, ill. (beschrijft de geschiedenis vanaf de oprichting in 1856 tot heden)
26844. CRANE, ELAINE FORMAN, Ebb tide in New England: women, seaports and social change, 1630-1800. Boston (MA), Northeastern University Press, 1998, 333 p., ill.
26845. CROIZAT, VICTOR J., Journey among warriors: the memoirs of a marine. Shippensburg (PA), White Mane Publishing Company, 1997, 233 p., ill.
26846. DAVIDSON, ROBERT, The incidence of scurvy in sixteenth- and seventeenth-century voyages to the Canadian Arctic. Polar Record 32, 1996, nr 182, 229-236
26847. DICKINSON, H.W., "Britannia rules": the early years of modern Royal Navy officer training. (Proceedings) New interpretations in naval history (Annapolis, MD, 1997) 141-153
26848. DISSEL, A.M.C. VAN, J.J. baron Melvill van Carnbee (1776-1833). In: (G. Teitler, W. Klinkert (eds.)) Kopstukken uit de krijgsmacht (Amsterdam, 1997) 9-24
26849. DOANE, BENJAMIN, Following the sea. Halifax (NS), Nimbus Publishing, 1997, 275 p., ill. (autobiografische impressies van een zeeman uit het midden van de 19de eeuw)
26850. DOUBLET, JEAN, Le Honfleurais aux sept naufrages: Jean Doublet (1655-1728), pêcheur de morues, corsaire lieutenant de Jean Bart. Parijs, L'Harmattan, 1996, 302 p., ill.
26851. DRAAISMA, KEES, Villa de wanhoop: een verhaal over een huis aan de gouden hoep. Heiloo, eigen uitgave, 1997, 116 p., ill. (studie naar de geschiedenis van een Friese visserswoning te Roptazijl en naar haar bewoners)
26852. DRAKE, KELLY S., The Seaman's Protection Certificate as proof of American citizenship for black sailors. LMS 50, 1998, 1, 11-14
26853. DUDLEY, WILLIAM S., James Fenimore Cooper's Ned Myers: a life before the mast. AN 57, 1997, 323-329 (voor Cooper: zie nr 26329)
26854. FIELDS, LESLIE LEYLAND, The entangling net: Alaska's commercial fishing women tell their lives. Chicago (IL), University of Illinois Press, 1997, 156 p., ill.
26855. FRANKLIN, WAYNE, Cooper as passenger. AN 57, 1997, 351-357
26856. FREESE, HANS, Die Lebenserinnerungen des Marine-Stabsmusikmeisters Max Kühne, Teil 2. S&Z 47, 1998, 19-23 (vervolg van nr 24955)
26857. GAZELEY, I., P. RICE, Wages and employment in Britain between the wars: quarterly evidence from the shipbuilding industry. Exp. Economic History 33, 1996, 296-318
26858. GILJE, PAUL A., On the waterfront: maritime workers in New York City in the Early Republic, 1800-1850. NYH 77, 1996, 395-426
26859. GØBEL, ERIK (ed.), Glimt fra de Dage, der gik: Troenseskipper Christian L. Sørensen erindringer 1894-1928. Kopenhagen, Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning, 1997, 263 p., ill.
26860. HALLEY, MORGIANA P., "Death was their escort, and glory passed them by": life in the marine convoys of World War II. NM 7, 1997, 1, 45-54
26861. HANSEN, HENRIK L., OLAF C. JENSEN, Fiskeriet har sin pris: om dødsulykker i dansk fiskeri 1989-96. Sjak'ten 1997 (verschenen 1998) 56-73 (met Engelse samenvatting)
26862. HATTENDORF, JOHN B., Joshua Slocum: the first solo circumnavigator. LMS 50, 1998, 1, 23-25
26863. HAY, KENNETH M., JOY ROBERTS, The sea voyages of Edward Beck in the 1820s. Bishop Auckland, Durham, Pentland Press, 1996, 221 p.
26864. HENNINGSEN, H., Der Schiffskoch im Wandel der Zeiten. In: (W. Steusloff (ed.)) Auf See und am Land (Rostock, 1997) 59-68
26865. HERMAN, JAN K., Battle Station Sick Bay: Navy medicine in World War II. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 266 p., ill.
26866. HES, M.E.M. VAN, Meevaren met J.J. Slauerhoff, scheepsarts: de dichter, schrijver Slauerhoff als scheepsarts aan boord van Nederlandse koopvaardijsschepen, 1924-1935. Leiden, eigen uitgave, 1998, 56 p., ill. (doctoraalscriptie RUL)
26867. HESPANHA, A.M. (ed.), Vasco da Gama. Oceanos (Lissabon), nr 33, jan/mrt 1998, 175 p., (kleur)ill. (bundel met tien artikelen over de persoon Vasco da Gama, over zijn reis in 1497/98 rond Kaap de Goede Hoop naar

