

CAERT-THRESOOR

TIJDSCHRIFT VOOR DE
GESCHIEDENIS VAN DE
KARTOGRAFIE IN NEDERLAND



**Antiquariaat
Het Bisschopshof**

(J.W. Kervezee)

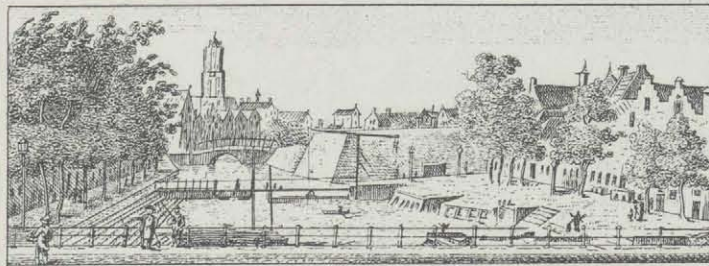
Oude boeken, prenten, kaarten,
o.a. Blaeu, Hondius, Tirion.

Gespecialiseerd in de Nederlanden.
Zeer grote collectie Nederlandse
stads- en dorpsgezichten, 16de t/m
19de eeuw, en vele andere prenten.

Lichte Gaard 1, 3511 KT Utrecht.
(40 meter van de Domtoren op de hoek)
Telefoon 030 - 314093

Maandagmorgen gesloten.
Koopavond (donderdag) geopend
van 7 - 9 uur.

Tevens inkoop.
Catalogus op aanvraag.



SINDS

1973

CAERT-THRESOOR

TIJDSCHRIFT VOOR DE GESCHIEDENIS VAN DE KARTOGRAFIE IN NEDERLAND

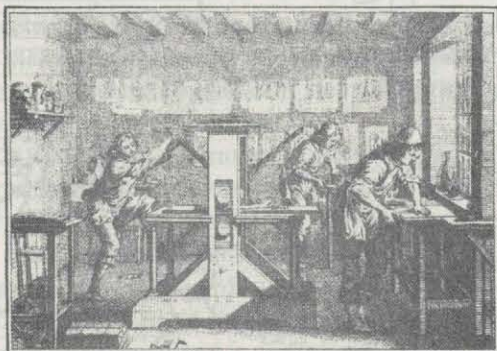
REDACTIONEEL

In dit najaarsnummer van Caert-Thresoor vervolgt Klaas Kalkwiek zijn reeks van bijdragen over het middeleeuws wereldbeeld. Het vijfde en laatste gedeelte zal in een van de nummers van de volgende jaargang geplaatst worden.

Het ruimtegebrek in CT (er blijkt gelukkig steeds een redelijk aanbod van kopij te zijn) is hardnekkig. De redactie zoekt, zoals ook in het voorgaande nummer, capaciteitsuitbreiding via werving van meer adverteerders en niet d.m.v. verhoging van bijvoorbeeld het abonnementsgeld. De vermelding van de diverse daarvoor geldende tarieven met ingang van dit nummer mag dan ook als uitnodiging beschouwd worden.

We hopen, dat de Waghenae-dag op 15 september j.l. geslaagd zal blijken te zijn. In de literatuuropgave zijn van de Waghenae-bundel alle artikelen afzonderlijk vermeld.

Decoratieve grafiek Prentenrestauratie (25 jaar ervaring) Inlijsten.



Hanneke Winnubst
Prinsengracht 226
1016 HD Amsterdam
tel. 020-244593 (privé: 023-383901).

INHOUD

3e jaargang 1984, nr. 3

Het middeleeuwse wereldbeeld IV:

Reizen naar Azië

K. Kalkwiek

Het vervaardigen van bladwijzers van oude atlassen

M. Hameleers

De datering van de „Kaart van de Drie Schieën”

C. Hoek

Brieven

Besprekingen

Nieuwe literatuur en facsimile-uitgaven

Redactie

R.C.M. Braam, drs. P.C.J. van der Krogt, drs. J.W.H. Werner, C.J. Zandvliet (leden van de werkgroep voor de geschiedenis van de kartografie van de Nederlandse Vereniging voor Kartografie) en A. Vis.

Redactiesecretariaat

Kopij, recensie-exemplaren enz. zenden aan:
Drs. P.C.J. van der Krogt, Geografisch Instituut,
Postbus 80.115, 3508 TC Utrecht.

Correspondenten

Mw. L. Danckaert, Brussel; mw. dr. Y.M. Donkersloot-de Vrij, Odijk; R.W. Karrow Jr., Chicago, Ill.; P.H. Meurer, Heinsberg (BRD); mw.dr. M. Pastoureau, Parijs; mw. S. Tyacke, Londen.

Abonnementen en administratie

Abonnementen (alleen per hele jaargang) f 20,— per jaar (vier nummers). Losse nummers f 7,50. Opgave van abonnementen, adreswijzigingen en bestellingen van losse nummers aan: Postbus 68, 2400 AB Alphen aan den Rijn, tel. 01720-72458, Postgironummer 5253901.

Copyright

Het overnemen of vermenigvuldigen van artikelen is slechts geoorloofd na schriftelijke toestemming van de redactie.

Advertentietarieven

hele pagina per nr.	f 100,—
halve „ „ „	f 70,—
1/4 „ „ „	f 50,—

Bij plaatsing in één jaargang (4 nrs.) wisselende tekst 10% korting.

Idem zelfde tekst in een jaargang (4 nrs.)

15% korting.

Vraag en aanbod

Kleine advertenties van abonnees kunnen in de rubriek „Vraag en aanbod” worden opgenomen à f 5,— per 12 woorden. Opgave aan de administratie.

ISSN 0167-4994

Inleiding

In het derde artikel in deze serie (*Caert-Thresoor* 2, 1983, nr. 4) is een overzicht gegeven van reizen en reis-kaarten in de middeleeuwen tot 1300. Het voornaamste thema hierbij was de schijnbare tegenstelling tussen het goed ontwikkelde oriëntatievermogen van de middeleeuwse reiziger, met name de pelgrim, en het totale gebrek aan kartografisch materiaal om lange reizen mogelijk te maken. Dat deze tegenstelling slechts schijn was, bleek uit de aanwezigheid van andere dan kartografische middelen, en wel lijsten van pleisterplaatsen, afstanden, klimatologische omstandigheden en andere relevante gegevens. Deze stelden de reiziger in staat om, zonder algemene kennis van het terrein, zijn weg te vinden.

Hierboven is vooral gesproken van pelgrims. Maar niet alleen voor hen was het reizen met behulp van itineraria, eerder de „associatieve methode” genoemd, toepasbaar; ook voor reizen naar Midden- en Oost-Azië, verder dan Europeanen ooit geweest waren, bleek zij zeer wel toepasbaar. Het waren de Mongolen, die deze verruiming van de Europese horizon mogelijk maakten.

Het Mongoolse wereldrijk

In de dertiende eeuw werd een groot deel van Azië onder het gezag gebracht van het volk van de Mongolen. Hun grote rijk, het grootste uit de wereldgeschiedenis, was een schepping van Djenghis-khan (1167-1227) en zijn opvolgers Ogodai (1227-1241), Kujuk (1241-1251), Mongke (1251-1259) en Koebilai (1260-1294), resp. een zoon en drie kleinzonen van de grondvester van de dynastie.

Onder de opvolgers van Djenghis-khan ging de eenheid van het rijk geleidelijk verloren. Koebilai voerde wel de

titel grootkhan, wat hem de oppermacht gaf over een gebied van 16.000.000 km² met 140.000.000 inwoners, maar in feite oefende hij slechts gezag uit over een deel van dit immense gebied, het grootkhanaat China, overigens een rijksdeel van respectabele afmetingen.

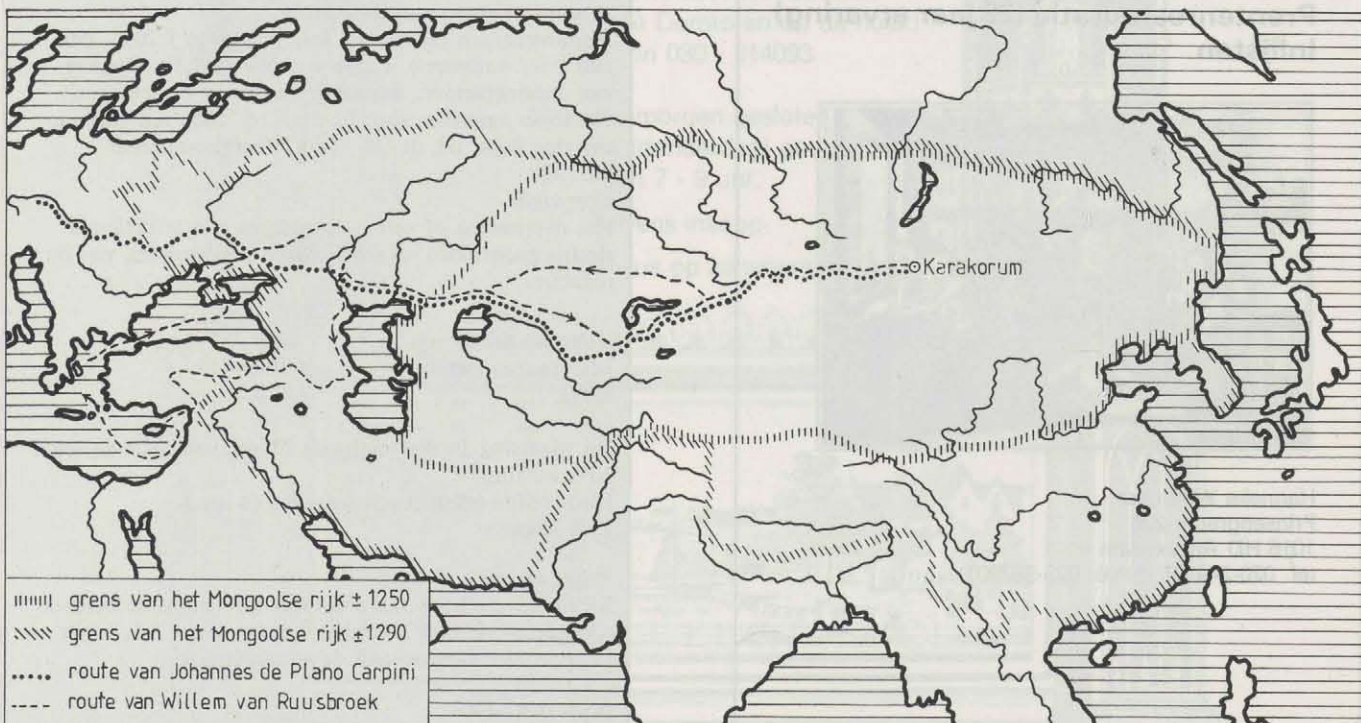
Aan West-Europa ging de opkomst van de Mongoolse macht niet ongemerkt voorbij. De Europese christenen meenden dat de lang verwachte hulp tegen de Islamieten eindelijk was gearriveerd. Om te begrijpen waarom deze gedachte post kon vatten, moeten wij ons verdiepen in het beeld van Azië, zoals dat in Europa aan de vooravond van de reizen naar Oost-Azië bestond.

De apostel Thomas en de priester-koning Johannes

De kennis van Azië in het middeleeuwse Europa gaat terug op gegevens van Griekse geografen en daarnaast op de bijbel. Aan de bijbel ontleende men verhalen over het paradijs en over Gog en Magog, welke in het uiterste oosten van het werelddeel zouden zijn aan te treffen. Ook het idee van de vijf paradijsrivieren was van bijbelse afkomst. Uit Griekse bron waren verhalen afkomstig van monsters en wonderen, die in het verre oosten zouden voorkomen.

Veel van de kennis van de oudheid was in de middeleeuwen verloren gegaan. Van het beeld van Azië zoals we dat hebben leren kennen uit de kaarten van Marinus van Tyros en Ptolemaios, was in de middeleeuwen maar weinig overgebleven. Ook van de toegenomen kennis van Azië dankzij de kruistochten was maar weinig in de kaarten doorgedrongen.

De legenden die in Europa over Azië rondgingen, kunnen in twee groepen verdeeld worden. Allereerst zijn er de verhalen rond de apostel Thomas. Aan de ongelovige



1. Het Mongoolse rijk.

discipel zou, als apostel, Parthië en India als arbeids-terrein zijn opgedragen. Volgens de overlevering zou Thomas in 52 n.C. in India de marteldood zijn gestorven. Zijn graf aan de oostkust werd een bedevaartplaats, waarnaar een enkele vermetele Europeaan wist door te dringen, zoals o.a. blijkt uit de Anglo-Saxon Chronicle voor het jaar 883¹. De hoop dat er in India kolonies van Christenen zouden zijn, bleef tijdens de gehele middeleeuwen bestaan².

Deze hoop werd versterkt door de legenden rond de priester-koning Johannes. De legende wilde dat ergens ver weg, aanvankelijk gesitueerd in Afrika, later in Azië, een zeer machtig christelijk vorst zou heersen, genaamd Johannes. Naar voorbeeld van de Oudtestamentische Melchisedek zou hij koning en priester zijn. Tevens zou hij bereid zijn om zijn grote macht aan te wenden om de Europese geloofsgenoten bij te staan in de strijd tegen de ongelovigen. Onder die ongelovigen moesten vooral de Islamieten verstaan worden, want in het christelijke rijk zouden weliswaar alle andere godsdiensten zijn toegestaan, maar met uitzondering van de Islam³.

De verwachting dat „paap Jan”, zoals hij in populaire Nederduitse geschriften wel werd genoemd, te hulp zou snellen, werd nieuw leven ingeblazen door een brief van de priester-koning, die in 1165 in Constantinopel arriveerde. Daarin werd steun in de strijd tegen de Islam toegezegd⁴. De brief werd langs verschillende Europese hoven gezonden.

Europeanen bij de khan, 1245-1345

In het begin van de dertiende eeuw verschenen in Europa de eerste berichten over de nieuwe wereldmacht in Azië. Het gevaar voor de christenheid was groot. In 1241 leden Duitse en Poolse ridders bij Leignitz een vernietigende nederlaag tegen de Mongolen. Na de dood van de grootkhan in Karakorum trokken de Mongoolse legers zich echter terug op het stamland. Omdat het gevaar voor de Europeanen daarom geen al te reële proporties aannam, kon men alle verwachtingen van machtige christelijke vorsten in het oosten op de Mongolen projecteren. Toen zich onder de Mongolen zelfs christenen bleken te bevinden, afstammelingen van naar het oosten gevluchte Nestorianen, was het optimisme grenzeloos.

In 1245 stuurde paus Innocentius IV de franciscaan Johannes de Plano Carpini naar grootkhan Kujuk. De reis naar de tentenstad Karakorum verliep succesvol. Twee jaar later keerde de franciscaan terug. Zijn reisverslag, „Geschiedenis van de Mongolen” is het eerste van een Europeaan, die in de gebieden ten oosten van Bagdad was geweest. Opvallend is de afwezigheid van de tot dan toe gebruikelijke monsters en andere wonderlijke zaken.

In 1253 vertrok de Vlaamse franciscaan Willem van Ruusbroek in opdracht van de Franse koning Lodewijk IX naar Midden-Azië. Tevoren had hij zich laten informeren over de werken van Romeinse reizigers en door Johannes de Plano Carpini. Van december 1253 tot augustus 1254 verbleef de franciscaan aan het hof te Karakorum. Zijn pogingen om de grootkhan tot het

christendom te bekeren, liepen uit op een fiasco. Willem van Ruusbroek liet echter een uitgebreid reisverslag na en had, na terugkomst in Parijs, contact met zijn geleerde ordegenoot Roger Bacon. De achtergrond van Roger Bacons belangstelling zal in het volgende artikel in deze serie uiteen worden gezet.

Naast geestelijken trokken ook kooplieden langs de karavaanroutes die de „pax Mongolica” voor het verkeer had veilig gemaakt. De meeste van hen waren afkomstig uit Venetië en Genua. Het voornaamste doel van hun ondernemingen was het goedkoop verkrijgen van oosterse luxe-producten, met name zijde. De bekendste van hen is zonder twijfel de Venetiaan Marco Polo. In 1271 vertrok deze, in gezelschap van vader en oom, naar Cambaluc (Peking), de residentie van Koebilai-khan. De khan nam de jonge Polo in zijn dienst, zoals hij dat wel vaker met vreemdelingen deed. Zo kon Marco Polo, in dienst van de khan, verschillende reizen door China ondernemen. Na zijn terugkeer dicteerde Marco Polo in een gevangenis te Genua aan een medegevangene zijn *Divisament dou Monde* (Beschrijving van de Wereld). Het is het eerste Europese verslag van een reis door China. Het boek bevat veel informatie over de architectuur, infrastructuur, politieke systemen, flora en fauna. Voor het dagelijks leven in China toont de auteur veel minder belangstelling. Debet daaraan is waarschijnlijk Marco Polo's gebrekkige beheersing van het Chinees geweest en het feit dat hij toch vooral met vreemdelingen, d.w.z. niet-Chinezen, omging⁵. Marco Polo's boek werd al tijdens zijn leven bekend. Velen geloofden weliswaar de inhoud niet, maar er waren uitzonderingen. Pietro d'Abano (± 1250-1316), een geleerde uit Padua, gebruikte het boek om aan te tonen dat de streken rond de evenaar bewoonbaar waren, een punt van discussie in die dagen⁶). Hendrik de Zeevaarder en Columbus hebben het boek ook zeker gekend.

