



CAERT-THRESOOR

TIJDSCHRIFT VOOR DE GESCHIEDENIS VAN DE KARTOGRAFIE IN NEDERLAND 8e jaargang, 1989, nr. 1

UW SPECIAALZAAK VOOR:



- Zeldzame 16e/19e eeuwse landkaarten
- Wereldkaarten
- Atlassen
- Stads- en dorpsgezichten geheel Nederland
- afb. Beroepen, ambachten enz.
- Geïll. boeken, kook- en kinderboeken.

's ochtends en 's maandags gesloten.

Parade 17a
5911 CA Venlo
Tel. 077-19000



Antiquariaat

„Het Bisschopshof”



**Oude Boeken, Prenten
en Kaarten**

J.W. Kervezee

postbus 747 - 3500 AS Utrecht

Nederlandse stads- en dorpsgezichten
Kaarten en plattegronden
Nederlandse plaatsbeschrijvingen
Oude en zeldzame geïllustreerde boeken
In- en verkoop

CAERT-THRESOOR

8e jaargang, 1989, nr. 1

**Nederlandse kartografen in dienst
van de Russische overheid rond
het jaar 1700**

E. Okhuizen

1

**Berkelvaart in kaart: De kaarten
van Gerrit Ravenschot c.s. (1763):
de tweede Berkelcompagnie in
oprichting**

H. Marsman-Slot

8

Veelwaard en Van Baarsel

A.C. Hofmann-Allema

12

Varia Cartographica

15

Besprekingen

18

Nieuwe literatuur en facsimile-uitgaven

20

Redactie

Dr. H.P. Deys, dr. Y.M. Donkersloot-de Vrij,
drs. E. Fleurbaay, drs. M.M.Th.L. Hameleers, dr. P.C.J.
van der Krogt, dr. F.W.J. Scholten en drs. J.W.H. Wer-
ner.

Redactiesecretariaat

Kopij, recensie-exemplaren enz. zenden aan:
Drs. M.M.Th.L. Hameleers, Geografisch Instituut, Post-
bus 80.115, 3508 TC Utrecht.

Rubriek Nieuwe Literatuur

Drs. P.P.W.J. van den Brink, Geografisch Instituut, Post-
bus 80.115, 3508 TC Utrecht.

Correspondenten

J.P. Burggraaff, Bonn; mw. L. Danckaert, Brussel;
R.W. Karrow, Jr., Chicago, Ill.; P.H. Meurer, Heinsberg
(BRD); mw. dr. M. Pastoureaux, Parijs; mw. S. Tyacke,
Londen; drs. C.J. Zandvliet, 's-Gravenhage.

Abonnementen en administratie

Abonnementen (alleen per hele jaargang) f 22,50 per
jaar (vier nummers), buitenland f 30,—. Losse nummers
f 7,50. Opgave van abonnementen, adreswijzigingen en
bestellingen van losse nummers aan: *Caert-Thresoor*,
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 re-
dactie.

Advertentietarieven

hele pagina per nr. f 100,—
halve pagina per nr. f 70,—
1/4 pagina per nr. f 50,—
Bij plaatsing in één jaargang (4 nrs.): wisselende tekst
10% korting; zelfde tekst 15% korting.

Vraag en aanbod

Kleine advertenties van abonnees kunnen worden opge-
nomen à f 5,— per 12 woorden, opgave aan de admi-
nistratie.

ISSN 0167-4994

Afbeelding omslag:

Kaart van Amsterdam door Jacob van Deventer, ca.
1560 (Rijksarchief in Noord-Holland te Haarlem).

Nederlandse kartografen in dienst van de Russische overheid rond het jaar 1700

De werkzaamheden van Nederlandse kartografen inzake de kartering van Russisch grondgebied kent een lange en interessante geschiedenis. Zij begon in de tweede helft van de zestiende eeuw toen een nog zeer algemeen beeld van Rusland op Nederlandse kaarten werd geïntroduceerd. Aan het einde van de zestiende eeuw werden veelal op basis van eigen waarneming meer specifieke regio's in kaart gebracht zoals de Oostzee, de Witte Zee, Noord-Rusland en de Arctische kusten, wateren en eilanden. Vervolgens oefenden Isaac Massa en Hessel Gerritsz. gedurende de eerste helft van de zeventiende eeuw grote invloed uit op de kartografie van Europees Rusland. Hetzelfde kan gezegd worden van Nicolaas Witsen met betrekking tot Siberië in de laatste decennia van de zeventiende eeuw. Tijdens de achttiende eeuw speelden Nederlandse kartografen een belangrijke rol in de ontwikkeling van een autonome Russische kartografie¹.