- India en over de culturele context waarin die reis plaatsvond)
26868. JENSEN, JØRGEN, A Danish sailor's view of Hawai'i in 1846. *The Hawaiian Journal of History* 30, 1996, 105-118
26869. JUNGSLAGER, G., A.F. Gooszen (1824-1905). In: (G. Teitler, W. Klinkert (eds.)) *Kopstukken uit de krijgsmacht* (Amsterdam, 1997) 45-60
26870. KAUKIAINEN, YRJÖ, The maritime labour market: skill and experience as factors of demand and supply. (*Proceedings*) *Frutta di Mare: evolution and revolution in the maritime world in the 19th and 20th centuries* (Amsterdam, 1998) 153-159
26871. KENNERLEY, ALSTON, The Seamen's Union, the National Maritime Board and Firemen: labour management in the British mercantile marine. *NM* 7, 1997, 4, 15-28
26872. KETTENBACH, GÜNTER, Schulschiff und Religion: bilden und genesen, Werte und Persönlichkeitsbildung. Frankfurt a/M. Peter Lang Verlag, 1997, 444 p., ill.
26873. KINGHORN, A.W., Away to sea: life in Blue Star and Golden Line. Cullercoats, North Shields, P.M. Heaton, 1996, 255 p., ill. (*autobiografisch verslag van kapitein Kinghorn van zijn activiteiten bij twee rederijen*)
26874. KORTUM, KARL, Annals of the Pacific steam schooners. *Sea History* 1997/98, nr 83, 40-42
26875. LA JONQUIERE, CHRISTIAN DE, Les marins français sous Louis XVI: guerre d'indépendance américaine. Issy-les-Moulineaux, Muller, 1996, 293 p., ill.
26876. LAMBERT, ANDREW D., History, strategy, and doctrine: Sir John Knox Laughton and the education of the Royal Navy. (*Proceedings*) *New interpretations in naval history* (Annapolis, MD, 1997) 173-190
26877. LANDRY, NICOLAS, Transmission du patrimoine dans une colonie de Pêche: analyse préliminaire des inventaires après-décès à Plaisance au XVIIIe siècle. In: (A.J.B. Johnston (ed.)) *French Colonial History* (East Lansing, MI, 1997) 156-170
26878. LANGLEY, HAROLD, Images of the sailor in the novels of James Fenimore Cooper. *AN* 57, 1997, 359-370 (voor Cooper: zie nr 26329)
26879. LETROSNE, JACQUES, Le Col Bleu. *Nepuntia* 1997, nr 208, 25-31 (betreft de uniformen van de Franse marine in de 19de eeuw)
26880. LONGHI, JIM, Woody, Cisco, & Me: seamen three in the Merchant Marine. Urbana, University of Illinois Press, 1997, 277 p., ill.
26881. MACDONALD, D.A., Social history in a Newfoundland outpost: Harbour Breton 1850-1900. In: (James E. Candow, Carol Corbin (eds.)) *How deep is the ocean?* (Cape Breton, 1997) 91-106
26882. MACKENZIE, KEN, The blue ribbon. *Argonauta* 15, 1998, 2, 3-5 (eerbewijzen op schepen bij het overlijden van de eigenaars, eind 19de, begin 20ste eeuw)
26883. MALLOY, M., Whaling brides and whaling brothers: the Lawrences of Falmouth. Falmouth (MA), Falmouth Historical Society, 1997, 27 p., 13 ill.
26884. MAXTONE-GRAHAM, JOHN (ed.), Titanic survivor: the newly discovered memoirs of Violet Jessop who survived both the Titanic and Britannic disasters. Dobbs Ferry (NY), Sheridan House, 1997, 238 p., ill.
26885. MIGNON, ALAIN, Quarante trois ans de marine pour vivre autrement. Éditions Alain Bargain, 1997, 240 p., ill.
26886. MILLER, IAN A., Voyages into eternity. Bishop Auckland, Durham, Pentland Press, 1997, 308 p., ill. (*autobiografische herinneringen uit de periode voor en tijdens WOII; vooral de ontwikkelingen op het terrein van navigatie en oceanografie komen aan bod*)
26887. MORTENSØN, O., Dänische Frachtsegelschiffe und ihre Mannschaften, 1900-1950. In: (W. Steusloff (ed.)) *Auf See und am Land* (Rostock, 1997) 43-58
26888. MUENS, H., Das Bild des Seemannes im Lied. In: (W. Steusloff (ed.)) *Auf See und am Land* (Rostock, 1997) 187-204
26889. NEUSCHEL, FRED, Sailors as entrepreneurs in a Great Lakes maritime village. *NM* 8, 1998, 1, 65-82
26890. NIEHAUS, H., Viermaal Tumaco. *De Kroonvaarders* 13, 1997, 4, 22-25 (*impressies van de auteur n.a.v. zijn bezoeken aan dit havenstadje vlak bij de grens van Colombia met Ecuador*)
26891. NIGHTINGALE, CLIVE, The ship's cooper. *MS* 1997, nr 102, 28-32
26892. NÖLDEKE, HARTMUT, 150 Jahre deutsche Marine: 150 Jahre Marinesanitätsdienst: ein kritischer Rückblick. *S&Z* 47, 1998, 10-18
26893. NØSTDAL, KARI, Jente i utenriksfart for 50 år siden. *NSA* 1996 (verschenen 1997), 85-124 (*autobiografische impressies en herinneringen aan de vaart op passagiers- en koopvaardischepen kort voor en na WO II; met Engelse samenvatting*)
26894. O'TOOLE, JAMES M., Racial identity and the case of Captain Michael Healy, USRCS. *Prologue* 29, 1997, 191-201
26895. OTTERSTAD, ODDMUND, Three places, three life modes, and three realities: wealth and poverty in three Norwegian fishing communities. (*Proceedings*) *Marine resources and human societies* (St. John's, NF, 1997) 411-473
26896. PEARSON, THEODORE BOWLING, Richmond Pearson Hobson: naval hero, reformer, and "the most-kissed man" in America. *Alabama Review* 50, 1997, 174-180
26897. PETERS II, JAMES S., The saga of black Navy veterans of World War II: an American triumph. San Francisco, International Scholars Publications, 1996, 160 p., ill.
26898. REIDY, JOSEPH P., Black Jack: African American sailors in the Civil War Navy. (*Proceedings*) *New interpretations in naval history* (Annapolis, MD, 1997) 213-222
26899. REYNAUD, FÉLIX, Les ex-voto témoins du rayonnement spirituel de Notre-Dame-de-la-Garde. (*Proceedings*) *Méditerranée, mer ouverte* (Marseille, 1997) 789-802
26900. RICHTER, HARTMUT, Eine Reise als Moses auf einem damals hochmodernen westdeutschen Frachtschiff. *Das Nordlicht* 6, 1998, nr 18, 20-25 (betreft een reis in 1953 op de *Waldemar Peter*)
26901. ROSS, W. GILLIES, This distant and unsurveyed country: a woman's winter at Baffin Island, 1857-1858. Montreal (QC), McGill-Queen's University Press, 1998, 304 p., ill. (*gebaseerd op het dagboek van Margaret Penny die met haar man, kapitein William Penny, op de walvisvaarder Lady Franklin in de Canadese arctische wateren overwinterde*)
26902. SCHIPPER, PAUL DE, De mannen van de Paal [in Zeeland]. *Consent*, voorjaar 1997, 10-12
26903. SCHOONOORD, D.C.L., E.J. van Holthe (1896-1967). In: (G. Teitler, W. Klinkert (eds.)) *Kopstukken uit de krijgsmacht* (Amsterdam, 1997) 79-98
26904. SCHRANK, WILLIAM E., The failure of Canadian Seasonal fishermen's unemployment insurance reform during the 1960s and 1970s. *Marine Policy* 22, 1998, 67-81
26905. SHERIDAN, TOM, The old order and the new: contrasts in the responses of Australian and overseas shipowners to full employment on the waterfront, 1944-52. *Labour History* nr 73, 1997, 142-168
26906. STAPELKAMP, H., G. Fabius (1806-1888). In: (G. Teitler, W. Klinkert (eds.)) *Kopstukken uit de krijgsmacht* (Amsterdam, 1997) 25-44
26907. STOCKDALE, JAMES B., Experiences as a POW in Vietnam. *NWCR* 51, 1998, 1, 81-86 (*verscheen eerder in NWCR van januari/februari 1974*)
26908. SÆTRA, GUSTAF, International labour market for seamen 1600-1900: Norway and Norwegian participation. Kristiansand, Høgskolen i Agder, 1996, 80 p., ill. (*uitgebreide versie van nr 25985*)
26909. VELDEN, B. VAN DER, 't Tijdverdrif van Jan van Amstel, 1618-1669, capiteyn te water. *Schijndel*, eigen uitgave, 1997, 239 p., ill.
26910. VERBOUT-WAMSTEKER, ANNET, Navigatieopleidingen aan de Fundaties van Renswoude 1756-1795. *TvZ* 17, 1998, 37-56
26911. WALLACE, WILLIAM L., Up the grades on ore boats: from coal passer to wheelsman to third mate. *Inland Seas* 53, 1997, 178-191
26912. WEGENER SLEESWYK, ANDRÉ, FIK MEIJER, The water supply of the Argo and other oared ships. *MM* 84, 1998, 131-138
26913. WEINHAEUER, KLAUS, Labour market, work mentality and syndicalism: dock labour in the United States and Hamburg, 1900-1950s. *IRSH* 42, 1997, 219-252
26914. WILLIAMS, KATHLEEN BROOME, Women ashore: the contribution of WAVES to US naval science and technology in World War II. *NM* 8, 1998, 2, 1-20
26915. WIND, P. DE, Volle kracht achteruit! Sneek, Bosman & Bosman, 1998, 126 p. (*autobiografisch; de auteur werkte als scheepswerktuigkundige bij verschillende rederijen*)
26916. WIT, ANNETTE DE, Work and property in a Dutch fishing community: the social position of Maassluis fishermen in the seventeenth century. (*Proceedings*) *North Atlantic fisheries: markets and modernisation* (Esbjerg, 1998) 77-98
26917. WOOLACOTT, ANGELA, "All this is the empire, I told myself": Australian women's voyages "home" and the articulation of colonial whiteness. *AHR* 1997, nr 102, 1003-1029
26918. WORTH ESTES, J., Naval surgeon: life and death at sea in the age of sail. Canton (MA), Science History Publications, 1998, 266 p., ill. (*op basis van de klinische aantekeningen van Peter St. Medard, chirurgijn aan boord van het Amerikaanse fregat New York, betreffende de jaren 1802 en 1803*)
26919. ZHANG WENQIN, Worship of seafarers'

