

linge solidariteit, komt hier volgens Streng het meest tot uitdrukking. Zelfs toen het gilde al jaren opgeheven was, bleef men met de opbrengst van de exploitatie van het gildehuis vervallen ex-leden ondersteunen, tot de laatste overleden was.

Het gilde verwierf zijn basisinkomen uit het intreegeld van nieuwe leden. Iedere nieuwe Zwolse handelaar werd vriendelijk uitgenodigd lid te worden. Weigeren was echter geen optie, want dan dreigde het gilde met juridische stappen. Eigenlijk was er dus geen ontkomen aan. Vreemde kooplieden konden tegen betaling van zes stuivers een consentbriefje verkrijgen, waarmee ze het recht hadden drie dagen lang op de Zwolse markt hun waren te verkopen.

Gezelligheid was een belangrijke bindende factor voor een gilde. Het grootste deel van het gildekapitaal ging daaraan op. De jaarlijkse Sint Nicolaasmaaltijd was een behoorlijke uitgavepost, maar ook het haringmaal, het kermisvaatje, bijeenkomsten ter gelegenheid van de intree van nieuwkomers en de verteringen tijdens de vele vergaderingen van de gildebestuurders slokten nogal wat geld op. Een boete, die ingesteld was op meer drinken dan de toegestane hoeveelheid, kon de uitgaven enigszins compenseren.

Op het weigeren van het procuratorschap stond ook een boete. Hoewel een plaats in het bestuurscollege statusverhogend werkte, betekende het ook een aanslag op de beurs. Dat begon al met de verplichting voor de nieuwe procurator om het voltallige college op een uitgebreide maaltijd te tracteren. Sommige verkozen kandidaten betaalden liever de boete, want dan waren ze voordeliger uit. Een procurator werd gekozen voor het leven. Dat betekende niet, dat het gildecollege steeds groter werd; door sterfte bleef het aantal schommelen tussen de 20 en 25. Alleen gildeleden uit de hoge maatschappelijke regionen kwamen voor het ambt in aanmerking. Ook hier is de gelijkheid ver te zoeken.

Met de Franse Revolutie kregen de termen vrijheid, gelijkheid en broederschap een geheel andere betekenis voor de gilden. Hoe ze ook protesteerden, hun traditionele verworvenheden moesten wijken voor nieuwe politieke inzichten. In het kader van vrijheid en gelijkheid werden de privileges van de gilden opgeheven. De centralisatiepolitiek van de nationale overheid had tot gevolg, dat het poorterschap werd afgeschaft en iedere nationale burger recht kreeg op vrije beroepsuitoefening.

Handelsgilden als het Sint Nicolaasgilde kwamen niet algemeen voor in de Republiek, en onderzoek ernaar is tot nu toe nog nauwelijks verricht. De studie van Streng is daarom vrij uniek, met als prettige bijkomstigheid, dat hij een nagenoeg volledig gildearchief ter beschikking had. Het resultaat is een zeer leesbaar boek met veel bijzondere details. De economische en sociale aspecten van het gilde vormen de hoofdmoot van het boek, maar de schrijver wijdt ook aandacht aan de Zwolse consumenten tijdens het *ancien régime*. Een hoofdstuk over de politieke ontwikkelingen, die na de Bataafse omwenteling van 1795 zo desastreuus waren, maken het boek compleet.

Rose Marie Schenkels

W. E. J. Mörzer Bruyns, *Konst der stuurlieden. Stuurmanskunst en maritieme cartografie in acht portretten 1540-2000* (Jaarboek Vereniging Nederlandsch historisch scheepvaart museum en de Stichting Nederlands scheepvaart museum Amsterdam 2001; Zutphen: Walburgers, Amsterdam: Vereniging Nederlandsch historisch scheepvaart museum, Stichting Nederlandsch scheepvaart museum Amsterdam, 2001, 112 blz., €22,95, ISBN 90 6011 624 0).