In de veertiende eeuw probeerde de kerk van Rome in China vaste voet aan de grond te krijgen. Tientallen geestelijken, waaronder ook nu weer vele franciscanen, vertrokken naar het oosten. In 1307 werd Cambaluc zetel van een aartsbisdom⁷. Een van de geestelijken in China was Odorico da Pordenone, die daar van 1322 tot 1325 verbleef. Zijn reisverslag behoort, met dat van Marco Polo, tot de meest gedetailleerde die ons zijn overgeleverd. Odorico is de laatste auteur die de priester-koning Johannes nog in Azië plaatst, „maar”, voegt hij er aan toe, „nog geen honderdste is waar van wat van hem verteld wordt”⁸.

Rond 1345 was het met de contacten tussen Europa en China afgelopen. Het verval van het Mongoolse rijk, de opkomst van de Mamelukken in Egypte en van de Osmanen in Klein-Azië bemoeilijkten de handel. De economische ineenstorting van Europa deed de vraag naar Aziatische luxeproducten sterk teruglopen. Bovendien was er de opkomst van Catalonië als nieuw handelscentrum. De Catalanen waren bij de opbouw van hun handelsimperium meer georiënteerd op Afrika dan op Azië.

De honderd jaren van Euraziatische contacten hebben in de literatuur over de Europese ontdekkingsreizen weinig belangstelling gekregen. Dat is niet verwonderlijk.

De reizen door het Mongoolse rijk hebben voor Europa geen directe gevolgen gehad. Na 1345 zouden de Europees-Aziatische relaties op een geheel andere manier en langs een geheel andere route opnieuw worden opgebouwd. De gevolgen daarvan zouden blijvend zijn en hebben daarom de meeste belangstelling gekregen. De kartografische gevolgen van de reizen naar Azië rond 1300 waren aanvankelijk minimaal. Op de wereldkaarten uit die tijd is geen spoor te bekennen van nieuwe inzichten in de vorm en de afmetingen van Azië. Het beeld van Azië bleef in de dertiende en veertiende eeuw gelijk aan dat wat het al eeuwen daarvoor was geweest⁹.

Plaatsbepaling in Azië

Johannes de Plano Carpini heeft ons in zijn reisverslag tot in details weergegeven hoe zijn reis verliep en welke route hij volgde. Zo weten wij dat hij via Bohemen en Silezië op 4 februari 1246 in Kiev arriveerde. Boheemse gidsen hadden in Oost-Europa hun diensten verleend. Slavische gidsen wezen de weg voor de etappes verder oostwaarts. Toen eenmaal een Mongools kamp bereikt was, namen Mongoolse gidsen deze taak over. Zij begeleidden de Europeanen tot het hof van Batoe, khan van de Mongolen in Oost-Europa. Tenslotte brachten twee nieuwe gidsen Johannes en de zijnen bij de grootkhan in Mongolië, waar zij op 22 juli 1246 arriveerden¹⁰.

Het relaas van Willem van Ruusbroek doet sterk denken aan dat van zijn voorganger. Ook hier is sprake van gidsen, die langs de gehele route de reizigers uit Europa begeleidden. Ze konden daarbij niet uitsluitend op waardering rekenen. Veel gidsen waren, volgens Van Ruusbroek, onbetrouwbaar, sloegen godslieperlijke taal uit en dwongen tot het doen van kostbare geschenken aan stamhoofden door wier gebied zij trokken. Aan het hof van Batoe bleek hoe belangrijk de gidsen toch waren wilde de reis door Azië succes hebben. Zij inspecteerden de kleding van de Europeanen, met het oog op de reis van vier maanden die hen stond te wachten en de te verwachten bittere koude. Een deel van de kleding werd door hen afgekeurd en vervangen door stevige wollen spullen¹¹.

Bovenstaande ervaringen zouden met die van andere reizigers naar Oost-Azië kunnen worden aangevuld¹². In alle gevallen blijkt dat er van „echte” ontdekkingsreizen, in de zin van zelfstandige exploratie van onbekende gebieden, geen sprake is geweest. Hoe indrukwekkend de prestaties van de Azië-reizigers ook waren, men begaf zich op gebaande paden. In elke pleisterplaats verschenen gidsen, die de weg naar de volgende plaats wezen. Een „totaalbeeld” van Azië was daarom voor de reizigers niet nodig. Op elk punt van het traject kon de volgende etappe zonder veel moeite getraceerd worden. Deze wijze van plaatsbepaling werd in het vorige artikel in deze serie de „associatieve” genoemd. Overzichtskaarten waren hierbij geheel overbodig¹³. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de reizen naar China niet leidden tot betere kaarten van Azië.

De mentale kaart van Marco Polo

Wij kunnen niet meer met zekerheid reconstrueren hoe de middeleeuwer zich zijn wereld ruimtelijk heeft voor-

gesteld, ofwel hoe zijn mentale kaart is geweest. We hebben al gezien dat de middeleeuwse wereldkaarten, primitief als zij waren, in elk geval niet als een weergave van de mentale kaart gezien mogen worden. De reizigers die in het vorige hoofdstuk werden vermeld, moeten een beeld gehad hebben van de uitgestrektheid van Azië, dat volstrekt niet correspondeerde met dat van het gekrompen werelddeel op de wereldkaarten.

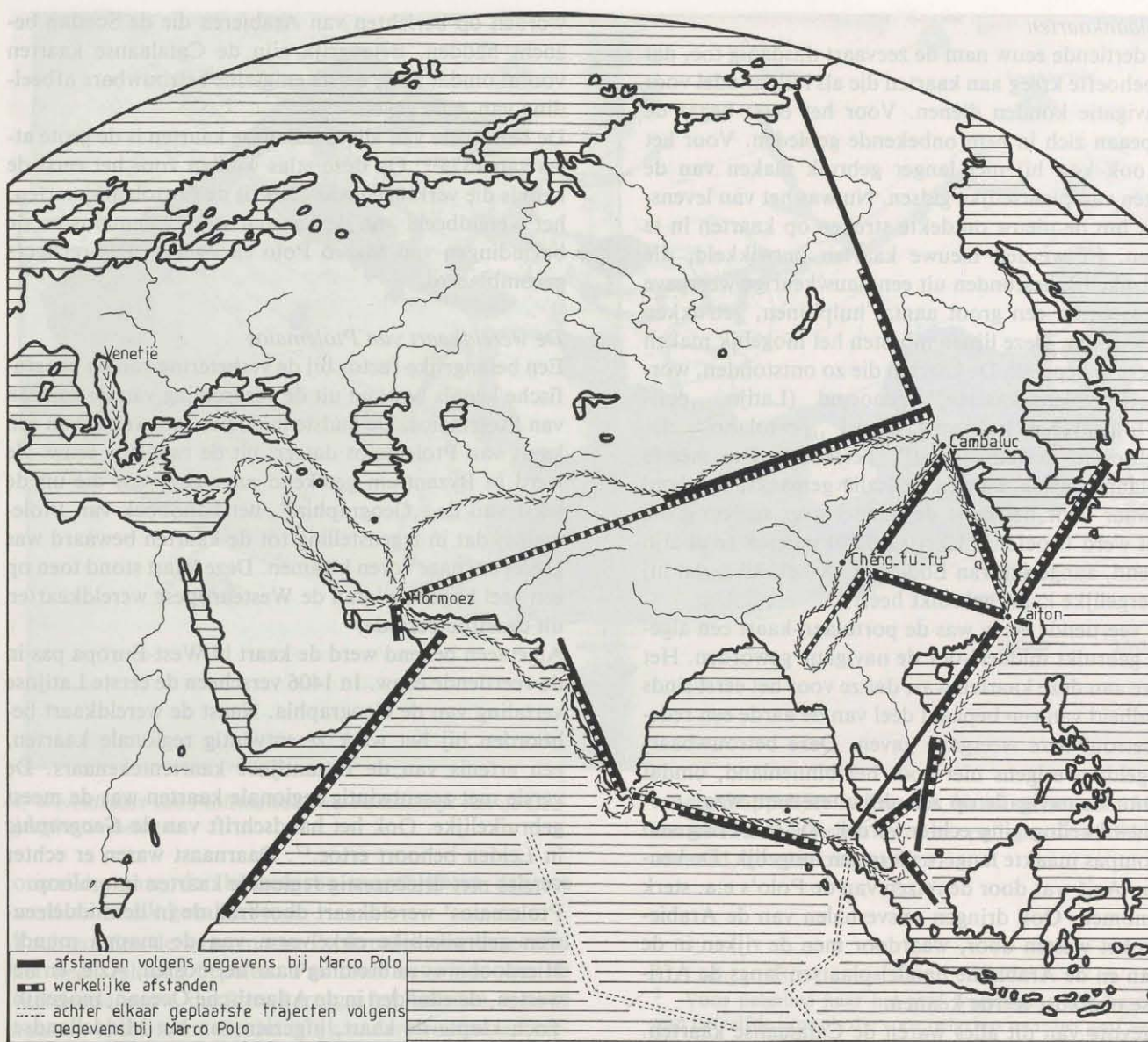
Het werk van Marco Polo biedt ons de gelegenheid althans enigszins na te gaan hoe dat beeld van de Azië-reiziger uit de volle middeleeuwen eruit gezien moet hebben. Ook Marco Polo gebruikte de associatieve methode van reizen. Daarnaast zijn er in zijn werk echter ook opmerkingen aan te treffen die een meer algemeen kaartbeeld verraden. Zo meldt hij dat ten zuiden van Hormoez en ten zuiden van Kasjmir India valt aan te treffen. Vanaf Cheng-tu-fu worden de afstanden tot Tibet en de oostelijke oceaan aangegeven en vanaf Noord-China de afstand tot de noordelijke oceaan¹⁴.

We kunnen met Marco Polo's werk echter nog verder gaan. De reisbeschrijving is, getrouw aan de itinerariumtraditie, verdeeld in dagreizen. Alleen de terugreis vanaf de havenstad Zaiton is door Marco Polo in mijlen aangegeven. De afstanden die per dag werden afgelegd verschillen uiteraard sterk, afhankelijk van het terrein, de weersgesteldheid en nog vele andere factoren. Als het echter mogelijk zou zijn een gemiddelde afstand per dagreis vast te stellen, dan zou men de dagetappes als min of meer uniforme afstandsmaat kunnen beschouwen. Op grond van de door Marco Polo aangegeven aantallen dagreizen per traject moet het dan mogelijk zijn te reconstrueren welk beeld hij heeft gehad van de afmetingen van Azië.

Op onderstaande kaart is daartoe een poging gedaan. Als uitgangspunt zijn de reizen in China genomen. De optekening van het aantal dagreizen zal hier het meest nauwkeurig en dus betrouwbaar zijn geweest. Het traject van Cambaluc naar Zaiton, ongeveer 1500 km, werd door Marco Polo in 81 dagen afgelegd, dat betekent een afstand van gemiddeld 18,5 km per dag. Met deze norm als uitgangspunt zijn alle overige trajecten eveneens in kilometers betekend, alsof Marco Polo zijn dagreizen inderdaad als afstandsmaten bedoelde. We kunnen daarmee een beeld krijgen van de afstanden binnen Azië, zoals de Venetiaan dat zelf gehad moet hebben. Een echte kaart valt hiermee niet te reconstrueren, aangezien in het boek geen windrichtingen worden vermeld. Deze zijn naar eigen goeddunken op de kaart ingetekend.

Een vergelijkbare procedure is gevolgd bij de afstandsopgaven in mijlen. Per traject blijkt de mijl in lengte te verschillen. Als gemiddelde is een lengte van 1,75 km genomen. Met behulp hiervan konden ook de afstanden in het zuiden van Azië worden weergegeven. Ook hier zijn de windrichtingen door de auteur aangegeven.

Uit deze reconstructie kan afgeleid worden dat Marco Polo een redelijk beeld van de afmetingen van China heeft gehad. De afstand tot de oceaan in het noorden (slechts veertig dagreizen!) werd onderschat. Hetzelfde geldt voor de afstand van Europa tot Ta-tung, de zomerresidentie van de khan, 169 dagreizen. Het is ech-



2. Het wereldbeeld van Marco Polo.

ter denkbaar dat op dit traject per dag grotere afstanden werden afgelegd dan in het dichtbevolkte China. In dat geval zou de onderschatting van de werkelijke afstand minder groot worden. Bij de terugreis over zee valt op dat Marco Polo de afstand oost-west redelijk heeft geschat. Wel heeft hij zijn reis veel te ver naar het zuiden geplaatst.

Bovenstaande reconstructie is gebaseerd op gegevens uit het werk van Marco Polo zelf. Afgezien van de introductie van windrichtingen en het begrip „kilometer”, zou hij iets vergelijkbaars zelf gemaakt kunnen hebben. De nauwkeurigheid is niet zo groot als die welke bleek uit de weergave van het „Itinerarium Burdigalense” in kaartvorm. Wel kan geconcludeerd worden dat het beeld van Marco Polo van de afmetingen van Azië in het geheel niet overeenstemt met de afmetingen van Azië op de toenmalige wereldkaarten. Pas in 1375 zou dit werelddeel op kaarten in omvang gaan toenemen.

Conclusie

Het bovenstaande bevestigt de reeds eerder gedane constatering. Zolang de reiziger over grote afstanden

gebruik kon maken van aanwezige terreinkennis bij de inheemse inwoners en van alle voordelen die daaruit voortvloeiden, had hij aan betrouwbare kaarten op schaal, welke grote gebieden weergaven, geen behoefte. We kunnen daaraan toevoegen dat het wantrouwen in de zintuiglijke waarneming bepaald geen stimulans was voor de kartografische ontwikkeling.

Op beide gebieden zouden zich na 1300 grote veranderingen voltrekken.

De kartografische Renaissance

Het begrip „Renaissance” behoort tot de meest misbruikte uit de geschiedwetenschap. Letterlijk betekent het „wedergeboorte”, en wel van een (in het geval van Europa „de”) klassieke beschaving. Onder „kartografische Renaissance” moet dan verstaan worden het weer in gebruik komen de klassieke Grieks-Romeinse kennis en methodiek van kaartentekenen.

Veranderingen op het gebied van de filosofie en natuurwetenschap en de noodzaak via nieuwe en onbekende routes Azië te bereiken, maakten deze Renaissance mogelijk.

Portolaankaarten

In de dertiende eeuw nam de zeevaart dusdanig toe, dat men behoefte kreeg aan kaarten die als hulpmiddel voor de navigatie konden dienen. Voor het eerst begaf de Europeaan zich in hem onbekende gebieden. Voor het eerst ook kon hij niet langer gebruik maken van de diensten van plaatselijke gidsen. Nu was het van levensbelang om de nieuw ontdekte streken op kaarten in te tekenen. Er werden nieuwe kaarten ontwikkeld, die hoofdzakelijk bestonden uit een nauwkeurige weergave van kusten en een groot aantal hulplijnen, getrokken over de zeeën. Deze lijnen moesten het mogelijk maken de koers te bepalen. De kaarten die zo ontstonden, worden „Portolaan-kaarten” genoemd (Latijn „periplus”), naar het Italiaanse woord „portolano”, dat „geschreven zeilaanwijzing” betekent. De meeste portolaan-kaarten werden in Italië gemaakt, het land ook waar voor het eerst de handel over zee op grote schaal werd beoefend. Kort na 1250 moeten ze al zijn getekend, aangezien van Lodewijk IX bekend is dat hij een dergelijke kaart gebruikt heeft¹⁵.

In de veertiende eeuw was de portolaan-kaart een algemeen gebruikt middel voor de navigatie geworden. Het nieuwe aan deze kaarten was, dat ze voor het eerst sinds de oudheid van een bepaald deel van de aarde een redelijk betrouwbare weergave gaven. Deze betrouwbaarheid geldt overigens niet voor het binnenland, omdat dat voor de navigatie op zee niet interessant was.

De ontwikkeling ging echter verder. De invoering van het kompas maakte langere zeereizen mogelijk. De kennis van Azië was door de reizen van de Polo's e.a. sterk toegenomen. Ook dringen reisverhalen van de Arabieren in het westen door, waardoor men de rijken in de Soedan en de Arabische handelsplaatsen langs de Afrikaanse oostkust leerde kennen.