- patron deities and East-West cultural interflow in Macao. *Review of Culture (Macao)* 2nd series, nr 27/28, 1996, 63-78
26920. (N.N.), Documenta: Abolición de penas corporales afflictivas en buques de guerra y arsenales. *RHN* 15, 1997, nr 59, 81-84
26921. -, Te Rotterdam ben ik geboren ... Rotterdam, Maritiem Museum "Prins Hendrik", 1997, 12 p. (*teksten bij tentoonstelling*)
- Schip en scheepsbouw - algemeen**
26922. BASBERG, BJØRN L., The floating factory: dominant designs and technological development of twentieth-century whaling factory ships. *NM* 8, 1998, 1, 21-37
26923. BIDDLE, RANDLE McLEAN, Researching and modeling San Francisco Bay scow schooners. *NRJ* 42, 1997, 133-144
26924. BLOESCH, PAUL, Les barques de Bellerive (lac Léman) de 1671: transfert de technologie et manifestation princière. (*Proceedings*) Méditerranée, mer ouverte (Marseille, 1997) 255-270
26925. BLUE, LUCY, Boats of South Asia. *IJNA* 26, 1997, 339-343
26926. BOEKENOOGEN, GIDEON, Niederländischer Schiffbau am Beispiel der Batavia: wassertechnische Betrachtungen der niederländischen Schiffe des 17. Jahrhunderts; übersetzt von Theo Depenbrock. *Logbuch* 34, 1998, 65-69
26927. BÖNISCH, OTTO, Die deutschen Schulschiffe 1818 bis heute. Hamburg, Köhlers Verlagsgesellschaft, 1998, 140 p., ill.
26928. BOWEN, JOHN, Miniature merchant ships: a guide to waterline ship modelling in 1/1200 scale. Londen, Conway Maritime Press, 1997, 218 p., ill.
26929. BROWN, D.K. (ed.), The design and construction of British warships 1939-1945: the official record - Vol. 2: Submarines, escorts and coastal forces. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1996, 158 p., ill.
26930. -, The design and construction of British warships 1939-1945: the official record - Vol. 3: Landing craft and auxiliary vessels. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1996, 168 p., ill.
26931. BURTON, ANTHONY, The rise and fall of British shipbuilding. Londen, Constable, 1996, 272 p., ill.
26932. CHRISTENSEN, A.E., Der Uebergang von der Klinker- zur Kraweeltechnik im skandinavischen Kleinschiffbau. In: (*W. Steusloff (ed.) Auf See und am Land (Rostock, 1997)*) 101-116
26933. CORVOL, ANDRÉE e.a., Du bois dont on fait les vaisseaux ...: de l'arbre en sa futaie à la figure de proue sculptée, 1650-1850. Vincennes, Service historique de La Marine, 1997, 96 p., ill.
26934. DARR, ROBERT, A historic gillnetter from the Pacific Coast. *WB* 1998, nr 141, 37-39
26935. DAVIS, ROBERT C., Venetian shipbuilders and the Fountain of Wine. *PP* 1997, nr 156, 55-86
26936. FOURQUIN, NOEL, Echanges techniques et lexicologiques entre Méditerranée et Océan. (*Proceedings*) Méditerranée, mer ouverte (Marseille, 1997) 285-306
26937. GRAY, WILLIAM M., TIMOTHY C. DU VENNET, Wood & Glory: Muskoka's classic launches. Erin (ON), Boston Mills Press, 1997, 159 p., ill.
26938. GRIFFITHS, PATRICK, History of the B.Y.M.S., part 2. *WI* 34, 1997, 128-135 (*vervolg van nr 26021; BYMS: British Yard Minesweepers*)
26939. HAASUM, SIBYLLA, INGRID KAIJSER (eds.), Människör och båtar i Norden. SAS 1998-1999, 338 p., ill. (*kleine bootypen in Scandinavië, de Shetland-eilanden, de Fær Oereilanden, IJIsland en Estland*)
26940. HAGBERG, JAN, Spica. *AMK* 1997, 120-124 (*Zweeds type torpedoboten*)
26941. HEUVEL, A.J. VAN DEN, Die Rekonstruktion der Kamper Kogge; übersetzung: Horst Menzel. *Logbuch* 34, 1998, 72-78
26942. HÖCKMANN, OLAF, The Liburnian: some observations and insights. *IJNA* 26, 1997, 192-216 (*betreft een veelvuldig in Romeinse bronnen genoemd oorlogsschip*)
26943. JOHNMAN, LEWIS, Old attitudes and new technology: British shipbuilding 1945-1965. (*Proceedings*) Frutta di Mare: evolution and revolution in the maritime world in the 19th and 20th centuries (Amsterdam, 1998) 133-152
26944. JOYCE, LORNE, Fish boats under sail. *Inland Seas* 53, 1997, 2-14
26945. LINTSEN, HARRY W., Concepts for the study of innovation: evaluation of the Dutch shipbuilding industry in historical perspective. (*Proceedings*) Frutta di Mare: evolution and revolution in the maritime world in the 19th and 20th centuries (Amsterdam, 1998) 115-121
26946. MARDEN, LUIS, Restoring old ironsides. *National Geographic* 191, 1997, 6, 38-53
26947. MARZARI, MARIO, Il bragozzo: storia e tradizioni della tipica barca da pesca dell'adriatica. Milaan, Mursia Editore, 1997, 189 p., ill.
26948. McCALIP, DANA L., Britomart Class Gunboats. *MS* 1997, nr 102, 5-14 (*in de periode 1859-1861 gebouwd bij particuliere scheepswerven en bij de Portsmouth Dockyard*)
26949. MESDAG, MAARTEN VAN, The Boston Hooker: an American cousin [of the Galway Hooker]. *WB* 1998, nr 141, 67-69
26950. -, Galway Hookers: a remarkable revival. *WB* 1998, nr 141, 60-67
26951. MOWAT, ROBERT J.C., The logboats of Scotland. Oxford, Oxbow Books, 1996, 166 p., ill.
26952. OOSTERWIJK, BRAM, Zes maal Rotterdam: de geschiedenis van een reeks fameuze HAL-schepen. Amsterdam, Van Soeren & Co., 1998, 352 p., ill.
26953. PALMER, COLIN, Survival through evolution: the boats of Bangladesh. *WB* 1997, nr 139, 64-73
26954. PERESTIUK, IHOR, River warships from the heart of Ukraine. *WI* 34, 1997, 165-167
26955. POILROUX-DELEUZE, HUBERT, Typologie des embarcations: étude de quelques cas de diffusion historiquement prouvés. (*Proceedings*) Méditerranée, mer ouverte (Marseille, 1997) 271-284
26956. PROULX, GILLES, Une nef pour Jacques Cartier. *Neptunia* 1997, nr 208, 3-15 (*betreft koopvaardijschepen uit de 16de eeuw*)
26957. RABEL, JÜRGEN, Die Terminologie des Schonerriggs: ein unlösbares Rätsel. *Logbuch* 34, 1998, 15-19
26958. RIETH, ERIC, La méthode méditerranéenne du trébuchet dans la conception des navires: quelques repères chronologiques. (*Proceedings*) Méditerranée, mer ouverte (Marseille, 1997) 307-322
26959. ROHWER, JÜRGEN, The development of strategic concepts and shipbuilding programmes for the Soviet Navy, 1922-1953: Stalin's battleships and battlecruisers. *NM* 7, 1997, 3, 51-61
26960. SCHUBERT, J., Die Schiffe der Köln-Düsseldorfer. *Navicula* 39, 1998, nr 209, 5937-5939 (*vlootlijst*)
26961. TILLEY, A.F., Ancient warships: a scientific approach. (*Proceedings*) New interpretations in naval history (Annapolis, MD, 1997) 3-26
26962. TIX, HEIKE, De ontstaansgeschiedenis van de Marker Rondbouw. *SZ* 22, 1998, 6, 39-42
26963. TRANCHANT, MATHIAS, Méditerranée et genèse du navire moderne: l'intervention basque (XIVe-XVe siècles). (*Proceedings*) Méditerranée, mer ouverte (Marseille, 1997) 239-254
26964. TUCHSCHERER, MICHEL, A propos de l'assemblage de trois navires ottomans dans l'arsenal de Suez (1762-1767). (*Proceedings*) Méditerranée, mer ouverte (Marseille, 1997) 323-334
26965. VOSMER, TOM, Indigenous fishing craft of Oman. *IJNA* 26, 1997, 217-235
26966. WEGENER SLEESWYK, ANDRÉ, MARJOLIJN WEGENER SLEESWYK, Joseph Furttentbach en de "Holländische Nave". *TvZ* 17, 1998, 3-14
26967. WIMMERS, HENK J., Evolution and revolution in the development of shipbuilding materials. (*Proceedings*) Frutta di Mare: evolution and revolution in the maritime world in the 19th and 20th centuries (Amsterdam, 1998) 123-131
26968. WINFIELD, RIF, The 50-gun ship. Londen, Chatham Publishing, 1997, 128 p., ill.
- Schip en scheepsbouw - scheepsbouw**
26969. BELLAMY, MARTIN, English master shipwrights to the Danish crown, 1570-1680. *MM* 84, 1998, 215-218
26970. BRANDSMA, BEIN, Honderd jaar Brandsma Rohel: een scheepsbouwersgeslacht vergroeid met hout. Augustinusga, eigen uitgave, 1998, 95 p., ill.
26971. BREYER, SIEGFRIED, Stapelläufe auf deutschen Schiffswerften 1875-1939. Wölfersheim-Berstadt, Podzun-Pallas-Verlag, 1997, 88 p., ill.
26972. HENDRIKSEN, JAN, Honderddertig jaar "Moed en Trouw" in de Paal: vijf geslachten Verras bouwen hengsten en hoogaarzen. Consent, voorjaar 1997, 4-8
26973. HOPKINS, FRED, Ferro-concrete shipbuilding in Wilmington, North Carolina, during world war I. *StB* 1997, nr 222, 115-125
26974. KAAK, MAURICE, De gealvaniseerde stalen boten van Thoen. *SZ* 22, 1998, 4, 13-18 (*betreft de werf van Frans Thoen te Boom aan de Rupel, gesticht aan het eind van de jaren twintig van deze eeuw*)
26975. KÖPCKE, ALFRED, Meine Lehrzeit bei August Neptun in Rostock. *Das Nordlicht* 6, 1998, H. 19, 4-10
26976. SAXBY, DAVID, DAMIEN GOODBURN, Seventeenth-century ships' timbers and dock on the Thames waterfront at Bellamy's wharf, Rotherhithe, London SE16. *MM* 84, 1998, 173-192
26977. WOOD, VIRGINIA STEELE, William Doughty (1773-1859): naval constructor. (*Proceedings*) New interpretations in naval