Het jaarboek 2001 van de Vereniging Nederlandsch historisch scheepvaart museum en de

Stichting Nederlands scheepvaart museum Amsterdam is gewijd aan navigatie en maritieme cartografie. Zoals de titel aangeeft worden vijf eeuwen gevangen in acht portretten van Nederlanders die in dit metier een vooraanstaande rol hebben gespeeld. Cornelis Anthonisz. en Lucas Waghenauer leefden in de zestiende eeuw, Claes Hendricksz. Gietermaker in de zeventiende, Cornelis Douwes en Gerard Hulst van Keulen in de achttiende, Abraham Cornelis Hazewinkel van Veendam en Frederik Kaiser in de negentiende en Pieter Haverkamp in de twintigste eeuw. De portretten worden voorafgegaan door een beknopte geschiedenis over het onderwerp, terwijl het boek wordt afgesloten met de meest recente ontwikkelingen vanaf 1970.

In tegenstelling tot hetgeen zo vaak gebeurt bij een dergelijke bundel is de tekst dit keer door één auteur geschreven en dat maakt dat de bundel zich laat lezen als een boek. Geen overlappingen, geen gaten, geen grote stijlverschillen maar een afgewogen geheel dat zich goed laat lezen. Dat is natuurlijk alleen maar mogelijk als de auteur het onderwerp tot in zijn vingertoppen beheerst en dat is bij auteur W. E. J. Mörzer Bruyns het geval.

Anders ook dan in de meeste studies over dit onderwerp vormen voorwerpen en afbeeldingen uit een museale collectie, in dit geval de collectie van het Amsterdamse scheepvaart museum, het uitgangspunt van de verhalen. Mörzer Bruyns laat zien hoe uitgaande van collectiestukken een boeiende geschiedenis geschreven kan worden waarbij hij met de voorwerpen de mensen, ontwerpers en gebruikers tot leven brengt.

Het eenvoudige instrumentarium was aanvankelijk met enige ervaring vrij gemakkelijk door de zeeman te gebruiken maar de toenemende complexiteit en noodzakelijke precisie maakte van een ambacht een 'kunst', waarvoor steeds meer wiskundige kennis met de bijbehorende opleiding noodzakelijk was. De stuurman moest zijn instrumenten niet alleen kunnen bedienen maar ook doorgronden en met de gegevens die de instrumenten opleverden moest hij door middel van berekeningen uitkomsten verkrijgen waar hij iets mee kon. Het werd een vak voor weinigen totdat in de tweede helft van de twintigste eeuw het instrumentarium zo ingewikkeld werd dat de stuurman dat aspect moest laten voor wat het was en zich weer beperkte tot het gebruik ervan. De instrumenten voerden de berekeningen zelf uit. Mörzer Bruyns vergelijkt het in zijn samenvatting met de ontwikkeling van het uurwerk en klokkielen.

Mörzer Bruyns opent met Cornelis Anthonisz., bekend van de vogelvluchtkaart uit 1544 en als schilder, maar voor velen zal het verrassend zijn dat ook het oudst bekende Nederlandse handboek over navigatie van zijn hand is, alsmede een aantal lees- en paskaarten. Daarmee markeert hij het begin van een lange traditie van Amsterdam als centrum van het uitgeven van kaarten en maritieme boeken. Met Lucas Jansz. Waghenauer en zijn vernieuwende zeeatlas *Spiegel der zeevaerdt* wordt die rol al in de zestiende eeuw verder verankerd. Minder bekend is Claes Gietermaker wiens leerboek *'t Vergulde licht der zeevaerdt*, waarvan de eerste druk uit 1660 dateert, de gehele achttiende eeuw in het stuurliedenonderwijs werd gebruikt. Cornelis Douwes droeg in de achttiende eeuw bij aan de vernieuwing van het stuurliedenonderwijs en met name aan de introductie van de octant. Douwes richtte het Algemeen Zeemanscollege op. Hij onderrichtte daar luitenants van de Admiraliteit, stuurlieden van de VOC en aan Amsterdamse wezen de kennis die ten grondslag ligt aan de stuurmanskunst, waarmee de Republiek na Zweden het tweede land werd dat een door de overheid betaalde opleiding /zeevaartschool bezat. In de tweede helft van de achttiende eeuw liep Nederland niet meer voorop in de ontwikkeling van navigatiemiddelen. Gerard Hulst van Keulen droeg er in sterke mate aan bij dat nieuwe buitenlandse ontwikkelingen toch algemeen ingang vonden. Abraham Cornelis Hazewinkel behoorde tot de laatsten, die als zeevarende een bijdrage leverde aan de ontwikkeling van de navigatie, want na hem werd deze taak door de wetenschap overgenomen, waarvan Frederik Kaiser, vooral bekend als Leids sterrenkundige, een opmerkelijke exponent was. De

laatste coryfee die in de bundel behandeld wordt, is Pieter Haverkamp wiens verdienste vooral ligt in het onderwijs en de ontwikkeling van leermiddelen.