Het gevolg van dit alles waren de Catalaanse kaarten. Deze kaarten ontstonden voor het grootste deel op Majorca in de tweede helft van de veertiende eeuw. Ze waren een uiting van de groeiende handelsmacht van Catalonië. De Italiaanse kartografie werd nu naar de tweede plaats verdrongen. De invloed van de Arabieren op de Catalaanse kaarten was groot. Majorca was dan ook lange tijd in hun handen geweest. Deze invloed blijkt ondermeer uit de mythologische koningen, die men afbeeldde in Midden-Afrika. Ze kunnen teruggevoerd

worden op berichten van Arabieren die de Soedan bezocht hadden. Belangrijk zijn de Catalaanse kaarten vooral omdat ze de eerste enigszins betrouwbare afbeelding van Azië geven.

De bekendste van alle Catalaanse kaarten is de grote atlas van 1375¹⁶. Op deze atlas werden voor het eerst de kennis die verkregen was dankzij de Portolaan-kaarten, het wereldbeeld van de kaarten van Ptolemaios en de bevindingen van Marco Polo en andere Azië-reizigers gecombineerd.

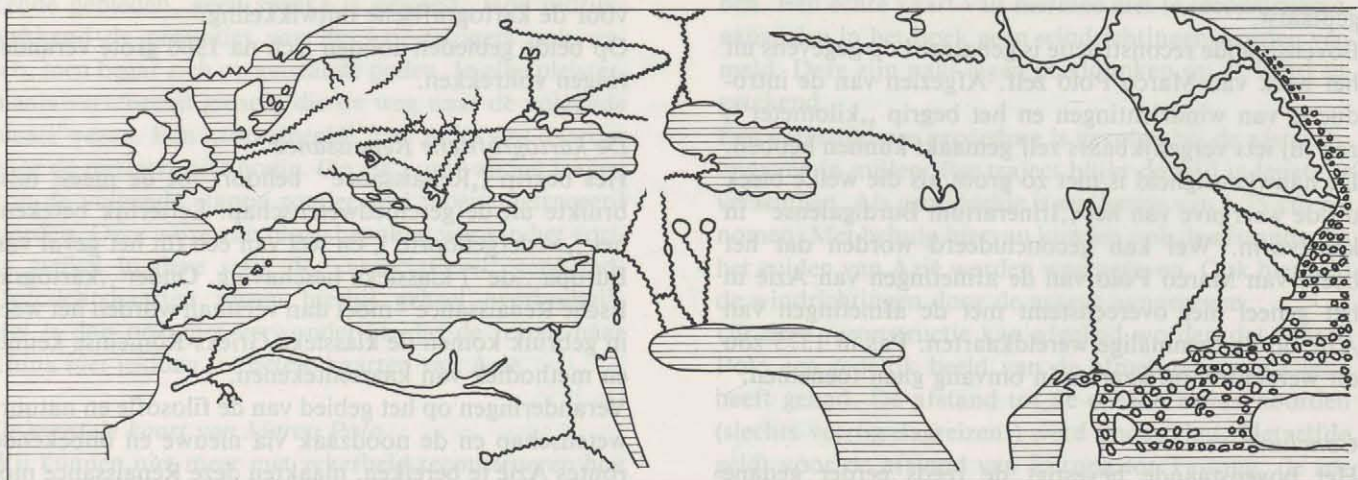
De wereldkaart van Ptolemaios

Een belangrijke factor bij de verbetering van de geografische kennis bestond uit de verbreiding van de kaarten van Ptolemaios. De oudste middeleeuwse versie van een kaart van Ptolemaios dateert uit de twaalfde eeuw. Ze werd in Byzantium getekend naar gegevens die uit de tekst van de „Geographia”, het handboek van Ptolemaios, dat in tegenstelling tot de kaarten bewaard was gebleven, naar voren kwamen. Deze kaart stond toen op een veel hoger peil dan de Westeuropese wereldkaarten uit dezelfde periode.

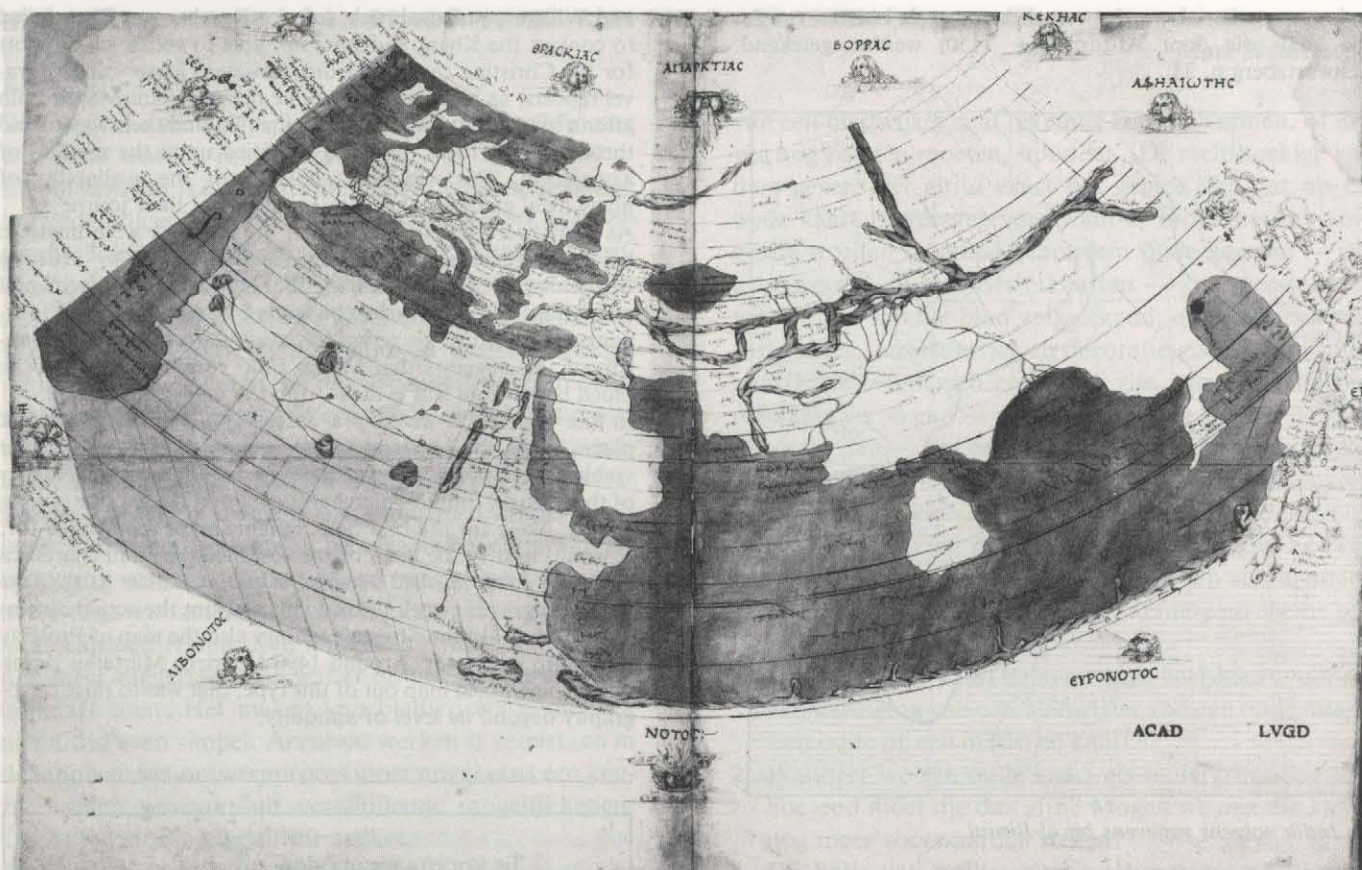
Algemeen bekend werd de kaart in West-Europa pas in de veertiende eeuw. In 1406 verscheen de eerste Latijnse vertaling van de *Geographia*. Naast de wereldkaart behoorden bij het werk zesentwintig regionale kaarten, een erfenis van de Byzantijnse kaartentekenaars. De versie met zesentwintig regionale kaarten was de meest gebruikelijke. Ook het handschrift van de *Geographia* in Leiden behoort ertoe¹⁷. Daarnaast waren er echter versies met drieënzestig regionale kaarten in omloop.

Ptolemaios' wereldkaart doorbrak de in de middeleeuwen gebruikelijke cirkelvorm van de *mappa mundi*. Hierdoor was uitbreiding naar het oosten, Azië, en het westen, de eilanden in de Atlantische Oceaan, mogelijk. Toch klopte de kaart, afgezien van het Middellandse-zee-gebied, nauwelijks met het werkelijke beeld van de wereld.

De Catalaanse kaart van 1375 vertoont een duidelijke vooruitgang vergeleken met de kaart van Ptolemaios. Het belangrijkste verschil ligt misschien wel in de vorm van Afrika. Op de Catalaanse kaart is Afrika in het zuiden omzeilbaar. In dat opzicht werd het peil van de kaart van Eratosthenes opnieuw bereikt. In 1375 had nog geen Europeaan inderdaad Kaap de Goede Hoop



3. De Catalaanse kaart van 1375.

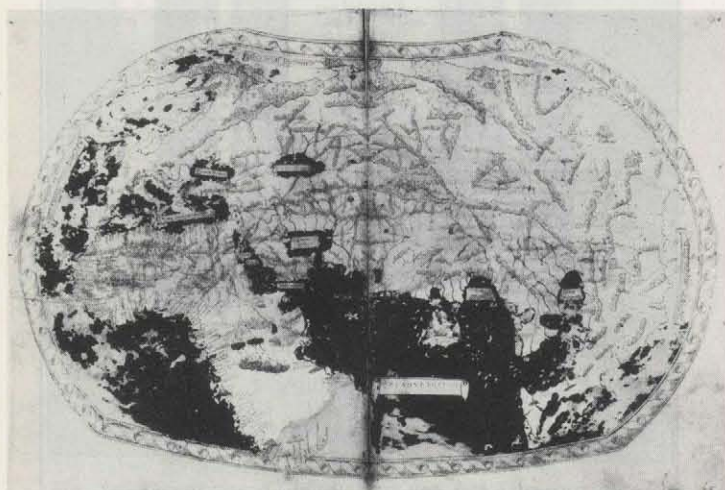


4. Wereldkaart van Ptolemaios in het handschrift van de *Geographia* in Leiden.

omzeild, maar de theoretische mogelijkheid daartoe werd nu in elk geval erkend.

Toch zouden de kaarten van Ptolemaios nog lange tijd het beeld blijven bepalen. Pas rond het einde van de veertiende eeuw durfden kartografen het aan nieuwe kaarten te tekenen, die duidelijk andere contouren vertoonden dan de kaart van Ptolemaios. Een van hen was de Italiaan Henricus Martellus, die omstreeks 1490 een wereldkaart tekende. De verwantschap met de Catalaanse kaart en de kaart van Ptolemaios is onmiskenbaar. Een exemplaar van deze kaart wordt bewaard in de Universiteitsbibliotheek te Leiden¹⁸. Na duizend jaar stilstand was de kartering van de aarde eindelijk weer op

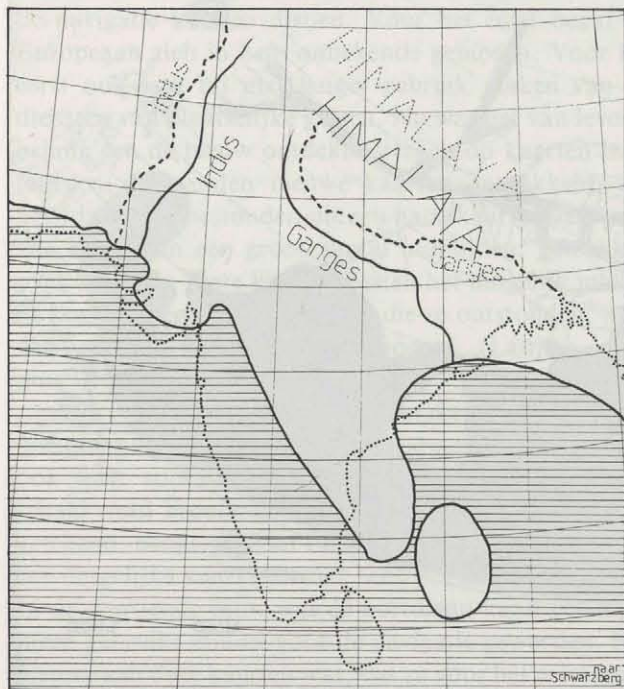
wetenschappelijke wijze ter hand genomen. Met de kaarten van Martellus werd het peil van de oudheid geëvenaard, zo niet overtroffen.



5. Wereldkaart van Martellus. Universiteitsbibliotheek Leiden.

- 1 Lach, p. 25.
- 2 Voor pelgrims naar het graf waren itineraria beschikbaar van hetzelfde type als die voor pelgrims naar het graf van Jacobus in Spanje. (vgl. Jorga, p. 146/Hennig III, p. 125).
- 3 Lach, p. 35.
- 4 Slessarev, p. 53-55.
- 5 Lach, p. 36.
- 6 Lach, p. 38.
- 7 In hetzelfde jaar dicteerde een Armeense balling, Zayton, in Frankrijk een boek over de geografie van Azië en de geschiedenis van de Mongolen. Het boek werd in het latijn vertaald (Streit IV, p. 42-43).
- 8 Olschki, p. 64, 135, 151, 226, 391.
- 9 Wright, p. 48.
- 10 Komroff, hfd. 17-23.
- 11 Komroff, hfd. 15.
- 12 Zo maakte van 1249 tot 1251 de dominicaner monnik Andreas van Longjumeau in opdracht van de Franse koning een reis naar Karakorum. Hij werd uitgekozen omdat hij zowel de taal als het gebied van de Mongolen al enigszins kende. Zijn reisverslag was uiterst traditioneel. Hennig III, p. 45 / Lach, p. 33.
- 13 In dezelfde tijd gebruikten reizigers uit andere culturen wel kaarten bij hun ondernemingen. Van 1221 tot 1224 ondernam de monnik Tschang-Tschun een reis naar het hof van Djenghis-khan. Uit de beschrijving van zijn reis blijkt dat hij gebruik maakte van kaarten. Hennig III, p. 5. Inzichten die een ruimtelijk overzicht van grote gebieden veraden, blijken ook uit opmerkingen van de Arabische kartograaf Al-Biruni ($\pm$ 1050) over India en zijn gegevens over de exacte lokatie van diverse plaatsen. Op onderstaande tekening is een poging ondernomen om het India-beeld van Al-Biruni te vergelijken met de werkelijke situatie. Er blijkt dan een opvallend modern beeld tevoorschijn

te komen, zeker als we dat vergelijken met de kaarten van India zoals die door Al-Idrisi (± 1150) werden getekend. Schwartzberg p. 33.



6. India volgens gegevens bij al-Biruni.

- 14 Latham, p. 33-45.
- 15 Crone, p. 35.
- 16 Freiesleben, p. 17-24.
- 17 Leiden, Voss. Gr. F.1., ff. 2^v-3.
- 18 Leiden, Voss. Lat. Fol. 23, ff. 65^v-66.

LITERATUUR

- Crone, G.R., *Maps and their makers; an introduction to the history of cartography*, Londen, [1962²].
- Freiesleben, H., *Der Katalanische Weltatlas vom Jahre 1375*, Stuttgart, 1977.
- Hennig, R., *Terrae Incognitae III (1200-1415 n.C.)*, Leiden, 1953.
- Jorga, N., *Cenni sulle relazioni tra l'Abissinia e l'Europa cattolica nei secoli XIV-XV*, Palermo, 1910.
- Komroff, M., ed. *Contemporaries of Marco Polo*... , New York, [1928].
- Lach, D.F., *Asia in the making of Europe*, vol. I *The century of discovery*, Chicago, [1965].
- Latham, R., ed. *The travels of Marco Polo*, Harmondsworth, [1958].
- Olschki, L., *L'Asia di Marco Polo*, Venezia, 1978.
- Schwartzberg, J.E., *A historical atlas of South Asia*, Chicago, 1978.
- Slessarev, V., *Prester John: the letter and the legend*, Minneapolis, 1959.