Schip en scheepsbouw - schip

26978. AKKERMAN, P., MV Oranje. MS 1998, nr 103, 47-55 (in 1939 gebouwd op de werf van de Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij)
26979. -, SMS Tegetthof: the Austro-Hungarian battleship. MS 1997, nr 102, 20-27
26980. ANDERSSON, P.G., Bremön som museifartyg. AMK 1997, 98-108
26981. APPELQVIST, BÖRJE, Ångslupen Auroras tillblivelse. AMK 1997, 125-130
26982. BAKER, PETER C., photographs by Cecile Goodrich, Sultana: an American colonial schooner: construction details for a miniature model. NRJ 42, 1997, 162-174
26983. BERGLJUNG, INGVAR, Projekt Hiorten: 1600-tals skepp byggs i Karlskrona! AMK 1997, 131-137
26984. BLOT, J.-Y., The Chinese junk: archaeology of a dream. Review of Culture (Macao), 2nd series, nr 27/28, 1996, 201-250
26985. BOBBITT, JOHN M., In pursuit of a Wild Goose. NRJ 42, 1997, 197-212 (gebouwd door Charles E. Ward Engineering Works in Charleston, Virginia in 1926, door brand verloren gegaan in 1935)
26986. BOULAIRE, ALAIN, Naissance d'un porte-avions: le Charles de Gaulle. Brest, Le Télégramme éditions, 1997, 48 p., ill.
26987. BOWEN, JOHN, Californian (1902): the Leyland liner. MS 1997, nr 102, 33-35
26988. -, Sarpedon (1923): the Blue Funnel liner. MS 1998, nr 103, 28-30
26989. BREYER, SIEGFRIED, GERHARD KOOP, Schlachtschiff Bismarck: eine technikgeschichtliche Dokumentation. Augsburg, Bechtermünz Verlag, 1997, 143 p., ill.
26990. BURNINGHAM, NICK, ADRIAAN DE JONG, The Duyfken Project: an age of discovery ship reconstruction as experimental archaeology. IJNA 26, 1997, 277-292
26991. CARLBERG, GUNNAR, Fullriggaren Jarramas. AMK 1997, 88-97 (in 1900 op de marinewerf van Karlskrona op stapel gezet)
26992. CARTER, ROBERT D., The S.S. Sho-Boat: queen of Utah Lake. Utah Historical Quarterly 65, 1997, 64-87
26993. CONNELL, MIKE, DES LIDDY, Cook's Endeavour bark: did this vessel end its days in Newport, Rhode Island? GC 19, 1997, 40-49
26994. DESY, MARGHERITA M., Constitution: Where was she at 100? NRJ 42, 1997, 145-153 (verliet in 1881 de actieve dienst; in de jaren 1992-1996 geheel gerestaureerd en nu weer in staat op eigen kracht te zeilen)
26995. FERNBERG, ERIC M., A tough little boat: the Pogo-- HMCS Labrador's Hydrographical Survey launch. Canadian Military History 5, 1996, 2, 71-76
26996. FREDHOLM, CHRISTER, Motortorpedbåten T 38. AMK 1997, 109-114
26997. FREIVOGL, ZVONIMIR, Schlachtschiff Szent István: Untergang 1918 - Erforschung des Wracks 1995. S&Z 47, 1998, 25-32
26998. GRIFFITHS, R.J.H., The short and active life of a brig-sloop at war: HMS Wolverine 1798-1804. MM 84, 1998, 218-223
26999. GRUNER, GEORGE F., Blue water beat: the two lives of the battleship USS California. Benicia (CA), The Glencannon Press, 1996, 302 p., ill.
27000. HEGEMANS, K., De "Oder": een binnenvaartschip met een bewogen verleden. Modelbouwer 60, 1998, 83-85
27001. HUNT, TONY, BARRIE FLAKELAR, The James Craig returns to her element. Sea History 1997/98, nr 83, 25-27 (gebouwd als de Clan Macleod op de werf van Bartram Haswell & Co te Sunderland; het schip wordt door het Sydney Maritime Museum gerestaureerd)
27002. KELDER, A.R., Vreemde eend in de bijt van "Nederlandse" Liberty's: de "Jan Pieterszoon Coen". BW 53, 1998, 12-13 (in 1944 te Richmond gebouwd)
27003. KLUDAS, MONIKA, Finkenwerder Hochseekutter Landrath Küster: Museumschiff mit Scherbretern und Netzen. Logbuch 34, 1998, 59-64
27004. KROM, TOM, Beurtmotorschip "Vereeniging". Bokkepoet 1998, nr 131, 5-7 (in 1929 gebouwd bij de Werf Vooruit te Spaarndam; voer als beurtschip tussen Beverwijk en Amsterdam, vooral met groente)
27005. LAPINSKI, PATRICK, Legend of a steamer: the John J. Boland. Inland Seas 53, 1997, 15-27
27006. MARQUARDT, KARL HEINZ, HMS Beagle revisited. Sea History 1997/98, nr 83, 44-47
27007. -, HMS Beagle: Survey ship extraordinary. Londen, Conway Maritime Press, 1997, 128 p., ill. (19de-eeuws onderzoeksschip, waarmee ondermeer Charles Darwin zijn reizen ondernam)
27008. -, Projekt: H.M.S. Beagle: ein Modell für das Deutsche Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven. Logbuch 34, 1998, 52-58
27009. MATTHÉE, HANS-JOACHIM, Von der Ostsee ans Schwarze Meer. Das Nordlicht 6, 1998, nr 18, 4-8 (betreft een in 1990-1993 gebouwd dok, eigendom van de regering van Oekraïne en in 1997 naar Duitsland verkocht)
27010. MEAKIN, ALEXANDER C., Happy Birthday America, 1897-1997. Inland Seas 53, 1997, 256-273 (betreft een sleepboot)
27011. MORTENSEN, AXEL, Albert, en færøsk fiskekutter med en britisk fortid. HSK 1997, 53-67 (met Engelse samenvatting)
27012. MOWLL, WILLIAM, Building a working model warship: HMS Warrior 1860. Annapolis (MD), Naval Institute Press, 1997, 200 p., ill.
27013. NÖLDEKE, HARTMUT, Vor 100 Jahren kam in Fahrt: Dampfer Eros/Illkirch. S&Z 1998, nr 48, 21-22 (als het S/S Royal Exchange bij B. Craggs & Sons in Middlesborough gebouwd)
27014. MÜNCHING, L.L. VON, Nederlandse passagiersschepen: Stoomschip "Mecklenburg". MN 86, 1997/98, 9, 27
27015. O'NEILL, NICOLA, The Louisa. Argonauta 14, 1997, 4, 2-5 (omstreeks 1850 door James Yeo te Prince Edward Island gebouwd; de restanten bevinden zich in de River Taff, Cardiff, Wales)
27016. OUWEHAND, N.J., Een keizerin met kuren. Lekko 1997, nr 244, 311-315 (betreft de "Duchess of Richmond", gebouwd in 1929 bij de werf Brown aan de Clydebank)
27017. PAYNE, STEPHEN M., Perpetuating the name of a cruising legend: the new MS Rotterdam. StB 1997, nr 222, 89-98
27018. POPP, GÜNTHER, Rekonstruktions-Studie einer englischen Galeone von etwa 1620: 2. Teil. Logbuch 34, 1998, 10-14 (vervolg van nr 26058)
27019. POTTINGER, JAMES, Steam Trawler Bayflower (1933). MS 1997, nr 102, 61-64
27020. PRYCE, J., Murray Bay (1959): a Great Lakes "Laker". MS 1998, nr 103, 39-41
27021. REINCKE, HEINRICH, BERNHARD SCHULZE, Das Hamburgische Convoy-schiff "Wapen van Hamburg" III: Modell und Geschichte. Keulen, Arbeitskreis Historischer Schiffbau, 1998, 63 p., ill. (facsimile-uitgave van editie Hamburg, 1956)
27022. RHODES, WELLER, Rotterdam VI: flagship for the 21st century. Miami, International Voyager Media, 1997, 127 p., ill.
27023. SCHEIJGROND, BERT, "Bernard van Leer" verkocht. MN 86, 1997/98, 9, 23-25 (in 1965 door Niestern te Delfzijl gebouwd als één van de vijf boten van de "Carlot"-klasse van de N.Z.H.R.M.; in 1997 naar IJssel-land verkocht)
27024. SCHLETTE, J., Het rusteloze bestaan van de Pollux. Bij Vlagen 6, 1997, 3, 35-37 (in 1940 bij Verschure & Co's Scheepswerf en Machinefabriek te Amsterdam voor het Mairozen Instituut gebouwde bark)
27025. SEHERR, GÜNTHER, S.M.S. Vulkan: Hebe- und Dockschiff für U-Boote. Logbuch 34, 1998, 4-9
27026. SOMER, JACK A., Ticonderoga: tales of an enchanted yacht. Mystic (CT), Mystic Seaport Museum, 1997, 256 p., ill.
27027. TATLEY, RICHARD, Northern steamboats: Timiskaming, Nipissing and Abitibi. Erin (Ont.), Boston Mills Press, 1996, 260 p., ill.
27028. THALUND, HENNING, Skonnerten Freia: 100 år i søen. HSK 1997, 68-81 (met Engelse samenvatting)
27029. TURAKHIN, ANATOLY R., Munker: a Russian snow of 1704. MS 1997, nr 102, 37-43
27030. VERKAART, HETTIE, De hengst Jan Korneel. Consent, voorjaar 1997, 24-26 (aan het begin van de 20ste eeuw bij Verras in De Paal gebouwd)
27031. WENTZEL, HANS-GÜNTHER, Der Umbau zweier Kriegsschiffe zu Ostseefahrtschiffen und was mit ihnen weiter geschah. Das Nordlicht 6, 1998, H. 19, 21-27 (betreft de M 607 en de M 608 die in 1950 als de Christian Ivers en de Harald Ivers verder voeren)
27032. WYLLIE, ROBIN H., Maritime Provinces steam passenger vessels. Argonauta 14, 1997, 3, 2-4 (betreft de in 1910 te Mahone Bay gebouwde S.S. Kinburn; vervolg van nr 24213)