Zoals gezegd, het zijn niet louter biografieën maar de personen vormen aanknopingspunten om in kort bestek de ontwikkelingen in de navigatie en cartografie te behandelen. Daarbij ligt in de eerste bijdragen de nadruk op de cartografie en verschuift deze naar het zeevaartonderwijs.

De bundel wordt afgesloten met de ontwikkelingen vanaf 1970, een bibliografie en een register. De vele uitstekend afgedrukte illustraties maken het behalve tot een lees- ook tot een kijkgenot.

J. P. Sigmond

A. Hamilton, A. H. de Groot, M. H. van den Boogert, ed., *Friends and rivals in the East. Studies in Anglo-Dutch relations in the Levant from the seventeenth to the early nineteenth century* (Publications of the Sir Thomas Browne Institute, Leiden. New Series XIV; Leiden: Brill, 2000, 258 blz., €71,-, ISBN 90 04 11854 3).

Het is waar. In vergelijking met andere overzeese handelsgebieden zoals dat van de Oostzee, de Witte Zee, de Oost en de West, misschien zelfs Japan is het onderzoek van de handel op de Middellandse Zee, en de Levant in het bijzonder, achtergebleven. Althans in Nederland. En dat geldt dan niet alleen voor de handelsgeschiedenis, maar evengoed voor andere betrekkingen. Het zijn vooral Engelse onderzoekers geweest, die de geschiedenis van hun en andere West-Europese betrekkingen met dit gebied tot onderwerp van onderzoek hebben gemaakt. In het licht van de absolute en relatieve betekenis van dit gebied voor hun handel is dit ook begrijpelijk. Maar ook voor de kennis van de relaties tussen onze Republiek en Engeland is dit stuk geschiedenis van betekenis want deze twee waren daar afwisselend vrienden en rivalen. Meestal echter het laatste. Vanwege dit alles is het toe te juichen, dat de Louise Thijssen-Schoute Stichting en het Sir Thomas Browne Institute in januari 1999 te Leiden een conferentie met Engelse en Nederlandse deelnemers hebben georganiseerd over de Engels-Nederlandse betrekkingen in en met de Levant. De papers worden in deze publicatie van het Sir Thomas Browne Institute gepresenteerd.

Het is een heel mooie bundel geworden. Dat kon ook haast niet anders gelet op de kwaliteit van de deelnemers. Onder de auteurs vinden wij namen als die van Jonathan Israel, Alastair Hamilton, Alexander de Groot, Rhoads Murphey, Colin Heywood, Ben Slot en anderen. Allen hebben hun naam eer aangedaan.

Tegenover de Engelse Levant Company, die met zijn eerste charter van 1581 een vrijwel monopolistische positie verwierf en die zijn wisselende bestaan tot 1825 wist te conserveren, stond de veel lossere Nederlandse organisatie van particuliere ondernemers, verenigd in de in 1625 in het leven geroepen Directie van de Levantsche Handel, welke tot 1826 in leven bleef. Is uit deze data reeds duidelijk dat de Engelsen (en de Fransen en uiteraard de Venetianen) de Nederlanders in dit gebied duidelijk vóór waren, dan sluit dat nog niet uit dat met perioden de Nederlandse kooplieden belangrijk aanwezig waren en soms zelfs de overhand verkregen. Vanwege de Spaanse sleutelrol bij de toegang tot en veiligheid in de Middellandse Zee verbaast het niet, dat de eerste periode van sterke Nederlandse handelspenetratie met het Twaalfjarig Bestand samenviel. Daarna zakte die positie formidabel in om pas na 1648 opnieuw op te komen. Maar dan wel op andere locaties. In de eerste periode had de handel zich vooral op zijde en katoen gericht met Cyprus en Aleppo als de belangrijkste handelscentra. Na het mid-