SUMMARY

The mediaeval world image IV: Travels into Asia

In the thirteenth century A.D., large parts of Asia, including China, were conquered by Mongol invaders. In Western Europe, many cherished hopes of obtaining Mongol assistance in the struggle against the Muslims. These hopes were invigorated by a belief that Asia would accommodate many Christians, followers of the apostle Thomas, and also by the legend of priest-king John, a mythical Christian ruler with tremendous power, who from his residence somewhere in Asia would some day come to the aid of European Christianity. A number of priests, among whom Johannes de Plano Carpini

and Willem van Ruusbroek, left for Karakorum. They failed to convert the Khan, and were not able to secure his support for the Christian case. They did, however, leave valuable travel reports, as had previously done the merchant Marco Polo after a many years' sojourn in China. To find their way to and through Asia, these travellers all relied upon the method of association. This was made possible by the availability of many local guides at the different stages of their journeys. As maps were not really needed, no attempts were made to adjust the erroneous image of Asia presented by existing world maps. Some reconstruction of Marco Polo's mental map image can nevertheless be made by taking the day's journeys mentioned in his reports as a standard distance. The result of this suggests that Marco Polo considered Asia to be much larger than was evident from the maps of this time. In the fourteenth century a cartographic renaissance took place. When the overland route through Asia was no longer viable due to political developments, among which the decay of the Mongol Empire, merchants explored the sea route along Africa. Now, for the first time, reliable maps were called for. It would lead to the birth of the so-called portolan charts. In 1375 this genre reached its acme in the „Catalan Atlas“, the first cartographic work to take into account the actual dimensions of Asia. In the fifteenth century also the map of Ptolemy came into use again. Around 1490 Henricus Martellus developed a new world map out of this type, that was to raise cartography beyond its level of antiquity.

Te koop aangeboden:

Koeman, C. Atlantes Neerlandici

5 delen, nieuw.

Tel.: 070 - 258936 ('s-avonds).



MERCATOR

Achter Clarenburg 2
3511 JJ Utrecht - NL
Tel. 030 - 32 13 42

Catalogus op aanvraag

Inleiding

Wat verstaan we eigenlijk onder een bladwijzer? En met welk doel worden ze gemaakt?

Een bladwijzer is een kaart die bestaat uit een, vaak niet erg gedetailleerde, ondergrond (de basiskaart), waarop grootschaligere detailkaarten door middel van een symbool ingetekend zijn. Dit symbool blijkt meestentijds als een rechthoekig vlaksymbool op de basiskaart te worden ingetekend. Of dit altijd de meest gelukkige vorm is zal nog moeten blijken. De reden waarom bladwijzers gemaakt worden is om een beeld te verkrijgen van welke gebieden er in een bepaalde kaartenverzameling zijn opgenomen. Mogelijk zal de lezer zich afvragen: is een artikel over de vraag hoe zo'n simpel vakje ingetekend dient te worden nu eigenlijk wel nodig? De bedoeling van een bladwijzer is immers slechts om een beeld te geven van de gebieden die een gebruiker in een atlas kan aantreffen. Een ingetekend vakje mag echter niet méér suggereren dan wat er op de bijbehorende detailkaart staat. Het maken van bladwijzers is daarom niet altijd even simpel. Accuraat werken is vereist, en in de loop van het ontwerpproces moet nogal eens een keuze worden gemaakt uit verschillende mogelijkheden. Over die keuzen handelt dit artikel.

Een citaat van Marijke Donkersloot-de Vrij¹ geeft een aanzet tot de vraag waarmee we bij het vervaardigen

van een bladwijzer zoal rekening zouden kunnen, of liever nog zouden moeten, houden: „De rechthoekige kaders geven niet altijd exact het gebied aan dat op de oude kaart is weergegeven, want er moet met het volgende worden rekening gehouden: oude kaarten — dit geldt vooral de manuscriptkaarten — zijn meestal niet tot de rand van het blad volgetekend; ook kunnen titelcartouches, inzetkaartjes en decoratie gedeelten uit het kaartbeeld wegnemen en voorts zijn sommige kaarten dusdanig vertekend — met name de kaarten van de grotere gebieden — dat er eigenlijk geen rechthoekig kader is in te tekenen”. Met deze opmerking geeft zij in enkele woorden een heleboel problemen aan, die zich voor kunnen doen bij het tekenen van een bladwijzer. Zowel de door haar genoemde punten als ook een aantal andere zullen hier aan de orde komen. Achtereenvolgens behandelen we:

1. Wat voor type kaart nemen we als basiskaart voor de vervaardiging van een bladwijzer van een oude atlas? Een oude of een moderne kaart?
2. Wanneer we een oude kaart als ondergrond kiezen, hoe oud moet die dan zijn? Mogen we aan die kaart nog meer voorwaarden stellen?
3. Op basis van welke criteria tekenen we de lijnsegmenten die de randen van de detailkaarten op de basiskaart weergeven?
4. Hoe geven we het verband aan tussen de oude atlas en de symbolen op de bladwijzer?

1. De basiskaart

We kunnen zeggen dat we bij gebruik van een moderne kaart als ondergrond de gebieden, die door de oude detailkaarten bestreken worden, exact weergeven. Vooropgesteld dat die gebieden exact herkenbaar zijn. Iets wat niet altijd voor de volle honderd procent het geval is. Een moderne kaart moet dan in een conforme projectie getekend zijn, waarvoor we twee redenen noemen:

- De oude detailkaarten zullen — zeker als de een niet al te groot gebied bestrijken — zelf een conforme weergave van het terrein zijn (gedacht wordt aan kaarten op atlasformaat met een schaal tot ca. 1:750.000). Als we van de bovengenoemde eigenschap uitgaan, dan krijgen de in te tekenen vakjes bij gebruik van een conforme basiskaart een vorm die gelijk is aan die van de detailkaarten zelf. Is een detailkaart lang en smal, dan zal deze vorm op de conforme basiskaart terugkomen. Is zij vierkant, dan zal het in te tekenen vakjes eveneens vierkant worden. Deze eigenschap gaat verloren bij gebruik van basiskaarten die een andere projectie hebben.
- De vormen van alle gebieden blijven bij gebruik van een conforme basiskaart herkenbaar. Weliswaar wordt bijvoorbeeld Groenland ongeveer net zo groot als Zuid-Amerika afgebeeld, maar de vorm van dit (opgeblazen) Groenland blijft herkenbaar. Bij gebruik van andere projecties kan het zijn dat het vervormd wordt tot een volstrekt onherkenbaar eiland. Een nadeel is dat een oude kaart Groenland, dat op

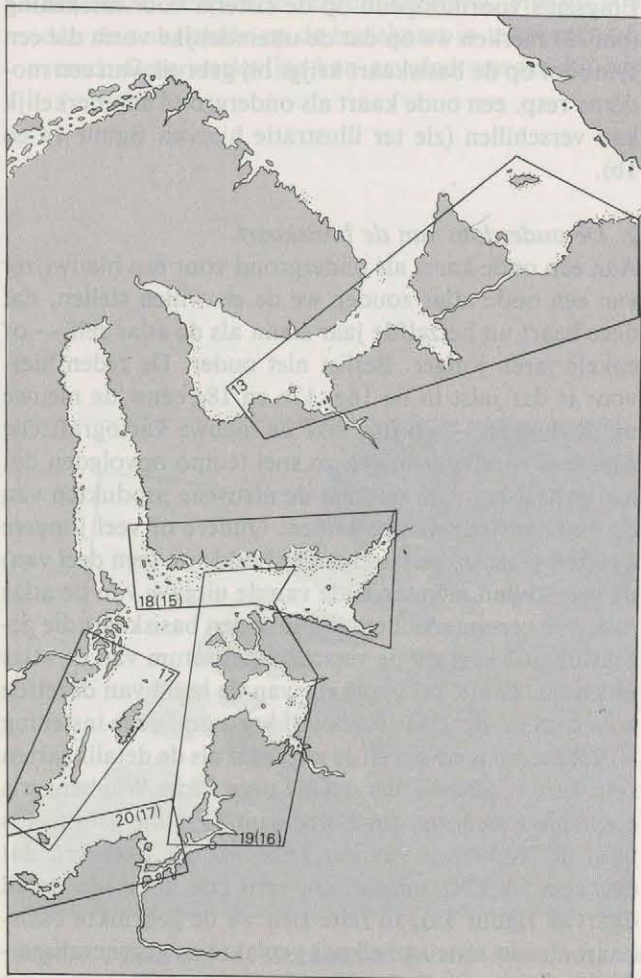


Fig. 1a. Detail van de bladwijzer van het Thresoor der Zeevaert van Lucas Jansz Waghenauer (1592). Als basiskaart werd de Generale Pascaerte van Europa (eveneens 1592) gebruikt.

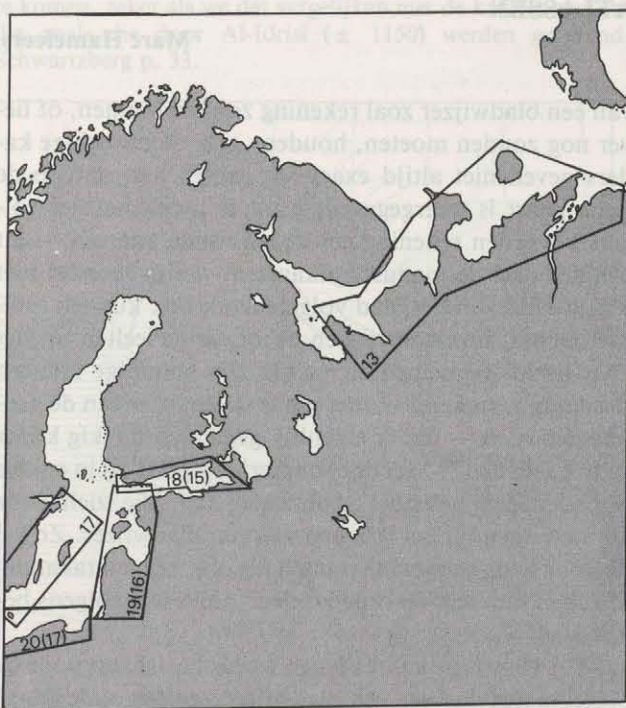


Fig. 1b. De overeenkomende detailkaarten ingetekend op een moderne kaart in een conforme (vormgetrouwe) projectie. Als basiskaart werd een detail van de Track Chart of the World (1961) gebruikt.

een veel grotere schaal dan Zuid-Amerika getekend werd, als ingetekend vakje op de basiskaart ongeveer even groot is als het vakje dat de kaart van Zuid-Amerika voorstelt (het voorbeeld van Groenland en Zuid-Amerika is genomen omdat het een sprekend voorbeeld is, niet omdat beide gebieden in atlassen op een schaal van ca. 1:750.000 aan te treffen zijn). In het algemeen kan gesteld worden dat naarmate een gebied verder van de evenaar afligt, het in te tekenen vakje steeds verder „opgeblazen” wordt.

Wanneer we gebruik maken van een oude kaart als basiskaart, dan geldt eveneens dat deze een conform wereldbeeld moet geven. Een voorbeeld van een dergelijke oude kaart is de beroemde wereldkaart van Mercator. Deze afbeelding van de aarde is bijzonder geschikt om oude detailkaarten op in te tekenen. Een keuze voor deze kaart (of een deel ervan) moet dan wel gekoppeld worden aan de hierna te formuleren eisen. Vaak zal het niet eenvoudig zijn om een oude conforme afbeelding van (een deel van) de aarde te verkrijgen die ook daaraan voldoet. In de afweging voor een moderne dan wel een oude kaart als basiskaart voor de bladwijzer spelen een aantal factoren een rol, nl.:

- De moderne basiskaart is nauwkeurig en meetkundig heel consequent getekend en heeft een moderne vormgeving. Bij de in te tekenen detailkaarten is dat niet het geval, terwijl dat o.i. door het gebruik van een moderne basiskaart wel gesuggereerd wordt. Om deze suggestie te voorkomen is het beter om een oude kaart als basiskaart te kiezen.
- Op een moderne basiskaart is de ligging van plaatsen eenvoudiger terug te vinden dan op oude kaarten. Echter, omdat er op het eindresultaat in het algemeen veel topografische informatie weggelaten

wordt, zien wij dit als een gering voordeel. Indien besloten wordt om veel topografische informatie op de basiskaart te laten staan, kan dit het eindresultaat erg onrustig maken.

- In de loop van pakweg de afgelopen vierhonderd jaren zijn er talloze grens- en kustwijzigingen opgetreden, terwijl door de steeds beter wordende karteringstechnieken de contouren van de verschillende gebieden op de kaarten steeds aangepast werden. Het intekenen van het vakje voor een oude detailkaart op een moderne ondergrond kan een slecht of zelfs foutief beeld geven van hetgeen er op die detailkaart afgebeeld staat. Het is bijvoorbeeld onjuist om een bladwijzer op een moderne ondergrond te ontwerpen van de kaarten die de Hattinga's maakten van de provincie Zeeland. Dit gebied is in de afgelopen eeuwen zodanig van vorm veranderd, dat gebruik van een moderne basiskaart een uitgesproken ongelukkige keuze zou zijn.
- Een louter visueel effect speelt ook een rol. Het gebruik van een moderne kaart als basiskaart is minder aantrekkelijk voor de historisch kartograaf. En juist hij is degenen die belangstelling heeft voor een dergelijk kartografisch produkt.

Als we de voor- en nadelen van een moderne zowel als van een oude kaart op een rijtje zetten, dan kiezen we voor een oude kaart als ondergrond voor een te vervaardigen bladwijzer.

Enigszins vooruitlopend op de criteria voor intekening (par. 3) merken we op dat de uiteindelijke vorm die een symbool op de basiskaart krijgt bij gebruik van een moderne resp. een oude kaart als ondergrond aanmerkelijk kan verschillen (zie ter illustratie hiervan figuur 1a en 1b).

2. De ouderdom van de basiskaart

Aan een oude kaart als ondergrond voor een bladwijzer van een oude atlas zouden we de eis willen stellen, dat deze kaart uit hetzelfde jaar stamt als de atlas zelf — of enkele jaren jonger. Beslist niet ouder. De reden hiervoor is dat juist in de 16e, 17e en 18e eeuw de nieuwe ontdekkingen — en dus ook de nieuwe kartografische gegevens — elkaar in een zo snel tempo opvolgden dat het onjuist zou zijn om niet de nieuwste produkten van de oude kartografen te nemen. Oudere of veel jongere kaarten schetsen een heel ander beeld van (een deel van) de wereld dan men ten tijde van de uitgave van de atlas had. We veronderstellen, dat juist een basiskaart die gelijktijdig of kort ná de verschijningsdatum van de atlas uitkwam, én die bij voorkeur van de hand van dezelfde auteur of uit dezelfde school of kartografische instelling is, gebaseerd is op dezelfde gegevens als de detailkaarten zelf. Een voorbeeld hiervan is Lucas Jansz Waghenaer's *Generale Pascaerte van Europa* uit 1592 die gebruikt is voor de bladwijzer van het *Thresoor der Zeevaart*, dat eveneens in 1592 uitgegeven werd (zie voor een detail daarvan figuur 1a). In feite zien we de gebruikte basiskaart als een serie aan elkaar geplakte en gegeneraliseerde detailkaarten. Een oudere basiskaart mogen we niet gebruiken omdat die aan oudere detailkaarten ten grondslag ligt en dus een te oude ondergrond geeft voor

de in te tekenen nieuwere detailkaarten. Juist dit is van belang in een tijd van bijna maandelijks nieuwe ontdekkingen.

3. Het intekenen van de „vakjes”

Al eerder werd opgemerkt dat de vorm van een „vakje” dat ingetekend wordt bij gebruik van een moderne dan wel een oude ondergrond aanmerkelijk kan verschillen. De criteria c.q. de wijzen die gebruikt kunnen worden om een vakje in te tekenen, ongeacht voor welk type ondergrond gekozen wordt, zijn in volgorde van belangrijkheid:

- Herkenbaarheid van de vormen op beide bladen (basiskaart en detailkaart). Kustvormen — specifiek de kapen — zijn goede oriëntatiepunten.
- Oriëntering en intekening op basis van de plaatsnamen die op beide bladen voorkomen. Beter is de oriëntering ten opzichte van een symbool dat deze plaatsen voorstelt. Die symbolen ontbreken echter nogal eens, met name op portolaankaarten.
- Gebruik gemaakt kan worden van verhoudingen. De werkwijze is dan als volgt. Op beide kaartbladen meten we met een lineaal enkele afstanden die op beide bladen herkenbaar zijn. Uit deze afstanden bepalen we een gemiddeld verhoudingsgetal. Nu meten we dat deel van de kaartrand van de in te tekenen detailkaart dat op de basiskaart niet duidelijk te traceren valt en verrekenen deze laatste gemeten afstand met het eerder berekende verhoudingsgetal. Hieruit rolt dan de onbekende op de basiskaart in te tekenen afstand. Deze werkwijze kan gevolgd worden bij een

onduidelijk aantal kilometer zee dat ingetekend moet worden.

Voorbeeld: We gaan uit van n (in dit voorbeeld is $n = 3$) gemeten afstanden.

Op de basiskaart: $AB = 1,3$ cm; $CD = 0,8$ cm; $EF = 0,9$ cm.