Schip en scheepsbouw - scheepsvoortstuwing

27033. GRIFFITHS, DENIS, British marine industry and the Diesel engine. NM 7, 1997, 3, 11-40
27034. LEWIS, WALTER, The first generation of marine engines in Central Canadian steamers, 1809-1837. NM 7, 1997, 2, 1-30

Schip en scheepsbouw - bewapening

27035. FRÖLICH, BERNARD, L'artillerie navale: les canons en bronze. Neptunia 1998, nr 209, 47-56
27036. HOLMQUIST, BENGT M., Ur föremåls-samlingen: kejsarens, konungens och hertigens kanoner: sjöfynd i Östersjön. AMK 1997, 74-78
27037. KEITH, DONALD H., WORTH CARLIN,

- JOHN DE BRY, A bronze cannon from La Belle, 1686: its construction, conservation and display. *IJNA* 26, 1997, 144-158
27038. SMIT, KEES, De kanonnen van Olivier van Noort. *Oud-Utrecht* 71, 1998, 1, 16-19
27039. WITTEWER, CHRISTIAN, Auf der Suche nach den letzten Zeugen des deutschen Schlachtschiffbaus: eind Rundgang durch die schwere Artillerie deutscher Grosskampfschiffe. *S&Z* 1998, nr 4, 23-31
- Maritieme archeologie**
27040. ANFINSON, SCOTT F., The wreck of the USS Essex. *Minnesota History* 55, 1996, 94-103
27041. BESSELAAR, J.A. VAN DEN, J. VAN DER HEIJDEN, Wrak in de Waal bij kilometerraai 884.400. *Westerheem* 47, 1998, 58-63 (*betreft het wrak van een schip uit het begin van de 16de eeuw*)
27042. BROWN, E.D., Protection of the underwater cultural heritage: draft principles and guidelines for implementation of Article 303 of the United Nations Convention on the Law of the Sea. *Marine Policy* 20, 1996, 4, 325-336
27043. CLÉMENT, ETIENNE, Current developments at UNESCO concerning the protection of the underwater cultural heritage. *Marine Policy* 20, 1996, 4, 309-323
27044. COOPER, DAVID J. (ed.), By fire, storm, and ice: underwater archeological investigations in the Apostle Islands. Madison, State Historical Society of Wisconsin, 1996, 170 p., ill. (*herziene uitgave van editie 1991*)
27045. DAVIS, STEPHEN A., Archaeological evidence for pre-contact fishing in the Maritimes. In: (*James E. Candow, Carol Corbin (eds.)*) How deep is the ocean? (Cape Breton, 1997) 1-14
27046. DAYTON, SCOTTIE, Dutch Museum of Ship Archaeology. *MS* 1998, nr 103, 34-38
27047. GAUR, A.S. e.a., Preliminary observations on an 18th-century wreck at Poompuhar (east coast of India). *IJNA* 26, 1997, 118-126
27048. GOURY, MICHEL, Les fouilles archéologiques sous-marines du port naturel de Pomègues-Marseille. (*Proceedings*) Méditerranée, mer ouverte (Marseille, 1997) 335-354
27049. KAHANOV, YAACOV, Wood conservation of the Ma'agan Mikhael shipwreck. *IJNA* 26, 1997, 316-329
27050. LaROE, LISA MOORE, La Salle's last voyage. *National Geographic* 191, 1997, 5, 72-83 (*aanvullende gegevens betreffende het onderzoek naar de "Belle", een schip van 45 ton dat in 1686 bij Texas zonk*)
27051. LARRIO LARA, MIGUEL ANGEL, Envases comerciales bajo el mar: las ánforas del comercio marítimo en la antigüedad: algunas consideraciones teóricas. *RHN* 15, 1997, nr 59, 53-66
27052. MAARLEVELD, TH.J., Archaeological heritage management in Dutch waters: exploratory studies. Lelystad, Nederlands Instituut voor Scheeps- en onderwaterArcheologie, 1998, 205 p., ill.
27053. MARKEY, MIKE, An inscribed stone anchor from Dorset. *IJNA* 26, 1997, 127-132
27054. O'KEEFE, PATRICK J., Protecting the underwater cultural heritage: the International Law Association Draft Convention. *Marine Policy* 20, 1996, 4, 297-307
27055. OKOROKOV, ALEXANDER V., Complex underwater and ground investigations of 16th-18th century settlements in the Baltic. *IJNA* 26, 1997, 293-299
27056. PAESIE, R., De ontdekking van de "Ravesteyn". *Scarabee: Archeologisch Magazine* nr 31, 1997, 4-7 (*de Oostindiëvaarder "Ravesteyn" liep op haar uitreis naar Ceylon op 9 mei 1726 bij de Maladiven op een rif en verging*)
27057. RABAN, AVNER, K.G. HOLLUM (eds.), Caesarea maritima: a retrospective after two millennia. Leiden, E.J. Brill, 1996, 694 p., ill.
27058. RICCARDI, EDOARDO, MICHAEL CHAMBERLAIN, The 1993 season of operations on the Varazze wreck, Liguria, Italy. *IJNA* 26, 1997, 300-305
27059. RIESS, WARREN, GEOFF DANIEL, Evaluation of preservation efforts for the Revolutionary War privateer Defence. *IJNA* 26, 1997, 330-338
27060. SMITH, ARTHUR BRITTON, Legend of the Lake: the 22-gun brig-sloop Ontario, 1780. Kingston (ON), Quarry Press, 1997, 160 p., ill. (*het wrak werd in 1995 op de St. Lawrence River nabij Niagara ontdekt*)
27061. SMITH, B.S., Inquiry into two lead weights found on a wreck in Alderney, Channel Islands. *IJNA* 26, 1997, 133-143
27062. STAMMERS, M.K., The excavation of three Mersey flats at Broad Oak Basin, Parr, Merseyside, 1977. *IJNA* 26, 1997, 236-246