Op de detailkaart: $A'B' = 29,5$ cm; $C'D' = 19,4$ cm; $E'F' = 22,1$ cm.

Het verhoudingsgetal wordt dan:

$$\frac{\frac{AB}{A'B'} + \frac{CD}{C'D'} + \frac{EF}{E'F'}}{n} = \frac{0,126}{3} = 0,042.$$

Een gedeelte van de in te tekenen rand van de detailkaart bestaat uit zee, en is in gemeten afstand 26,2 cm. De in te tekenen afstand op de basiskaart bedraagt dan $0,042 \times 26,2$ cm = 1,1 cm.

- Men kan gebruik maken van de schaalgetallen van de detail- en van de basiskaart, en die combineren met de op de bladen aangegeven noordrichting.

Meestal zullen de vakjes bij het intekenen tot stand komen door een combinatie van verschillende methoden. De laatste methode moet men slechts uiterst zelden gebruiken omdat ten eerste de aangegeven schaal, die voor het hele blad zou moeten gelden, bij lange na niet over het hele blad constant is, en ten tweede verschillen de noordrichtingen van beide bladen nogal eens (flink), hoewel de vormen die op de detailkaarten voorkomen vaak feilloos overeenkomen met die van de basiskaart (in verkleinde of gegeneraliseerde vorm). Het is dan beter om de vorm voorrang te geven boven de oriëntering.

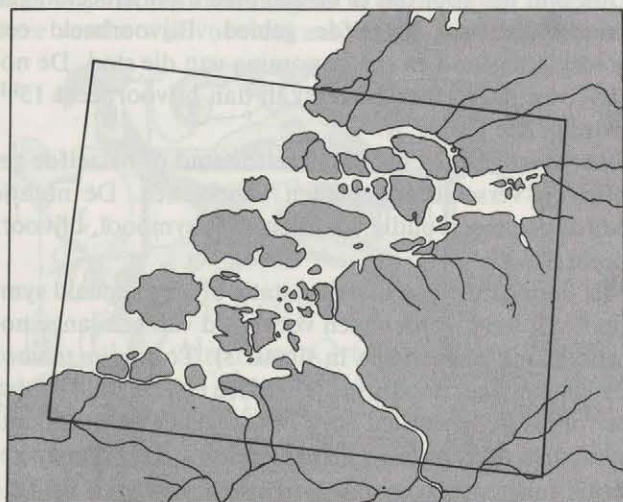


Fig. 2a. Intekening van de kaart van Zeeland door Jacob van Deventer. De grote cartouche in de rechterbenedenhoek is hierniet uitgespaard. Als basiskaart werd gebruikt Totius Galliae Belgica (. . .) door Gerard de Jode (1566) (zowel voor 2a als 2b).

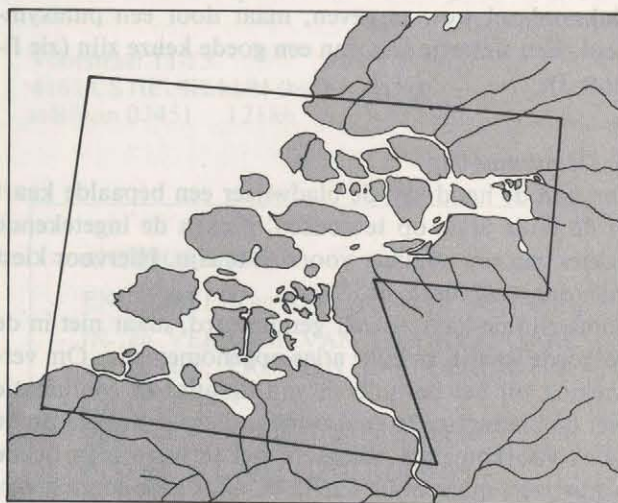


Fig. 2b. Intekening van dezelfde kaart, waarbij de cartouche wel uitgespaard is. Deze cartouche onttrekt wezenlijke kartografische informatie die op het kaartblad had kunnen staan. Dit is de reden van de uitsparing op de bladwijzer.²

Als we bestaande detailkaarten bekijken dan lijkt het alsof de ingetekende detailkaarten, een enkele uitzondering daargelaten, een exact rechthoekig gebied bestrijken. Wanneer we de detailkaarten echter vergelijken met het betreffende vakje op de bladwijzer dan blijkt dat het gebied dat door het ingetekende vakje bestreken wordt afwijkt van het gebied dat door de detailkaart feitelijk afgebeeld wordt. Het is onjuist om te veronderstellen dat de inhoud van alle detailkaarten rechthoekig van vorm is. Vaak is dit zelfs helemaal niet het geval, terwijl het wel als zodanig voorgesteld wordt. Hoe moet men ze dan wel intekenen? We moeten hierbij in ons achterhoofd houden dat het om het weergeven van de kartografische inhoud van de kaart gaat. We streven ernaar om alleen datgene door de ingetekende vakjes weer te geven dat werkelijke kartografische informatie geeft aan de kaartlezer. Dit houdt in dat volgens bovenstaande methoden de omtrekken van een vakje bepaald worden, waarbij men de gebieden waar het kaartbeeld ontbreekt door (soms hele grote) cartouches en decoraties uit dient te sparen. Echter, een cartouche ingetekend in de Noordzee hoeft o.i. niet uitgespaard te worden. Hoewel de zee een wezenlijke kartografische inhoud heeft, mogen we veronderstellen dat het de kartograaf bekend was dat er in de Noordzee geen onverwachte eilanden zouden opdoemen. Terwijl, als voorbeeld, bij intekening van de kaart van Zeeland door Jacob van Deventer, met een hele grote cartouche in de rechterbenedenhoek, er duidelijk te veel gesuggereerd wordt door intekening van de gehele bladrand. De uiteindelijke vorm (zie figuur 2) is bepaald door de lijnen te trekken volgens genoemde methoden, waarbij de grote cartouche is uitgespaard. Dit geeft een veel reëler beeld van de kartografische inhoud van de detailkaart dan de conventionele manier van weergeven met een zuiver rechthoekig vakje zou doen.²

Indien er in een atlas naast uitgestrekte gebieden ook grootschalige kaarten als voorbeeld stadsplattegronden opgenomen zijn, dan kan het noodzakelijk zijn om de plattegronden niet door een al dan niet rechthoekig vlakssymbool weer te geven, maar door een puntsymbool. Een sterretje kan dan een goede keuze zijn (zie figuur 3).

4. De nummering

Om aan de hand van de bladwijzer een bepaalde kaart in de oude atlas op te zoeken, dienen de ingetekende vakjes van een nummer voorzien te zijn. Hiervoor kiest men dan volgnummers.

Soms zijn de kaarten zelf genummerd, maar niet in de volgorde waarin ze in de atlas opgenomen zijn. Om verwarring bij het bestuderen van de atlas in combinatie met de bladwijzer te voorkomen, dient men deze op de kaart voorkomende nummers wel te vermelden op de bladwijzer, maar omdat ze in de atlas geen logisch verband kennen plaatst men ze tussen haakjes (zie figuur 1a, 1b en 3).

Het komt vaak voor dat er op één blad meer kaarten voorkomen, die verschillende gebieden of steden afbeelden. Op de bladwijzer vermeldt men hetzelfde nummer

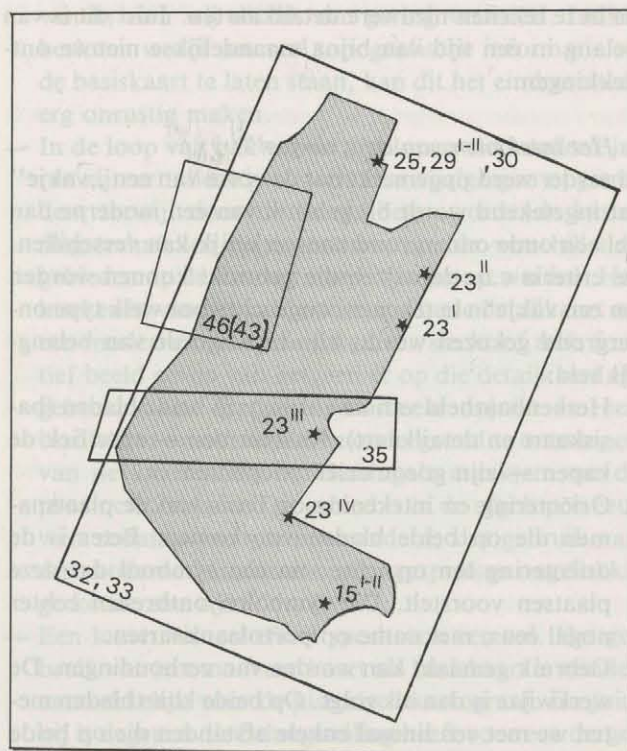


Fig. 3. Deze figuur toont verschillende notaties. Het kaartje is géén detail van een bestaande bladwijzer. Afgebeeld staan:

- | | |
|--------------------------------------|--|
| 35 | Het meest voorkomende geval: één blad met één kaart en één nummer. |
| 46 (43) | Blad nummer 46 in de atlas, op de kaart staat het nummer 43 (zie ook figuur 1a). |
| 23 ^I t/m 23 ^{IV} | Vier verschillende kaarten op één blad. |
| 15 ^{I-II} | Tweemaal hetzelfde gebied op één blad. |
| 32, 33 | Tweemaal hetzelfde gebied op verschillende bladen. |
| 25, 29 ^{I-II} , 30 | Een lange gecombineerde notatie. |

bij iedere weergegeven stad of ieder gebied eenmaal voorzien van een extra „zwevend” nummer. Dit leidt dan tot nummers als 23^I, 23^{II}, 23^{III} enz. (zie figuur 3). De toekenning van deze zwevende nummers aan de verschillende afbeeldingen op de detailkaart gaat volgens het principe van „met de klok mee”.

Ook omt het voor dat er op één blad meer afbeeldingen voorkomen van hetzelfde gebied. Bijvoorbeeld een stadsplattegrond en een panorama van die stad. De notatie van deze afbeeldingen kan dan bijvoorbeeld 15^{I-II} worden (zie figuur 3).

Daarnaast gebeurt het dat dezelfde stad of hetzelfde gebied op verschillende bladen voorkomen. De notatie wordt dan meervoudig voor hetzelfde symbool, bijvoorbeeld 32, 33.

Met deze richtlijnen kan de notatie bij een bepaald symbool vrij lang worden (een voorbeeld van een lange notatie is ook opgenomen in figuur 3). Toch zijn ze voor de volledigheid noodzakelijk. Indien een bepaald gebied te vol dreigt te worden door in te tekenen vakjes, puntsymbolen of door te veel lange notaties, dan zal men gebruik moeten maken van inzetkaartjes voor de drukste gebieden.

Slotwoord

Met dit artikel hopen we een bijdrage geleverd te hebben aan de totstandkoming van bladwijzers die een zo cor-

rect mogelijk beeld geven van de kartografische inhoud van erop ingetekende detailkaarten. Dat goede bladwijzers enorm nuttig en illustratief kunnen zijn werd al eerder aangegeven door professor Koeman. Hij stelde³: „Tenslotte wil ik nog eens wijzen op de bladwijzers die aan dit werk toegevoegd zijn. Ik ken geen vorm die beter geschikt zou zijn om aan niet-gespecialiseerden duidelijk te maken welke kaarten als informatiebron voor hun streekstudie kunnen dienen (. . .). Bladwijzers kunnen orde scheppen”. Deze woorden willen wij van harte onderschrijven.

NOTEN

¹ Y.M. Donkersloot-de Vrij, *Topografische kaarten van Nederland vóór 1750*. Groningen, 1981, blz. 56.

² Publikatie van de gehele bladwijzer van de provinciekaarten van Jacob van Deventer is in 1984 te verwachten in deel I van *Monumenta Cartographica Neerlandica* door prof.dr. G.G. Schilder.

³ C. Koeman, *Handleiding voor de studie van de topografische kaarten van Nederland 1750-1850*. Groningen, 1963 (reprint: Culemborg, 1978), blz. 15.

EEN BIJZONDER KAARTBLAD VAN MERCATOR

Op een veiling in Keulen heeft de Universiteitsbibliotheek te Leiden in september 1982 voor de Collectie Bodel Nijenhuis een merkwaardig kartografisch document weten te verwerven, dat nieuw licht kan verschaffen omtrent de ontstaansgeschiedenis van de atlas van Mercator. Het betreft de aankoop van één blad van een vierbladige wandkaart, waarop voorkomen: 1. de titel Helvetia met een opdracht aan Abraham Ortelius en 2. het impressum „Edita Duysburgi Clivorum Com privilegio”. Het vormt als vierde blad het tot nu toe ontbrekende sluitstuk van een wandkaart van Zwitserland, waarvan de overige drie bladen in de atlas van Mercator voorkomen (Koeman Me 9: de kaarten 14 Zurichgow, 15 Wiflispurgergow en 16 Argow). Het aangekochte blad met de titel Helvetia is nummer in de Mercator-atlas opgenomen en is nergens in de literatuur vermeld. Deze vondst was voor mij aanleiding om in de Mercator-atlas verder op zoek te gaan naar daarin verscholen wandkaarten, die uit meerdere atlasbladen samen te stellen zouden zijn. Die speurtocht leverde in totaal nog eens zes wandkaarten op: Lotharingen, Bourgondië, Elzas, Saxen/Brunswijk, Hessen/Thüringen en Lombardije. Dit maakt het de moeite waard na te gaan in welke mate Mercator bij de samenstelling van zijn atlas gebruik heeft gemaakt van (eerder?) door hem ontworpen meerbladige wandkaarten. Er wordt naar gestreefd om dit bijzondere Helvetia-kaartblad in facsimile uit te geven en in de daarbij te voegen inleiding ook aandacht aan de genese van de Mercator-atlas te schenken.



SUMMARY

Making sheet indexes of old atlases

In this article it is explained what the term sheet index should be understood to mean. All aspects worthy of consideration when designing a sheet index of an old atlas are being discussed.

1. Should one use an old map or a modern one for an outline (base map)? In answer to this question a number of advantages and disadvantages are given.
2. If we choose an old map for a base map, how old should it be? A plea is made for taking a base map preferably of the same year as the old atlas which is going to be plotted.
3. In the third paragraph arguments are offered as to what criteria the plotting of large-scale maps as rectangles should be founded on. In this connection are mentioned i.a. the recognizability of forms, orientation on the basis of place names or the symbols used for them, and the use of known proportions on both outline map and large-scale map.
4. Finally the numbering of the plotted rectangles is discussed. The underlying idea is here that a uniform notation should be pursued for all future sheet indexes of old atlases. Some drawings serve to illustrate the ideas argued in the text. Among other things it is shown to what different results the use of a historical or a modern outline map may lead. Also an example is given of a map that shows all the numberings of large scale maps which have been discussed in the text.

D. de Vries

"In de Bokkeschuur"

Voorstraat 11-13
4161 CS HEUKELUM (bij Leerdam)
telefoon 03451 12186

- ANTIQUARIAAT
- ENCADREER- en RESTAURATIE-ATELIER
- IN- en VERKOOP VAN TOPOGRAFISCHE KAARTEN, PRENTEN EN BOEKEN (16e t.m. 19e eeuw)
- BEROEPS- en BEDRIJFSPRENTEN
- INTERNATIONALE ZOEKDIENST

Geopend: van 14 tot 17 uur en op afspraak.
(donderdag gesloten)

DE DATERING VAN DE „KAART VAN DE DRIE SCHIEËN”

Commentaar naar aanleiding van „De datering van oude kaarten ten behoeve van architectuurgeschiedenis” van A.H. Huussen jr. (3e jrg., nr. 1, blz. 10-13)

C. Hoek

Met dank maak ik gebruik van de gelegenheid mij geboden door de redactie van Caert-Thresoor, om enig commentaar te leveren op het artikel van de heer A.H. Huussen jr. Temeer daar de waarschuwende vinger door hem opgestoken, enigszins in mijn richting wijst, naar aanleiding van een tweetal publikaties van mijn hand, verschenen in 1961, respectievelijk 1972.

Het eerste is in 1960 geschreven op verzoek van de redacteur van het Rotterdams Jaarboekje, mr. H.C. Hazewinkel, en verscheen in 1961 in deze, sedert 1888 verschijnende serie, waarvan de inhoud voor een groot deel bestaat uit opstellen over historische onderwerpen, betrekking hebbende op het gebied van de gemeente Rotterdam.

Het tweede verscheen op verzoek van het Historisch Genootschap Roterodamum als tekst bij de door dit genootschap ter gelegenheid van zijn vijf en twintig jarig bestaan uit te geven facsimile van de kaart. Nadrukkelijk werd hierbij gesteld dat het een populair verhaal moest zijn, zonder voetnoten en geen herdruk van het eerste opstel. Dit was voor mij niet erg aantrekkelijk en ik heb dit trachten op te vangen door wat uitvoerige omschrijvingen, mij troostend met de gedachte dat het door mij gebruikte oorkonden-materiaal op datum was terug te vinden in deel IV van de *Bronnen voor de Geschiedenis van Rotterdam*¹ en in het *Oorkondenboek van Holland en Zeeland*.² De 10 in de uitgave aanwezige „verklarende” voetnoten zijn niet van mijn hand, doch van de redactie van het genootschap. Dit ter verduidelijking voor welke groep van lezers beide opstellen zijn geschreven.

Thans iets over de opzet van het eerste stuk. Het was mij, evenals de heer Pelinck, opgevallen dat de onderdelen van de kaart vanuit verschillende windrichtingen gezien waren en bovendien dat elk een eigen verdwijnpunt van de perspectieflijnen had, zodat de kaart eigenlijk uit een serie kleine schilderijtjes bestond, samengevoegd door het tussenliggende gebied er zo goed en zo kwaad als het ging tussen te schetsen. Dit is door mij in het eerste opstel toegelicht.

Vervolgens is ieder onderdeel afzonderlijk aan een beschouwing onderworpen en het afgebeelde getoetst aan gegevens van elders bekend, hetzij zestiende eeuwse archiefgegevens, of afbeeldingen uit latere tijd van dan nog bestaande gebouwen en opgravingsresultaten. Indien iets niet klopte of leek te kloppen, is dit gesignaleerd, b.v. de kerk van Overschie, die op 19 maart 1899 door brand is verwoest, waarvan niet alleen foto's en een plattegrond voorkomen in het door de heer Huussen in noot 3 geciteerde werk van G.C. Helbers en dat naar ik meen ook door hem is nageslagen, maar waarvan bovendien onmiddellijk na de brand een opmeting met rapport is gemaakt waarvan een kopie, in het archief van het Rijksbureau voor de Monumentenzorg aanwe-

zig is. Dit laatste ontdekte ik eerst in de zestiger jaren en verwerkte de gegevens ervan in de tweede publikatie, op blz. 15 en 16, waardoor een globale bouwgeschiedenis van de kerk wordt toegevoegd aan het oorspronkelijke verhaal. De enige afwijking, door mij geconstateerd, tussen kaartbeeld en werkelijkheid was dat het schip met drie traveeën is afgebeeld inplaats van vier. Daartegenover staat dat de breedte van de koortraveeën kleiner is dan die van het schip, wat met de kaart overeenkomt. Bovendien wil ik nu nog vermelden dat de schilder de noordwestelijke steunbeer van het schip overhoeks afbeeldt overeenkomstig de werkelijkheid en dat de kerkhofmuur in 1961 bij een archeologische waarneming is teruggevonden.³ Ik heb het verschil met de werkelijkheid niet geweten aan een „vergissing” maar aan ruimtegebrek. Had n.l. de schilder de kerk in zijn geheel even gedetailleerd als de toren afgebeeld, dan had deze inplaats van 9 cm op de kaart, 11 cm ingenomen, met consequenties voor het gehele beeld van Overschie.⁴ Dit loopt naar links tot de rand van de kaart, waardoor een deel van de Rotterdamse Schie zou verdwijnen. Zou een vergroting naar rechts gezocht worden dan moet de mond van de Delfshavense Schie verplaatst worden, met als resultaat dat deze precies verticaal zou lopen op de kaart en de weg erlangs, die nu nog net als kade in perspectief is aangegeven, minder duidelijk zou zijn af te beelden. Dit lijkt gezien de zorg die de kaartschilder aan de Hoge Brug, dan nog heul, besteedt, (zie het kruis en de lantaren), niet in zijn bedoeling te hebben gelegen. Nu is het aantal traveeën van een kerk niet iets typisch. Vraag aan de bewoners van een stad hoe hun kerk eruit ziet, dan zal men iets zeggen over vorm van het koor, het transept, indien aanwezig, vermelden, van het schip weet men wel of het een of meer daken heeft, de vorm van de toren met of zonder spits, maar traveeën telt men niet bewust. Voor de controle van het huis te Spangen verwees ik naar de opgravingsplattegrond.

Als daterend element te Delfshaven is door mij de kerk aangewezen, waarvan een vrijwel volledige afbraak en herbouw in de periode 1529-1552 gedetailleerd in de kerkrekeningen kan worden gevolgd, waarbij deze de vorm kreeg, zoals afgebeeld is op een kopergravure uit 1667 door P. Smith naar een tekening van C. Decker, voorkomende in Dirck van Bleyswijck's *Beschrijvinge van Delft*. Het meest opvallende verschil is dat het houten klokhuis in 1667 ten zuiden van de kerk staat en op de kaart ten noorden van deze. Naar aanleiding hiervan schreef ik op blz. 37: „De kaartschilder zou zich hier dus vergist hebben, of geeft hij een oudere toestand aan, dan wij uit de kerkrekeningen kennen. Het kerkhof moet betrekkelijk kort voor deze tijd uitgebreid zijn, n.l. door aankoop van een huis en erf, waarop een rente rustte ten behoeve van de pastoor; deze rente wordt nu ieder jaar voldaan door de kerkmeesters. Het lijkt niet uitgesloten dat bij de vergroting van de kerk het oude klokhuis plaats heeft moeten maken voor het nieuwe

schip".⁵ Op 4½ meter afstand van de noordgevel van het schip staat het huis van de stad Delft, dat als „secretarie" dienst deed en tevens als woonhuis van de stadsdienaar of kastelein. Het is nu nog aanwezig. De sedert 1530 overgebleven ruimte werd in 1667 ingenomen door een zeer smal huisje, één raam breed, en een door een poortje afgesloten gang, die als uitpad diende voor het er achter gelegen erf van de kerk, dat aan de achterzijde eindigde evenals de aangrenzende erven, in het Achterwater.⁶

Te Rotterdam gaf ik als dateringselement de Delftse poort, die nog niet de in 19 juni 1542 in aanbouw zijnde poort is, die 2 ronde hoektorentjes had. Daar de opgraving van deze poort in een eerder deel van het Rotterdams Jaarboekje was gepubliceerd,⁷ heb ik mijn bron misschien te gemakkelijk als bekend beschouwd voor toevallige lezers van mijn artikel. Het genoemde artikel verwijst voor de datering naar een ouder artikel in dezelfde serie,⁸ waarin de jaartallen voor de bouw van de nieuwe poort ontleend zijn aan de vroedschapsresolutieën. Wat betreft de gegevens betreffende de Sint Laurenskerk gaf ik een jaartal, 1513, in de vorm van een nu nog aanwezige gevelsteen in de topgevel van het zuidertransept. Zelf had ik in 1945 de dagelijkse leiding van een bouwkundig-archeologisch onderzoek in de verwoeste kerk en als ik hierdoor gedrukte gegevens, voorkomende in eigentijdse geschreven bronnen⁹ betreffende de kerk, in b.v. het zgn. Oud Memoriaal van Schepeken en uit de vroedschapsresolutieën, als bij het Rotterdams publiek bekend heb beschouwd, dan beken ik zonnodig schuld. De gegevens uit het Oud Memoriaal zijn te vinden in het reeds genoemde bronnenwerk, deel II, blz. 633 en 634. Twee tot 1940 in de kerk aanwezige gedenkstenen zijn gepubliceerd in 1922 door Mr. C.P. Bloys van Treslong Prins,¹⁰ betreffende het begin van de bouw van de trans in 1488 en van het hoogkoor in 1491. Andere gegevens komen voor in de inleiding op het archief van de Kerkmeesters van de Hervormde Gemeente te Rotterdam, door Dr. H.C.M. Moquette, die op blz. 19 een aflaatverkoop vermeldt ten behoeve van de bouw van de kerk in 1519, zodat deze nog niet is voltooid. In de *Bijdragen tot de Geschiedenis van het Bisdome Haarlem* 1911, komen op blz. 249 gegevens voor over de jaren 1498 en 1499 over sloop en verbouwing van kapellen grenzende aan het transept en op blz. 251, dat in 1511 de stad het leien dak zal schenken. Een deel van de vindplaatsen gaf ik echter al in noot 14 van mijn artikel.

Tenslotte de stadsmuur van Rotterdam tussen Delftse en Schiedamse poort. Hiervan schreef ik: „Het aantal waltorens tussen beide poorten behoeven wij niet te tellen, het is hier hetzelfde als met het aantal traveeën van de kerk van Overschie: de schilder had geen ruimte genoeg". Hiermede maakte ik een fout. De basis van het stukje Rotterdam moet een gezicht op de stad zijn, dat bij het uitwerken enigszins tot vogelvlucht is omgewerkt. De schilder moet ergens ten noorden van de stad gestaan hebben. Hier loopt de weg langs de westzijde van de Rotterdamse Schie. Als men zich hier op het punt bevindt, even ten noorden van de plaats waar het Molenwater in de Schie uitmondt, ongeveer halfweg de

stad en het leprooshuis, dan ziet men links van de Delftse poort de walmuur tussen de poort en de doorgang van de Delftse vaart frontaal, evenals het aansluitende vak tussen deze vaart en de Rotte. Rechts van de poort zien wij de eerste en tweede waltoren naast elkaar, maar de derde, vierde, vijfde en zesde toren liggen praktisch op één lijn met de tweede en verbergen zich achter deze, pas de meer oostelijk gelegen Schiedamse poort komt weer ten dele in het gezicht links van de tweede. Het meest in het oog vallende deel is dus correct getekend.

Toch is er een tekort. De Sint Laurenskerk is niet vanuit het noorden maar uit het noordwesten getekend en dat geldt ook voor de Gasthuistoren, die zelfs indien vanuit hetzelfde punt getekend, buiten de kaart zou vallen, indien niet een groter deel van de oostelijke stad met inbegrip van de hele kerk en het zuidelijk deel van de Lombartstraat was afgebeeld, bovendien zou de toren dan links van de kerk in het beeld zijn gekomen in plaats van rechts. Indien men mij een speculatie toestaat, zou ik zeggen dat de maker hier beide grootste en best herkenbare gebouwen van de stad heeft opgenomen ten koste van het stadsbeeld.

Tot zover enige kennelijk nodige verduidelijkingen van de wijze van benadering van de voornaamste op de kaart afgebeelde gebouwen en de wijze van benadering van de kaartmaker, die ik beslist geen „vergissingen" in de schoenen heb geschoven om het beeld kloppend te maken. Als ik de kaart selectief interpreteer, dan wil dat zeggen, dat ik niet alle kleine huisjes heb geteld, noch de bomen, of de ramen in de boerderijen. Ik voel mij niet geschokt door wat niet op de kaart is afgebeeld, zoals de Coolseweg en Beukelsdijk met de meeste hierlangs gelegen boerderijen, deze waren kennelijk niet van belang voor het doel waarvoor de kaart was gemaakt. De heer Pelinck en ik waren het in 1940 hierover met elkaar eens, toen Mr. B. van 't Hoff meende dat de kaart identiek was met een kaart, die in 1540 werd gemaakt door Cornelis den Schilder „roerende Boecxkelsdijck en Schoonreloo" en waartegenover ik stelde dat dan genoemde ontbrekende elementen en waarschijnlijk ook de ambachtsgrenzen hadden moeten voorkomen. Het vinden van een kopie van deze kaart stelde ons in het geluk.¹¹

In de eerste alinea onder het hoofd „Casus" schrijft de heer Huussen: „Hij kwam in 1961 tot een voorzichtige datering tussen ca. 1513 en 1543". Dit is een door de heer Huussen wat selectief gekozen punt uit mijn betoog. Ik vatte op blz. 204 samen wat te concluderen viel uit de wijze waarop Spangen en de kerk van Schoonreloo waren afgebeeld, beide verbrand in 1572-'73, uit de nog niet verhoogde toren van de Sint Laurenskerk en de nog niet in aanbouw zijnde Delftse poort, vermeld op 19 juni 1542 en het reeds aanwezig zijn van de kap op het transept van de Sint Laurenskerk, voltooid omstreeks 1513. Hierna behandelde ik de hierboven vermelde kaart van 1540, die terecht werd afgewezen.

Vervolgens voerde ik ten tonele de sensatie van 24 december 1512 over het proces betreffende de beide Schiekanalen en stelde vast dat beide kanalen volledig afge-

beeld waren (blz. 205-207). Tevens merkte ik op dat als het veronderstelde juist was, de kaart waarschijnlijk in opdracht van de stad Delft was gemaakt, omdat deze partij beweerde dat het Delftse kanaal veel beter was dan het oude Rotterdamse en de kaart het eerste veel forser uitbeeldt dan het tweede. Hierna beëindigde ik mijn betoog door het jaartal 1512 te toetsen aan de nog niet gebruikte gegevens betreffende de Delfhavense kerk, waar het vermoeden bestond, dat deze gezien de plaats van het klokhuis, afgebeeld was voor 1529 (blz. 207). Misschien had ik op deze bladzijde triomfantelijk moeten schrijven „Dus is de kaart van 1512”. Maar hier pas beëindigde ik mijn dateringspoging.

In het boekje van 1971 schreef ik zonder meer over de kaart van 1512, daar mij toen nog geen andere studie onder ogen was gekomen. Het artikel van de heer Huussen, ingezonden in 1973 en verschenen in 1977 was er nog niet. Wel schreef ik in 1971 „Waarschijnlijk is de kaart na 1512 opnieuw gebruikt door de regering van Delft bij latere processen over rechten en bezittingen in het afgebeelde gebied. In het archief van Delfshaven komen stukken voor betreffende processen voor het Hof van Holland gevoerd in 1539, 1549, 1552, 1560, 1562 en 1571. Mogelijk is na een van deze processen de kaart met andere processtukken achtergebleven in het archief van het Hof”.

Alvorens tot de „Conclusie” van de heer Huussen te komen, wil ik een enkele opmerking maken over zijn hypothese over de datering van de kaart. Het proces zou gaan over de gevolgen van een keur uit 1545, waarbij het de schippers van de haringbuizen werd verboden aan de westelijke kade van de haven te Delfshaven te laden of te lossen. Hierbij werd door Mr. Aert van der Goes namens de inwoners een kaart overgelegd. Dit impliceert niet dat hiertoe een kaart speciaal is gemaakt, de mogelijkheid bestaat, dat van een reeds bestaande kaart gebruik is gemaakt. Indien wij deze tweede mogelijkheid buiten beschouwing laten, daar dan voor de datering van de kaart zelf het proces niet van belang is, mogen wij aannemen dat alles, wat van belang is voor het proces, in de ogen van de indienende partij erop staat. In dit geval de havens van Delfshaven met hun kaden, te weten de Oude Haven met de Kolk en de Nieuwe Haven met het Achterwater. Deze twee laatste wateren komen op de kaart niet voor, slechts de mond van het Achterwater in de Kolk, die niet voor de scheepvaart gebruikt kon worden en diende tot doorspuien van de Nieuwe Haven, is zichtbaar. Delfshaven, dat royaal is afgebeeld, neemt op de kaart $56 \times 13 = 728 \text{ cm}^2$ in, terwijl de gehele kaart $96 \times 53 = 5088 \text{ cm}^2$ meet, die dus zeven maal zo groot is.¹² Haringbuizen voeren niet met hun lading naar Overschie en vandaar naar Rotterdam zodat de beide Schiekanalen geen enkele rol speelden voor de haringvangst.

Nu schrijft de heer Huussen in de tweede alinea van „Casus” dat hem gebleken is dat er achter op de kaart geschreven is, ik citeer: „op de achterkant van de kaart staat ‘Caerte van Delfshaven ende Overschie’. Eigenlijk was Pelinck al intuïtief op dat spoor gekomen, wan het was hem opgevallen dat Delfshaven veel te groot is

afgebeeld in verhouding tot Overschie en Rotterdam, en dat dit dorp in afwijking van de rest van de kaart (het noorden links) door de schilder vanuit het westen werd beschouwd”. De heer Pelinck vindt Delfshaven en Overschie niet op dezelfde schaal zijn afgebeeld. Overschie is op de kaart $55 \times 18 = 990 \text{ cm}^2$ groot, neemt dus een grotere plaats op de voorgrond in. Meten wij van de afgebeelde plaatsen de grootste lengte, dus horizontaal op de kaart, uitgezet op een topografische kaart, b.v. die uit 1899, bijgewerkt tot 1919, op schaal 1:50.000, dan blijkt het afgebeelde Overschie een lengte van 600 meter te hebben, Delfshaven 700 meter. Dit betekent dat Delfshaven iets sterker is verkleind dan Overschie en inderdaad zijn de huizen wat kleiner uitgevallen. Dit in tegenspraak tot wat de heer Pelinck meende, wel is Rotterdam nog sterker verkleind en slechts tendele afgebeeld.