27063. VLIERMAN, KAREL, Kleine bootjes en middeleeuws scheepshout met constructie-details. Dronten, Nederlands Instituut voor Scheeps- en onderwaterArcheologie, 1996, 2 delen, ill.
27064. (N.N.), Bilan scientifique du Département des Recherches Archéologiques Subaquati-
- ques et Sous-Marines: 1996. Parijs, Ministère de la Culture et de la Communication, 1997, 136 p., ill.
- Stuurmanskunst**
27065. BEDNARIK, ROBERT G., The earliest evidence of ocean navigation. *IJNA* 26, 1997, 183-191
27066. BOURGUET, MARIE-NOELLE, CHRISTIAN LICOPPE, Voyages, mesures et instruments: une nouvelle expérience du monde au Siècle des lumières. *AHSS* 52, 1997, 1115-1151
27067. BUSCH, P. VON, Die Kompassrose - Gedanken um ein Jahrhunderte altes Symbol. In: (*W. Steusloff (ed.)*) Auf See und am Land (Rostock, 1997) 205-212
27068. DIXON, CONRAD, Navigation changes direction from art to science. (*Proceedings*) Frutta di Mare: evolution and revolution in the maritime world in the 19th and 20th centuries (Amsterdam, 1998) 19-27
27069. HAPPEL, GÜNTER, Hermann Anschütz-Kaempfe: der Kunsthistoriker als Erfinder des Kreiselkompasses. *S&Z* 47, 1998, 44-49
27070. JENSEN, JØRGEN, Solarstein. *HSK* 1997, 14-21 (*beschrijft een methode om de koers te bepalen met behulp van gepolariseerd licht; met Engelse samenvatting*)
27071. JONKERS, ART R.T., The fading tradition: the declining use of magnetic declination in Dutch pelagic navigation. (*Proceedings*) Frutta di Mare: evolution and revolution in the maritime world in the 19th and 20th centuries (Amsterdam, 1998) 39-63
27072. RANGLES, W.G., The emergence of nautical astronomy in Portugal in the XVth century. *JN* 51, 1998, 1, 46-57
27073. REID, WILLIAM, "The admirable Barr & Stroud 7 x 50": Admiralty pattern 1900A binoculars. *Bulletin of the Scientific Instrument Society* 1997, nr 54, 15-20
27074. SEEGER, HANS, Militärische Ferngläser und Fernrohre in Heer, Luftwaffe und Marine. Hamburg, eigen uitgave, 1996, 484 p., ill.
27075. SEYMOUR, P.A.H., Navigational stimuli in the development of mathematical science. *JN* 51, 1998, 1, 106-116
27076. WARNER, DEBORAH JEAN, John Bird and the origin of the sextant. *Rittenhouse* 12, 1998, 1, 1-11
- Kartografie en oceanografie**
27077. ALLARD, DEAN C., Spencer Baird and the scientific investigation of the Northwest Atlantic, 1871-1887. *NM* 7, 1997, 2, 31-39
27078. BERMEJO, FEDERICO J., The history of the International Hydrographic Bureau. *The Hydrographic Journal* 1997, nr 86, 3-14 en 1998, nr 87, 3-16
27079. BROTTON, JERRY, Trading territories: mapping the early modern world. Londen, Reaktion Books, 1997, 208 p., ill. (*kartografie van de eerste koloniale bezittingen van Europese mogendheden*)
27080. BROWN, STEPHEN R., "All is not gold that glistereth": Frobisher's fool's errand to the Arctic. *Mercator's World* 3, 1998, 1, 26-33
27081. CURTIS, FRANCIS, British charts and surveys c. 1780-1820: the rhetoric of cultural narrative. *TI* 29, 1997, 35-50
27082. EL-SABH, MOHAMMED I. e.a., L'océanographie à l'Université de Québec à Rimouski: 25 ans, 1971-1996. Rimouski, Université du Québec à Rimouski, 1996, 322 p., ill.
27083. JENSEN, THYGE, Omkring et søkort. *Sjak'len* 1997 (verschenen 1998) 8-15 (*behandelt de betrouwbaarheid van zeekaarten en de vraag wat daaruit over kustgebieden en navigatiemogelijkheden te leren valt; met Engelse samenvatting*)
27084. LIGHTENDAG, W.A., The discovery of Antarctica as reflected in maps and charts. *CP* 12, 1997, 3/4, 31-42
27085. PORHEL, JEAN-LUC, L'école d'Hydrographie de Dunkerque. *RSDHA* 31, 1997, 264-289
27086. RUBIN, MARTIN J., John Biscoe's meteorological and oceanographic observations in the Southern Ocean, 1830-1832. *Polar Record* 33, 1997, nr 184, 39-46
27087. WEIR, GARY E., Surviving the peace: the advent of American naval oceanography, 1914-1924. *NWCR* 50, 1997, 4, 85-103
27088. WHITFIELD, P., New found lands: maps in the history of exploration. Londen, The British Library, 1998, 200 p., (kleur)ill.
- Havens en waterwegen**
27089. ANDREAE, CHRISTOPHER, Lines of country: an atlas of railway and waterway history in Canada. Erin (Ont.), Boston Mills Press, 1996, 240 p., ill.
27090. BAETENS, ROLAND, Croissance portuaire et urbanisation: le cas d'Anvers (XIXe siècle). *NM* 8, 1998, 2, 51-59
27091. BLOM, I. e.a., 65 Jaar Havenbedrijf, 1932-1997. Rotterdam, Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam, 1997, 96 p., foto's
27092. BOES, ALBERT, Een kleine eeuw zeegaande schepen op de Zaan. *Met Stoom* 1998, nr 28, 9-10

27093. -, IJsbreken op de Zaan. Met Stoom 1998, nr 28, 6-7
27094. BROEZE, FRANK, Geostrategy and navy-ports in the Indian Ocean since c. 1970. *Marine Policy* 21, 1997, 345-362
27095. BYSKOV, SØREN, Esbjerg fiskerihavn 1997: en situationsrapport. Sjak'len 1997 (verschenen 1998) 42-55 (met Engelse samenvatting)
27096. COLTHEART, LENORE, Between wind and water: a history of the ports and coastal waterways of New South Wales. Sydney, Hale and Iremonger, 1997, 208 p., ill.
27097. DEAN, R., The unfinished Leominster canal. *Journal of the Railway & Canal History Society* 32, 1996, 82-87
27098. EHLE, JAY C., Cleveland's harbor: the Cleveland-Cuyahoga County port authority. Kent (OH), Kent State University Press, 1996, 197 p., ill.
27099. GØBEL, ERIK, Management of the Port of Saint Thomas, Danish West Indies, during the nineteenth and early twentieth centuries. *NM* 7, 1997, 4, 45-63
27100. HORNSBY, STEPHEN J., Discovering the mercantile city in South Asia: the example of early nineteenth-century Calcutta. *Journal of Historical Geography* 23, 1997, 2, 135-150
27101. HUNT, W.M., The promotion of the Grant-ham canal. *Journal of the Railway & Canal History Society* 32, 1996, 12-25
27102. JACKSON, JOHN N., The Welland canals and their communities: engineering, industrial, and urban transformation. Toronto, University of Toronto Press, 1997, 535 p., ill.
27103. JARVIS, ADRIAN, Attempts at reducing the expenditure of the port of Liverpool, 1836-1913. (*Proceedings*) *Frutta di Mare: evolution and revolution in the maritime world in the 19th and 20th centuries* (Amsterdam, 1998) 177-193
27104. JONG, H. DE, N.G.M. MUYEN, Van Vianen tot Gorinchem: bruggen over het Merwedekanaal. Utrecht, Stichting Matrijis, 1998, 112 p., ill. (bestedt ook aandacht aan de ontstaansgeschiedenis van het kanaal)
27105. KELLER, ALLAN, Life along the Hudson. Bronx (NY), Fordham University Press, 1997, 272 p., ill. (herziene editie van publikatie uit 1976)
27106. LABASSE, JEAN, L'avenir incertain de la liaison Rhin-Rhône. (*Proceedings*) *Méditerranée, mer ouverte* (Marseille, 1997) 689-694
27107. LAFI, NORA, Tripoli de Barbarie: port de mer, port du désert (1795-1835). (*Proceedings*) *Méditerranée, mer ouverte* (Marseille, 1997) 657-666
27108. LONCHAMBON, CATHERINE, De Marseille au Septentrion via le bac de Noves. (*Proceedings*) *Méditerranée, mer ouverte* (Marseille, 1997) 367-388
27109. MARE, ERIC DE, The canals of England. Stroud, Gloucs., Sutton Publishing, 1996, 124 p., ill. (heruitgave van editie 1950 met het voorwoord van de editie 1987)
27110. McDUGALL, DAVID J., Liquor smuggling on the St. Lawrence River in the early 1920s. *Argonauta* 15, 1998, 1, 7-13
27111. MERGER, MICHELE, The navigable waterways of France under the Second Empire, 1851-70. *The Journal of Transport History* 18, 1997, 93-115
27112. MORENO RICO, JAVIER, La construcción del puerto industrial de Barcelona (1860-1906). *RHN* 15, 1997, nr 59, 25-40
27113. OLUKOJU, AYODEJI, Government and port administration in Japan in the aftermath of the Port and Harbour Law of 1950. *NM* 7, 1997, 4, 65-80
27114. PEDERBY, R.B., Navigation on the River Thames between London and Oxford in the late middle ages: a reconsideration. *Oxoniensia* 61, 1996, 311-340
27115. PENNANEN, GARRY, Battle of the titans: Mitchell Hepburn, Mackenzie King, Franklin Roosevelt, and the St. Lawrence Seaway. *Ontario History* 89, 1997, 1, 1-21
27116. PUERTA RUEDA, NATIVIDAD DE LA, Management and finance in nineteenth-century Spanish ports. *NM* 7, 1997, 3, 41-49
27117. ROSEVEARE, H.G., "The damned combination": the port of London and the wharfingers cartel of 1695. *London Journal* 21, 1996, 97-111
27118. SLUIS, W., Het Panamakanaal. *MN* 86, 1997/98, 9, 28-30
27119. TWYMAN, LUCILLE, An engineering debacle: the story of the Vetch harbour engineering works at Port Natal. *Historia* 42, 1997, 1, 31-48
27120. VERLAQUE, CHRISTIAN, Suez: passé et devenir d'un canal interocéanique. (*Proceedings*) *Méditerranée, mer ouverte* (Marseille, 1997) 667-678
27121. WEIDINGER, ULRICH, Mit Koggen zum Marktplatz: Bremens Hafenstrukturen vom frühen Mittelalter bis zum Beginn der Industrialisierung. Bremen, Hauschild Verlag, 1997, 600 p., ill.
27122. WERNER, WALTER, The largest ship trackway in ancient times: the Diolkos of the Isthmus of Corinth, Greece, and early attempts to build a canal. *IJNA* 26, 1996, 98-119
27123. (N.N.), 2000 Jahre Hafen Straubin: Sonderausstellung Gäubodenmuseum Straubing, 17. Juli bis 20. Oktober 1996. Straubing, Gäubodenmuseum, 1997, 61 p., ill.

Zee- en binnenvaartrecht

27124. ADAM, PAUL, Méditerranée, mer ouverte ou mers ouvertes: stratégies maritimes et droits de la mer. (*Proceedings*) *Méditerranée, mer ouverte* (Marseille, 1997) 23-30
27125. FERRANTE, EZIO, L'"autre" thèse: les théoriciens italiens de la Mare Clausum au début du XVIe siècle. (*Proceedings*) *Méditerranée, mer ouverte* (Marseille, 1997) 31-34
27126. LETSIOS, DIMITRIOS G., Nomos Rhodian Nautikos: das Seegesetz der Rhodier: Untersuchungen zu Seerecht und Handelsschifffahrt in Byzanz. Rhodos, Institut der Ägäis für das Seerecht- und Schiffahrtsrecht, 1996, 294 p., ill.
27127. NEWELL, DIANNE, Maritime property rights: an historian's perspective. (*Proceedings*) *Marine resources and human societies* (St. John's, NF, 1997) 275-291
27128. SAUNDERS, PHILLIP M., Marine property rights and the development of jurisdictional regimes: private rights, common tenure and state control. (*Proceedings*) *Marine resources and human societies* (St. John's, NF, 1997) 243-274

AGENDA

23-25 september 1998: Eerste *International Conference on Maritime Engineering and Ports (PORTS 98)*, georganiseerd door het Wessex Institute of Technology en de Universiteit van Genua, Loano, Liguria. Inlichtingen: Sally Radford, PORTS 98 Conference Secretariat, Wessex Institute of Technology, Ashurst Lodge, Ashurst, Southampton S040 7AA, Groot-Brittannië.

28 september 1998: 'Was getekend... *Marinescheepsbouw 1638-1996*', georganiseerd door het Algemeen Rijksarchief en het Instituut voor Maritieme Historie ter gelegenheid van de overdracht door het IMH aan het ARA van de verzameling historische scheepsbouwkundige tekeningen, te houden in het Algemeen Rijksarchief, Den Haag. Inlichtingen: Pieter de Vilder, Algemeen Rijksarchief, tel. 070-3315400 of Paul van Royen, Instituut voor Maritieme Historie, tel. 070-3162853.

17-18 oktober 1998: 23ste *Whaling History Symposium*, Kendall Whaling Museum. Inlichtingen: Kendall Whaling Museum, 27 Everett Street, PO Box 297, Sharon, MA 02067, Verenigde Staten van Amerika.

31 oktober 1998: International Conference 'Adapting to Change: *The Royal Navy and the Maritime Industries 1815-1990*', National Maritime Museum, Greenwich, London. Inlichtingen: Catherine Sones, Research Group Executive, RN/MI Conference, NMM, Greenwich, London, SE10 9NF, Groot-Brittannië.

1999

11-16 juli 1999: 18de International Conference on the History of Cartography, 'The *Cartography of the Mediterranean World*', Athene. Inlichtingen: Mr. George Tobias, Eighteenth International Congress on the History of Cartography, National Hellenic Research Foundation, 48 Vassileos Konstantinou Avenue, GR 116 35 Athene, Griekenland.

8-14 augustus 1999: Negende Conferentie van de Association for the History of the Northern Seas, 'Merchants and Mariners in the Northern Seas' tezamen met de jaarlijkse vergadering van de Canadian Nautical Research Society, Sir Wilfred Grenfell College, Corner Brook, Newfoundland, Canada.