De heer Huussen deelt niet mede, wat hij met het in dorso geschreven opschrift gedaan heeft of zal doen. Biedt dit de mogelijkheid geïdentificeerd te worden met een zestiende eeuwse hand, in de archieven van Delfland, Delft, het Hof van Holland, Delfshaven of in het familie-archief Van der Goes? Kan de zekerheid bestaan dat de aantekening bij het maken van de kaart of tijdens het proces is aangebracht of is deze later door een klerk, die het stuk tussen andere processtukken tegenkwam, bij het ordenen aangebracht en hoeveel later dan?

De bezwaren door de heer Huussen ingebracht tegen het gebruik van de kaart door de heer Voskuil laat ik graag aan beide heren ter discussie over. Wel moet het nog van mijn hart, dat de titel van het opstel van de heer Huussen mij niet gelukkig voorkomt. Ik heb getracht met gegevens van gebouwen, waarvan nog latere afbeeldingen bekend zijn, een inzicht te verkrijgen in de betrouwbaarheid van die, welke door de schilder zijn gemaakt. Hierbij heb ik zijn, volgens mij, gevolgde methode, het samenstellen van een grotere kaart met behulp van kleinere „voorstudies”, trachten aannemelijk te maken. Vervolgens heb ik met bekende gegevens uit historische bronnen de verschillende objecten, die hiervoor in aanmerking kwamen, trachten te dateren. Daarna heb ik gezocht naar een reden voor de vervaardiging van de kaart, uitgaande van de zaken die erop staan afgebeeld en die ontbreken. Tot slot heb ik het gevonden proces, wat tijd aangaat, getest op de eerder gevonden data. Nadrukkelijk stel ik, dat ik geen kunsthistorische beschouwing heb gebruikt, maar zuiver bouwkundige. Wel heb ik mij ervan verzekerd dat omstreeks 1500 dergelijke kaarten voorkomen en kon naar de kaart van de Schelde verwijzen. Ik heb dus geen kaart trachten te dateren ten behoeve van de architectuurgeschiedenis. Het lijkt mij eleganter de titel te wijzigen in „De datering van oude kaarten en het gebruik van deze ten behoeve van architectuurgeschiedenis”. Dan worden twee los van elkaar staande zaken duidelijk gescheiden.

Nu de conclusie van de heer Huussen. Achter punt 1 en 2 kan ik mij volledig opstellen, ook punt 3 wil ik graag tot het mijne maken, maar mijn ervaring heeft mij geleerd dat de scepsis niet alleen voor de periode van voor ca. 1600 geldt. Punt 4 lijkt mij niet juist of niet duidelijk. Meent de heer Huussen dat intuïtie hetzelfde is als

bewijsvoering? Men kan de dingen zien, waarvan men het vermoeden heeft dat zij belangrijk zijn en moet m.i. dan deze signaleren. Zij kunnen de oorzaak zijn, dat een ander met een onbekend gegeven, op een heel andere plaats aangetroffen, de oplossing aanbrengt. Dit is dan heel plezierig, vooral bij dit soort zaken, waar het spel belangrijker is dan de knikkers.

Noten

¹ J.H.W. Unger, *Regentenlijst voor Rotterdam en Schieland tot in 1425*, 1907.

² Uitgave 1866-1801.

³ *Rotterdams Jaarboekje* 1962, blz. 109 en 110, in dit zelfde deel komt op bladzijde 230-240 een verantwoording voor over de bij Overschie gelegen boerderij 's Gravenhuize, in 1961 op blz. 196 terloops vermeld, hier met 38 voetnoten, die uiteraard in het opstel van het jaar ervoor echt wat veel waren bij een halve bladzijde tekst.

⁴ De gegeven maten zijn gemeten op een geschilderde kopie

in mijn bezit, en door de redactie op het origineel gecontroleerd.

⁵ Het oude schip wordt in 1529 tot 1530 gesloopt, de sloop van het koor vindt in 1546 plaats.

⁶ Het erf van de stad Delft heeft een naast deze gang gelegen eigen gang, lopende door het „Raadhuis” waarboven een insteekkamer is.

⁷ Ir. S.J. van Gendt, *Opgavingen op het Hofplein*, in: *Rotterdamsch Jaarboekje* 1950, blz. 217-228.

⁸ Dr. H.C.H. Moquette, *Van stadstimmerman — metselaar tot Directeur van Gemeentewerken*. In: *Rotterdamsch Jaarboekje* 1922, blz. 99-138.

⁹ J.H. Unger en Mr. W. Bezemer, *De oudste kronieken en beschrijvingen van Rotterdam en Schieland*, 1896.

¹⁰ Mr. C.P. Bloys van Treslong Prins, *Genealogische en Heraldische Gedenkwaardigheden in en uit de kerken der Provincie Zuid-Holland*, deel II b, blz. 352, 353, 1922.

¹¹ Een stukje van deze kaart, die qua tekentrant sterk verschilt met de hier besprokene, is in 1972 afgebeeld tegenover bladzijde 33.

¹² De gebruikte maten zijn genomen als onder noot 4 vermeld.

BESPREKINGEN



PUTMAN, Robert, Oude scheepskarten en hun makers. Hoogtepunten uit vijf eeuwen cartografie. (Amsterdam, H.J.W. Becht, 1983) f 99,50; ISBN 90 230 0504; 144 blz.; afb.

De titel van dit boek geeft een duidelijke aanwijzing vanuit welke invalshoek het is samengesteld. Kennelijk is de auteur bezielde van een grote affiniteit tot de scheepvaart en alles wat daarmee samenhangt. Aldus is het te verklaren dat hij zijn inleiding begint met de vraag: „Waarom zijn zeekaarten zo on eindig veel fascinerender dan landkaarten?” Niet iedereen die in historische kartografie is geïnteresseerd, zal zich in deze vraagstelling kunnen vinden maar bladert men het boek door, dan zal men spoedig constateren dat de term „fascinerend” hier wel degelijk op zijn plaats is.

Hoofdbestanddeel van het boek vormen 69 reproducties van kaarten en aanverwante afbeeldingen die, alle in kleur weergegeven, een lust voor het oog zijn. De indeling in hoofdstukken volgt, in volgorde van ontdekking en exploitatie, de grote zeeën en oceanen: Zuideuropese wateren, Atlantische Oceaan-zuid, Caribisch gebied, Westeuropese wateren, Atlantische Oceaan-noord, Indische Oceaan. Ieder hoofdstuk bevat een selectie van kaarten, die in de meeste gevallen aanvangt met één of meer portolaankaarten en vervolgens een aantal gedrukte of handschriftkaarten omvat, de laatste voornamelijk van Nederlandse afkomst. Zoals de titel aangeeft: een selectie van hoogtepunten, waaronder we dan met name dienen te verstaan: hoogtepunten in visueel opzicht.

Wat de tekst betreft: deze beperkt zich niet tot de directe achtergronden van de afgebeelde kaarten. Sterker nog, hieraan wordt naar verhouding vrij weinig aandacht besteed en gaat over het algemeen niet veel verder dan een summiere beschrijving. Daarentegen worden tal van andere wetenswaardigheden vermeld, o.a. over de ontwikkeling van de verschillende druktechnieken, projectiemethoden, geografische lengtebepaling, de geschiedenis van de grootste Amsterdamse uitgevers. Dit gebeurt overigens op een instructieve en lezenswaardige manier. Een en ander is duidelijk bedoeld om de geïnteresseerde leek de nodige achtergrondinformatie te verschaffen. Kenmerkend is dat de tekst niet is voorzien van noten en er achterin het boek slechts een lijst van aanbevolen literatuur is te vinden. Zoals de auteur aan het slot van de inleiding (blz. 9) zegt: het gaat om de afbeeldingen, de tekst is niet meer dan een toevoe-

ging. Dank zij de gemaakte keuze en de uitstekende kwaliteit van de afbeeldingen is een aantrekkelijk „kijkboek” ontstaan, dat echter in wetenschappelijk opzicht weinig nieuws biedt.

F.W.J. Scholten

Gem.arch. Zutphen

DUNCKER, R. en H. WEISS, Het Hertogdom Brabant in kaart en prent. Tiel, Lannoo, en Bussum, Fibula-van Dis-hoeck, 1983. ISBN 90 228 35 472.

In hun Ten Geleide merken de auteurs op dat „dit boek geen zuiver wetenschappelijk karakter heeft, hetgeen noodzakelijk was om het voor een breed publiek toegankelijk te maken”. Het werk wil dienen als leidraad voor liefhebbers en verzamelaars. Het is — aldus de auteurs — een eerste poging het Nederlandse en Belgische gebied als een eenheid te behandelen. Het werk begint met een zeer summier overzicht van de geschiedenis van het Hertogdom Brabant. Daarna volgen een historische schets van de kartografie in Italië, Duitsland, de Nederlanden, Frankrijk en Engeland, en een aantal levensbeschrijvingen van belangrijke Nederlandse en Franse kartografen. Met name op deze laatste twee onderdelen zal onze aandacht gericht zijn.

De auteurs schenken in hun historische schets hoofdzakelijk aandacht aan het werk van kartografen in de diverse landen. Opvallend hierbij is echter dat er met geen woord wordt gesproken over de „Brabant-kaarten” die door deze kartografen zijn vervaardigd. Al is het moeilijk — zo niet onmogelijk — een geschiedenis van de kartografie van Brabant te schrijven, toch zou men in een werk als dit meer gegevens verwachten over de kaarten die van het Hertogdom Brabant als geheel of van gedeelten daarvan vervaardigd zijn.

Gemist worden enkele voor (Noord-)Brabant belangrijke kartografische gegevens:

- De Visscher-Roman kaart „Ducatus Brabantiae nova delineatio”, vervaardigd op basis van eigentijdse kaarten, en uitgegeven in 1656 wordt niet genoemd;
- Er is nagenoeg geen aandacht voor de „nieuwskarten” die gedurende de Tachtigjarige Oorlog verschenen.
- De kaarten van M.F. van Langren na het 12-jarig bestand in drie delen van Brabant gemaakt, worden niet vermeld, evenmin als de kaart die W. van de Burght in opdracht van de Staten Generaal (1630) vervaardigde van het nieuw veroverde gebied de Meierij van 's-Hertogenbosch.
- De kaart van Ferraris van de Oostenrijkse Nederlanden (1771) wordt niet besproken.
- Ook wordt niet gesproken over de wijze waarop de karto-

grafen zijn omgegaan met de scheiding van het Hertogdom Brabant in een noordelijk en een zuidelijk deel bij de Vrede van Munster in 1648.

Dergelijke specifiek Brabantse kartografische gegevens zou men in dit werk verwachten. Het doet bij lezing merkwaardig aan dat de auteurs wel speciale Zeeland-kaarten noemen. Eveneens merkwaardig is dat in een werk over Brabant vermeld wordt dat „van de provincie Vlaanderen als geheel geen kaarten bekend (zijn) die van vóór de 16e eeuw dateren” (blz. 21) zonder dat de verschijningsdatum van de eerste Brabantkaart wordt gegeven, hetgeen men juist in een werk als dit zou verwachten. Merkwaardig dit alles totdat men ook de werken *Vlaanderen in oude kaarten* en *Zeeland in oude kaarten*, uitgegeven in dezelfde serie, bestudeert. Het blijkt dan dat de teksten van *Zeeland in oude kaarten* en van *Brabant in kaart en prent* geheel gelijk zijn, met uitzondering van de bovengenoemde zin op pag. 21. Deze tekst lijkt weer een verkorting te zijn van de tekst van *Vlaanderen in oude kaarten*.

In de inhoudsopgave wordt als derde hoofdstuk opgegeven „Cartografen en Uitgevers”; daaronder volgen, in chronologische volgorde, de namen van 31 kartografen(families). Derhalve verwacht men dat ook al deze personen cq. families in de in de inhoudsopgave gegeven volgorde in het werk besproken worden. Niets is minder waar. Van de 31 kartografen(families) komen er 11 in het bedoelde hoofdstuk niet voor. Ook is de in de inhoud gegeven chronologische volgorde in het hoofdstuk zelf niet gehandhaafd, zo wordt bv. C.J. Visscher besproken ná zijn zonen N. Visscher I en II, en J. Janssonius ná het Huis Danckerts en C. Allard. Enige logica in de wijze waarop de kartografen(families) in het desbetreffende hoofdstuk dan wel besproken worden, is niet te ontdekken. Het is hierdoor niet eenvoudig snel iets op te zoeken, hetgeen nog eens extra bemoeilijkt wordt door het ontbreken van een register op persoonsnamen.

Wat de illustraties betreft het volgende. Deze zijn qua aantallen als volgt verdeeld: Hertogdom Brabant 15, (delen van) Noord-Brabant 24, (delen van) Zuid-Brabant 37; 16e eeuw 17, 17e eeuw 41, 18e eeuw 14, 19e eeuw 5. De wijze waarop de illustraties door de tekst heen verspreid zijn, is echter niet duidelijk. De illustraties zijn uitvoerig beschreven: maker, titel, formaat, techniek en de boeken waaruit zij afkomstig zijn. Vaak wordt iets meegedeeld over de wapens en de teksten die op de kaarten, plattegronden enz. voorkomen. Helaas zijn de auteurs ook hierin niet altijd consequent of correct. In het Ten Geleide wordt meegedeeld dat „het grootste gedeelte van het gebruikte iconografische materiaal komt uit de collectie Mapamundi”. Welk gedeelte van het materiaal dat is, en waar het overige iconografische materiaal vandaan komt wordt niet verantwoord.

De bijschriften bij de afbeeldingen en de samenvatting van de tekst zijn in de Duitse en Engelse taal. Juist van een boekwerk dat ook een groot deel van het grondgebied van het Franssprekende deel van België omvat, zou men een Franstalige beschrijving en samenvatting verwachten. Met name dit laatste zou weinig moeite hebben behoeven opleveren, omdat de samenvattingen in de twee eerder genoemde werken gelijk is, zodat de Franse samenvatting zo uit het Vlaamse deel had kunnen worden overgenomen.

Tot slot dient opgemerkt te worden dat in de literatuuropgave erg veel in België verschenen werken zijn opgenomen, terwijl belangrijke Nederlandse werken (bv. Koeman, *Geschiedenis van de kartografie in Nederland*, en diens werk over Blaeu) ontbreken.

Voor de uitvoering van het werk niets dan lof. De vele reproducties zijn mooi van kleur en door de grote formaten erg duidelijk. Het geheel is ruim opgezet en bijzonder goed verzorgd uitgegeven.

Mej. Chr.A.M. Kuyser
Bibl. Prov. Genootschap, 's-Hertogenbosch

BRIEVEN



Proceskaarten

Het artikel van P.J. Margry in het vorige tijdschriftnummer is interessant omdat daarmee aan het lijstje van oudste kaarten (dat wil zeggen, uit de periode vóór 1500 ca. tien) de tot dusver niet bekende proceskaart uit 1448 kan worden toegevoegd. Vooral ook omdat deze kaart in drievoud bewaard is gebleven waardoor de „kaartwording” in al zijn simpelheid zo aardig naar voren komt. Zijn bewering (op p. 27) dat proceskaarten in tegenstelling tot andere archiefkaarten „in situ” (dus bij of in de oorspronkelijke archiefdossiers) worden gevonden, is wat al te optimistisch gesteld. Menig kaartbeheerder bij een archiefinstelling zal die mening niet kunnen delen. Ook proceskaarten zijn vaak in de algemene kaartenverzameling terecht gekomen zonder verwijzing (bij de beschrijving) naar het oorspronkelijke archief van herkomst. De opmerking in de slotconclusie (p. 31) „dat dergelijk kaartgebruik en vervaardiging al eerder in de eerste helft van de vijftiende eeuw kan worden verondersteld” is daarentegen te aarzelend. Immers hijzelf wijst reeds op een proceskaart uit 1357 (zie zijn noot 2, een gegeven door hem aan de literatuur ontleend), maar er zijn nog meer proceskaarten (ten dele vermoedelijke proceskaarten) uit de veertiende eeuw bekend en beschreven in de literatuur. Een uit ca. 1307 (M.K.E. Gottschalk, *Historische Geografie van Westelijk Zeeuws-Vlaanderen*. Assen 1955, p. 148-149) en één uit 1358 (M.K.E. Gottschalk, „De oudste weergave van een deel van Zeeuws-Vlaanderen” in *Archief uitgegeven door het Zeeuws Genootschap der Wetenschappen*, 1948, p. 30-39). Deze veertiende-eeuwse kaarten, die betrekking hebben op gedeelten van het huidige Nederlandse grondgebied (Zeeland/Noord-Brabant) bevinden zich in buitenlandse archieven, respectievelijk Lille, Parijs en Gent. De door Margry beschreven proceskaart uit 1448 is tot dusver de oudste die in een van de Nederlandse rijksarchieven is aan te treffen.