Inlichtingen of **brief proposals accompanied by a one-page CV** zenden aan: Dr. Olaf U. Janzen, Division of Arts, Sir Wilfred Grenfell College, Corner Brook, Newfoundland A2H 6P9, Canada. E-mail: olaf@beothuk.swgc.mun.ca

2000

30 juli-1 augustus 2000: Derde *International Congress of Maritime History*, Esbjerg. Inlich-

tingen: Prof. Lewis R. Fisher, Dep. of History, Memorial University of Newfoundland, St. John's, NF A1C 5S7, Canada. E-mail: lfischer@morgan.ucs.mun.ca

6-13 augustus 2000: International Congress of Historical Sciences tezamen met het *Congress of the International Commission for Maritime History*, Bergen en Oslo. De ICMH sessies behandelen de maritieme technologie en visserijgeschiedenis; enkele open sessies zijn gepland in het Norwegian Museum of Science and Technology en het Norwegian Maritime Museum. Inlichtingen: prof. dr. François Bédarida, Secretary General, International Committee of Historical Sciences, Institut d'Histoire Temps Present, 44 Rue de l'Amiral Mouchez, 75014 Paris, Frankrijk.

4-12 augustus 2000 International Congress of Historical Scientists, Toronto, Ontario, Canada. The International Congress of Historical Scientists is being held in conjunction with the 10th International Congress of Historical Sciences, which is being held in Toronto, Ontario, Canada. The International Congress of Historical Scientists is being held in conjunction with the 10th International Congress of Historical Sciences, which is being held in Toronto, Ontario, Canada. The International Congress of Historical Scientists is being held in conjunction with the 10th International Congress of Historical Sciences, which is being held in Toronto, Ontario, Canada.

22 september 1998 'Wie goldes Land' - Maritieme geschiedenis 1650-1850, georganiseerd door het Algemeen Rijksarchief en het Instituut voor Maritieme Historie ter gelegenheid van de overdracht door het IMH aan het RIA van de verzameling literaire schrijftaakstukken en tekeningen, te bezien in het Algemeen Rijksarchief, Dina-Huis, Inlichtingen-Pieter de Volder, Algemeen Rijksarchief, tel. 070 351001 of Paul van Royen, Instituut voor Maritieme Historie, tel. 070 310285.

17-18 oktober 1998 *17th Whaling History Symposium*, Kendall Whaling Museum, Inlichtingen: Kendall Whaling Museum, 27 Eastern Street, PO Box 297, Sharon, MA 02067, Verenigde Staten van Amerika.

21 oktober 1998 *International Conference - Adapting to Change: The Royal Navy and the New York Intolerant 1812-1990*, National Maritime Museum, Greenwich, London. Inlichtingen: Catherine Sims, Research Group Executive, NMM Conference, NMM, Greenwich, London, SE10 9NF, Groot-Brittannië.

1999

11-16 juli 1999 18de International Conference on the History of Cartography, 'The Cartography of the Mediterranean World', Athina. Inlichtingen: V. George Iotzas, Eighteenth International Congress on the History of Cartography, National Hellenic Research Foundation, 49 Vassilissa Karamanliou Street, GR 110 35 Athina, Griekenland.

8-14 augustus 1999 *Neugrade Conference of the Association for the History of the Northern Sea: 'Machines and Movement in the Northern Sea'* tezamen met de jaarlijkse vergadering van de Canadian Nautical Research Society, Sir Wilfred Grenfell College, Corner Brook, Newfoundland, Canada. Inlichtingen of briefproposals accompanied by a one-page CV zenden naar: Dr. Olaf U. Jansen, Division of Arts, Sir Wilfred Grenfell College, Corner Brook, Newfoundland A2H 0P9, Canada. E-mail: olaf@bonhak.spcg.mun.ca

2000

30 juli-1 augustus 2000 *Derde International Congress of Maritime History*, IJburg, Neth-

AGENDA 2000

1998
De agenda voor 1998 is nu beschikbaar op de website van de Nederlandse Vereniging voor de Geschiedenis van de Zeevaart (NVGZ) op www.nvgz.nl. De agenda voor 1999 is nu beschikbaar op de website van de Nederlandse Vereniging voor de Geschiedenis van de Zeevaart (NVGZ) op www.nvgz.nl. De agenda voor 2000 is nu beschikbaar op de website van de Nederlandse Vereniging voor de Geschiedenis van de Zeevaart (NVGZ) op www.nvgz.nl.

1999
De agenda voor 1999 is nu beschikbaar op de website van de Nederlandse Vereniging voor de Geschiedenis van de Zeevaart (NVGZ) op www.nvgz.nl. De agenda voor 2000 is nu beschikbaar op de website van de Nederlandse Vereniging voor de Geschiedenis van de Zeevaart (NVGZ) op www.nvgz.nl.

2000
De agenda voor 2000 is nu beschikbaar op de website van de Nederlandse Vereniging voor de Geschiedenis van de Zeevaart (NVGZ) op www.nvgz.nl. De agenda voor 2001 is nu beschikbaar op de website van de Nederlandse Vereniging voor de Geschiedenis van de Zeevaart (NVGZ) op www.nvgz.nl.

2001
De agenda voor 2001 is nu beschikbaar op de website van de Nederlandse Vereniging voor de Geschiedenis van de Zeevaart (NVGZ) op www.nvgz.nl.

2002
De agenda voor 2002 is nu beschikbaar op de website van de Nederlandse Vereniging voor de Geschiedenis van de Zeevaart (NVGZ) op www.nvgz.nl.

2003
De agenda voor 2003 is nu beschikbaar op de website van de Nederlandse Vereniging voor de Geschiedenis van de Zeevaart (NVGZ) op www.nvgz.nl.

2004
De agenda voor 2004 is nu beschikbaar op de website van de Nederlandse Vereniging voor de Geschiedenis van de Zeevaart (NVGZ) op www.nvgz.nl.

2005
De agenda voor 2005 is nu beschikbaar op de website van de Nederlandse Vereniging voor de Geschiedenis van de Zeevaart (NVGZ) op www.nvgz.nl.

2006
De agenda voor 2006 is nu beschikbaar op de website van de Nederlandse Vereniging voor de Geschiedenis van de Zeevaart (NVGZ) op www.nvgz.nl.

2007
De agenda voor 2007 is nu beschikbaar op de website van de Nederlandse Vereniging voor de Geschiedenis van de Zeevaart (NVGZ) op www.nvgz.nl.

2008
De agenda voor 2008 is nu beschikbaar op de website van de Nederlandse Vereniging voor de Geschiedenis van de Zeevaart (NVGZ) op www.nvgz.nl.

2009
De agenda voor 2009 is nu beschikbaar op de website van de Nederlandse Vereniging voor de Geschiedenis van de Zeevaart (NVGZ) op www.nvgz.nl.

2010
De agenda voor 2010 is nu beschikbaar op de website van de Nederlandse Vereniging voor de Geschiedenis van de Zeevaart (NVGZ) op www.nvgz.nl.

2011
De agenda voor 2011 is nu beschikbaar op de website van de Nederlandse Vereniging voor de Geschiedenis van de Zeevaart (NVGZ) op www.nvgz.nl.

2012
De agenda voor 2012 is nu beschikbaar op de website van de Nederlandse Vereniging voor de Geschiedenis van de Zeevaart (NVGZ) op www.nvgz.nl.

2013
De agenda voor 2013 is nu beschikbaar op de website van de Nederlandse Vereniging voor de Geschiedenis van de Zeevaart (NVGZ) op www.nvgz.nl.

2014
De agenda voor 2014 is nu beschikbaar op de website van de Nederlandse Vereniging voor de Geschiedenis van de Zeevaart (NVGZ) op www.nvgz.nl.

RICHTLIJNEN VOOR AUTEURS

Kopij

De redactie gaat ervan uit dat een aangeboden artikel niet reeds is gepubliceerd of elders ter publicatie in aanbidding 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 tekstbe- werking en annotatie*, uitgegeven door het Koninklijk Nederlands Historisch Genoot- schap 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 aan- geven 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 gere- tourneerd.

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 aange- bracht in afwijking van de origineel ingeleverde tekst) moet met een afwijkende kleur worden aangebracht. Extra correctie is buitengewoon kostbaar: Deze kosten kunnen de auteur in rekening worden gebracht.

Overdrukken

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

Advertenties

Hele pagina f 250,-
Halve pagina f 125,-

Bijsluiters

f 500,- (commercieel)
f 250,- (noncommercieel)