Marijke Donkersloot-de Vrij

Naschrift

De zin in mijn artikel (p. 27) waarop mevrouw Donkersloot-de Vrij met haar eerste opmerking doelt — daarin heeft zij gelijk — had het woordje „vaak” kunnen gebruiken. Evenwel, de daaraan voorafgaande zin geeft al aan dat het niet altijd het geval is dat proceskaarten „in situ” worden gevonden. Daarbij komt nog dat in de onderhavige passage expliciet wordt gesproken over middeleeuwse kaarten. Juist de (laat) middeleeuwse proceskaarten worden vanwege hun eenvoud en kleine formaat vaak „in situ” gevonden (zie bijv. A.H. Huussen jr., *Jurisprudentie en kartografie in de XVe en XVIe eeuw* [Brussel 1974]). Voor wat de latere proceskaarten betreft ga ik direct met Donkersloot-de Vrij akkoord. Over de tweede opmerking van brieveschrijfster het volgende. Hoewel er in Nederland vrij veel veertiende-eeuwse archiefmateriaal bewaard is gebleven, zijn er in vergelijking met later eeuwen verhoudingsgewijs weinig kaarten uit die tijd gevonden. Van de door Donkersloot-de Vrij genoemde drie kaarten moeten we voor de ontwikkeling van de kartografie in Nederland de in Parijs gemaakte (en bewaarde!) kaart van 1357 buiten beschouwing laten. Dan blijven alleen de kaarten van 1307 en 1358 over. Van de eerste is het niet zeker dat het een proceskaart is, de tweede is een tiendekaart. Pas voor wat betreft de tweede helft van de vijftiende eeuw hebben de archieven ons meerdere proceskaarten opgeleverd. Daarom heb ik voorzichtigheidshalve gemeend een uitgebreider gebruik van proceskaarten niet vroeger dan begin vijftiende eeuw te moeten opgeven.

P.J. Margry

NIEUWE LITERATUUR EN FACSIMILE-UITGAVEN



BOOMGAARD, J.E.A., *Holland in kaart en prent*. Weesp / Tiel: Fibula-Van Dishoeck en Lannoo, 1984. 143 pp., ill. f 125,—. ISBN 90-228-3548-0.

BOS-RIETDIJK, E., Het werk van Lucas Jansz. Waghenae. In: *Lucas Jansz. Waghenae van Enckhuysen* (. . .) pp. 21-46.

DAVIDS, C.A., Van Anthonisz. tot Lastman. Navigatieboeken in Nederland in de zestiende en het begin van de zeventiende eeuw. In: *Lucas Jansz. Waghenae van Enckhuysen* (. . .) pp. 73-88.

DONKERSLOOT-DE VRIJ, Y.M., Klein Hoorn anno 1650. In: *Noord-Holland Magazine* 3 (1984) no. 5 pp. 26-29.

Over het gebruik van de plattegrond van Joan Blaeu bij het maken van een maquette.

DONKERSLOOT-DE VRIJ, Y.M., Oude stadsplattegronden en zeekaarten in Enkhuizen. Twee zomertentoonstellingen. In: *Noord-Holland Magazine* 3 (1984) no. 8 pp. 9-14.

DONKERSLOOT-DE VRIJ, Y.M., Topografische kaarten van Nederland uit de 16e tot en met de 19e eeuw. Typologie en inventarisatie. In: *Archives et Bibliothèques de Belgique / Archief- en Bibliotheekwezen in België* Deel LIII nr. 1-4 (1982) pp. 52-84. (N.B.: dit deel verscheen voorjaar 1984).

— *Enkhuizen in kaart*. Vier eeuwen stadsplattegronden. Catalogus van de tentoonstelling „Enkhuizen in kaart” in het Stedelijk Waagmuseum te Enkhuizen van 1 juni 1984 tot 1 oktober 1984. Met een inleiding door J.T. Bremer en samengesteld door P.J. de Vries. (Maelsonreeks deel 2). Alphen aan den Rijn: Canaletto, 1984. 38 pp., ill. f 10,—.

GREWE, Klaus. Bibliographie zur Geschichte des Vermessungswesens / Bibliography of the history of surveying. (Schriftenreihe des Förderkreises Vermessungstechnisches Museum; Bd. 6 / Vermessungswesen bei Konrad Wittwer; Bd. 6). Stuttgart: Wittwer, 1984. 336 pp., ill. ISBN 3-87919-604-4.

Er zijn in dit uitvoerige werk 5732 titels opgenomen van tijdschriftartikelen en monografieën betrekking hebbend op de geschiedenis van de landmeetkunde. Ook zijn (uiteraard) zeer vele titels te vinden over of in verband staande met de geschiedenis van de kartografie.

HAMELEERS, Marc, *Bibliografie van Nederlandse gedrukte polderkaarten*. Scriptie voor het doctoraal groot bijvak Historische Kartografie, Rijksuniversiteit Utrecht, 1984.

Een exemplaar is ter inzage in de bibliotheek van het Geografisch Instituut, Heidelberglaan 2, Utrecht.

HOGENBERG, Franz und Abraham Hogenberg, *Geschichtsblätter*. Herausgegeben und eingeleitet von Fritz Hellwig. Nördlingen: Verlag Dr. Alfons Uhl, 1983. 52 pp., 473 ill. DM 128,—. ISBN 3-921503-19-1.

In deze wetenschappelijke uitgave zijn alle gravures bijeengebracht, die tot de „Hogenberg'sche Geschichtsblätter” gerekend kunnen worden. De inleiding geeft uitgebreide informatie over de geschiedenis en de betekenis van de „Geschichtsblätter”.

— *Kaart van het Haarlemmerhout*; naar den laatsten van den architect J.D. Zocher, door F.J. Nautz 1837.

Facsimile-uitgave t.g.v. de tentoonstelling „Haarlemmerhout 400 jaar” te Haarlem. f 10,—; te bestellen bij: Frans Halsmuseum - de Hallen, Groot Heiligland 62, 2011 ES Haarlem.

KÖBERER, W., Der Einfluß Lucas Jansz. Waghenaeers auf die deutsche Seekartographie. In: *Lucas Jansz. Waghenaeer van Enckhuysen* (. . .) pp. 104-110.

KOEMAN, C., Een basismeting uit de 17e eeuw en de verdronken toren van Egmond aan Zee. In: *Geodesia* 26 (1984), 5 pp. 156-161.

KROGT, P.C.J. van der, De aardglobe van Arnold Floris van Langren te Zutphen. In: *Gelders Oudheidkundig Contactbericht* (1984), 1 (nr. 100) pp. 8-11.

— *Lucas Jansz. Waghenaeer van Enckhuysen*. De maritieme cartografie in de Nederlanden in de zestiende en het begin van de zeventiende eeuw. Enkhuizen: Vereniging „Vrienden van het Zuiderzeemuseum”, 1984. 135 pp., ill. f 25,—.

Bundel opstellen (afzonderlijk opgenomen in deze rubriek) rond L.J. Waghenaeer, uitgegeven ter gelegenheid van de tentoonstelling „Lucas Jansz. Waghenaeer, een simpel burgerher ende stuurman ter zee” in het Zuiderzeemuseum te Enkhuizen. 18 augustus - 21 oktober 1984. Tevens catalogus.

MEURER, P.H. Eine Landkarte Sammlung im alten Geldern. In: *Geldrischer Heimatkalender* 1984 pp. 86-91.

Artikel over een in 1578 verloren gegane collectie met kaarten van Chr. Sgrooten en Jac. van Deventer.

MEURER, Peter H., Das niederländische Städtebuch des Galeazzo Gualdo Priorato (Wien 1673). In: *Quaerendo* XII 3 (summer 1982) pp. 199-220.

Dit artikel bespreekt het leven en werk van Priorato en analyseert zijn Nederlandse stedenboek, waarvan de 138 plattegronden in hoofdzaak gecopieerd zijn naar voorbeelden van Blaeu en Beaulieu.

MILIS-PROOST, G., Restauratie van oude kaarten. In: *Spiegel Historiael* 19 (1984) pp. 272-276.

Aanwijzingen, juist ook voor de particuliere verzamelaar, voor het conserveren en restaureren van kaarten, o.a. repareren van gaten en scheuren en verstevigen met Japans papier of katoen.

MÖRZER BRUYNS, W.F.J., Leeskaarten en paskaarten uit de Nederlanden. Een beknopt overzicht van gedrukte navigatiemiddelen uit de zestiende eeuw. In: *Lucas Jansz. Waghenaeer van Enckhuysen* (. . .) pp. 11-20.

OVERDIEP, G., *De plattegrond van de stad Groningen door Jacob van Deventer uit omstreeks 1565; vorming en vernietiging van een kaartbeeld*. Alphen aan den Rijn: Canaletto, 1984. 146 pp., met plattegrond in kleur.

RAYNAUD-NGUYEN, I., Lucas Jansz. Waghenaeer et l'hydrographie française. In: *Lucas Jansz. Waghenaeer van Enckhuysen* (. . .) pp. 96-103.

SAFRAN, Franciska, The preservation and reproduction of the Holland Land Company Manuscript Documents. In: *Bulletin Geography and Map Division* (Special Libraries Association) no. 135 (March 1984) pp. 20-28.

SCHILDER, G., Een belangrijke 16e eeuwse atlas van de Nederlanden gepubliceerd door Frans Hogenberg. In: *Kartografisch Tijdschrift* X.2 (1984) pp. 39-44.

SCHILDER, G., The Dutch conception of New Holland in the 17th and early 18th century. In: *Nederlandse Vereniging voor Kartografie, National Report 1980-1984* pp. 53-71.

Een Nederlandse vertaling / bewerking wordt opgenomen in het komende nummer van het Kartografisch Tijdschrift.

SCHILDER, Günter, How an early sea chart led to a ship-

wreck and its treasure. In: *The Map Collector* no. 27 (June 1984) pp. 2-6.

Artikel over de historisch-kartografische inbreng, die leidde tot de localisering van het wrak van het in 1735 vergane fregat „t Vliegend Hart” ter hoogte van de Wester Schelde.

SCHILDER, G., De Noordhollandse cartografenschool. In: *Lucas Jansz. Waghenae van Enckhuysen* (. . .) pp. 47-72.

SUCHTELEN, N. van, Kartografen uit de familie Van Suchtelen in de achttiende eeuw. In: *Geodesia* 26 (1984) 7/8 pp. 256-259.

SIJMONS, A.H., Production of facsimile maps and atlases in the post-war period in The Netherlands. In: *Nederlandse Vereniging voor Kartografie, National Report 1980-1984* pp. 7-9.

Een Nederlandse vertaling wordt opgenomen in het komende nummer van het Kartografisch Tijdschrift.

TEELING, P.S., *Landmeters van de kadastrering van Nederland. [Apeldoorn]: Hoofddirectie van het Kadaster en de Openbare Registers, 1984.*

Dit werk is te beschouwen als een vervolg op het *Repertorium van Oud-Nederlandse landmeters, 14e tot 18e eeuw* van dezelfde auteur. Teeling heeft, aan de hand van de kadastrale plans, per provincie lijsten opgesteld van de bewaard gebleven plans en de verantwoordelijke landmeters voor de periode 1805/’06 - 1832. Elke provinciale lijst wordt door een korte inleiding voorafgegaan. Aan het slot worden de 409 landmeters in alfabetische volgorde nog

eens kort (biografie en werk) beschreven, gevolgd door 28 gefotocopieerde, geschreven documenten uit de periode 1685-1826. Dit nuttige werk wordt wat bedorven door het ontbreken van een inhoudsopgave en de slechte reproductiekwaliteit van de bijlagen. Desondanks is het een belangrijk „dossier” om bij studies met betrekking tot kadastrale werkzaamheden tussen 1800 en 1830 bij de hand te hebben.

WATERS, D.W., *Waghenae’s The Mariners Mirrour, 1588, and its influence on English hydrography*. In: *Lucas Jansz. Waghenae van Enckhuysen* (. . .) pp. 98-95.

ZÖGNER, L., *Bibliographie zur Geschichte der deutschen Kartographie* (Bibliographia Cartographica, Sonderheft 2). München [etc.]: Saur, 1984, DM 58,—. ISBN 3-598-20623-2.

NIEUW TIJDSCHRIFT

De Boekenwereld, tijdschrift voor boek en prent.

Half september verschijnt de eerste aflevering van „De Boekenwereld”, tijdschrift voor boek en prent. Alles wat te maken heeft met papier komt aan de orde; niet alleen zoals te verwachten, boeken, maar ook prenten, handschriften, veilingen, boekbanden, bibliotheken, kartografie en calligrafie komen ter sprake. Het tijdschrift beoogt geen vakblad te zijn en richt zich dan ook behalve op de kenners op een breder publiek, daarbij een onafhankelijke koers varende.

„De Boekenwereld” zal vijf maal per jaar verschijnen, uitgegeven door de studentenuitgeverij Matrijs in Leiden. Een jaarabonnement kost f 39,50. Losse nummers f 9,—.



World map of Pomponius Mela
(1417, Reims, Bibl. de la Ville Ms 1321)

ATLAS DE SANTAREM

The "Atlas composé de Mappemondes, de Portulans et de Cartes hydrographiques et historiques", compiled by the 2nd Viscount de Santarem (Paris, 1849) was the first scientific atlas on the history of cartography ever published. It has now become extremely rare and almost no complete copies exist. A facsimile edition of this very important work is now in preparation and will appear late 1984. It will be accompanied by an introduction by Dr. Helen Wallis (British Library). There will be carto-bibliographical information on all 180 maps and charts, and chapters on various aspects of the atlas by Drs. A.H. Sijmons (Formerly Map Curator, University of Amsterdam). The printing is limited to 300 copies. Price Dfl. 750,— approximately.

A detailed prospectus will be sent on application by the publishers:

RUDOLF MULLER - P.O.BOX 9016 - 1006 AA AMSTERDAM (THE NETHERLANDS)

ANTIQUARIAAT

FORUM

Oude Gracht 206
3511 NR Utrecht
Tel. 030 – 316977



Oude, zeldzame boeken. Atlassen.
Oude prenten en kaarten.

Catalogi op aanvraag – Gratis zoekdienst.

Leverbaar:

M. DONKERSLOOT-DE VRIJ. De plattegrond van Utrecht verschenen bij N. van der Monde, 1839. Een heruitgave op ware grootte en in kleur, met een toelichting. 1983. 4to. Paperback. Met illustr. 39 p. f 39.75

Dit jaar zullen verschijnen:

H.A.M. VAN DER HEYDEN. The oldest maps of the Netherlands. Cartography of the XVII Provinces in the 16th Century. 1984. Rijk geïllustreerd.

P.C.J. VAN DER KROGT. Old Globes in the Netherlands. 1984. Rijk geïllustreerd. Ca. 200 p.

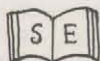
H&S

Uitgevers B.V.
Postbus 129
3500 AC Utrecht. Tel. 030 – 316977

Verkrijgbaar via de boekhandel of bij de uitgever.
Fondscatalogus 1984-1985 gratis op aanvraag.

J. Emmering
Antiquarian Bookseller
and Printdealer

N. Z. Voorburgwal 304
1012 RV Amsterdam
tel. 020 - 231476



Old and Rare maps. West Indiana



Nog leverbaar:

KOEMAN, C. *Atlantes Neerlandici*. Bibliography of terrestrial, maritime and celestial atlases, and pilot books, published in the Netherlands up to 1880. Amsterdam, 1967-72. 5 delen. 32 × 24,5 cm. Met illustraties en uitgebreide index. Linnen.
 ISBN 90 221 1065 6 Dfl. 1215,—

KOEMAN, C. Bibliography of printed maps of Suriname 1671-1971. Amsterdam, 1973. 23 × 20,5 cm. 156 pp. Gebrocheerd.
 ISBN 90 221 1256 X Dfl. 55,—

KOEMAN, C. Johan Blaeu and his 'Grand Atlas'. Amsterdam 1970. 23 × 15,5 cm. 104 pp. Geïllustreerd. Gekartonneerd.
 ISBN 90 221 1080 X Dfl. 12,40

KOEMAN, C. *Weg van de kaart*. Een beschouwing over de kaart van de weg, gevolgd door een toespraak bij zijn afscheid als gewoon hoogleraar in de kartografie aan de Rijksuniversiteit te Utrecht op 1 oktober 1981. Amsterdam 1981. 22 × 15 cm. 33 pp. Geïllustreerd. Gebrocheerd.
 ISBN 90 6072 139 X Dfl. 10,—

Alle prijzen excl. 4% B.T.W.

Verkrijgbaar via de boekhandel of bij de uitgever:



NICO ISRAEL
Keizersgracht 526
1017 EK AMSTERDAM
Tel.: (020) - 22 22 55.