In dit artikel wil ik mij beperken tot het aandeel van enige Nederlandse drukkers, zeelui en graveurs die rond 1700 door tsaar Peter de Grote in Russische overheidsdiensten werden aangesteld om de overgang van de door West-Europeanen beheerste kartografie van Rusland naar een zelfstandige Russische kartografie gestalte te geven. Tijdens zijn eerste reis naar het Westen (1697-98) zocht de tsaar contact met personen die beschikten over de door hem gewenste wetenschappelijke kennis en technische vaardigheden. De werving van buitenlandse vaklieden was incidenteel ook al in de zeventiende eeuw voorgekomen. Onder Peter echter gebeurde het selectief en systematisch, waarbij de contracten hun werk uitsluitend binnen Russische overheidsplanning uitvoerden. Dit laatste gold evenzeer voor de Nederlandse graveurs en zeelui die bij de kartering van het Russische grondgebied werden ingeschakeld. Sterker nog, het gehele proces van kaartvervaardiging kwam onder Russische controle te staan waarbij Russisch bronnenmateriaal ten grondslag kwam te liggen aan de kaarten van Rusland.

Tsaar Peter de Grote in Amsterdam (1697-98)

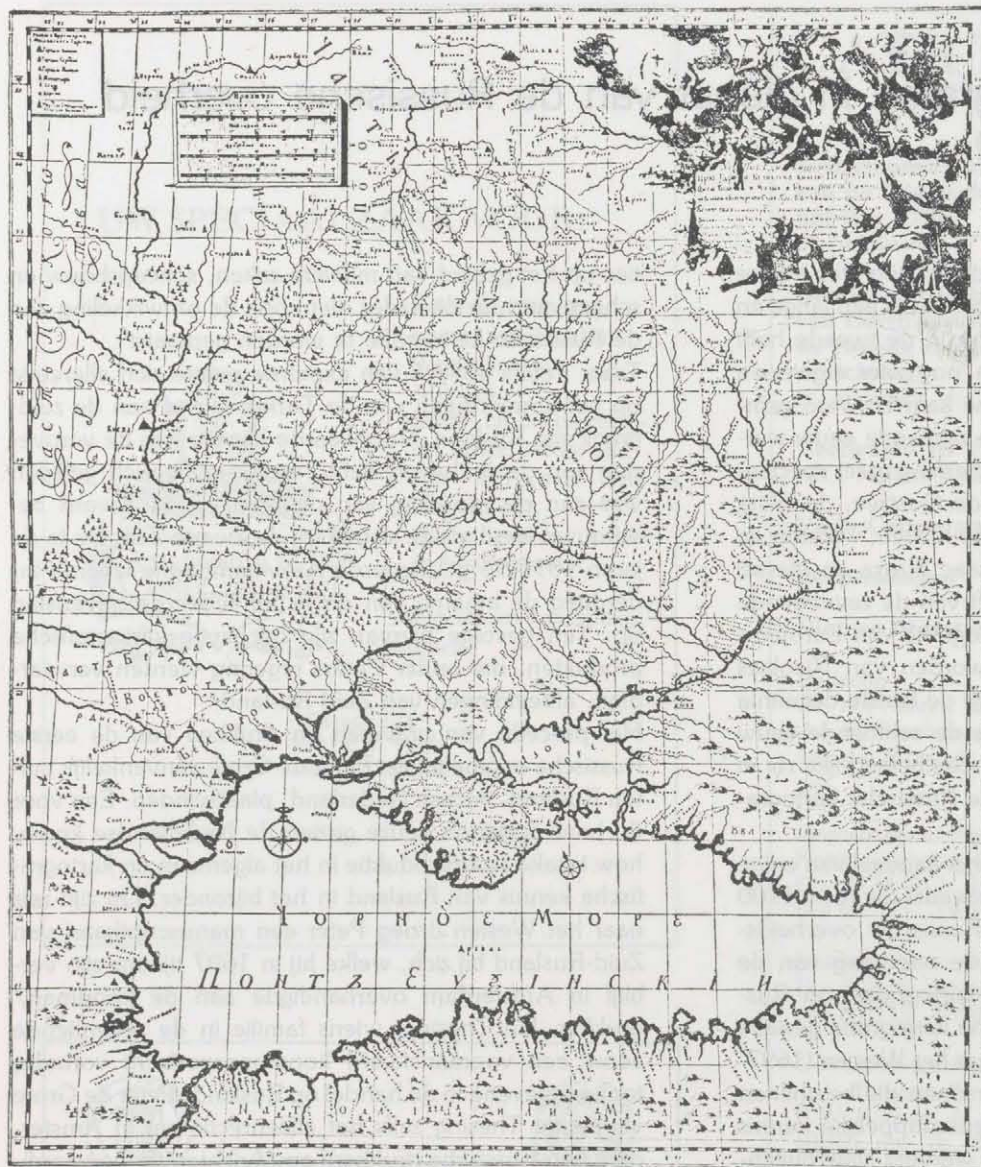
Tsaar Peter de Grote nam in zijn regeerperiode (1682-1725) het initiatief tot het doorvoeren van aanzienlijke, op westerse leest geschoeide, veranderingen die een breed scala van technische en maatschappelijke terreinen omvatten. Tegelijkertijd voerde hij een expansiepolitiek gericht tegen de machtige buurlanden Turkije en Zweden, waarin de rol van de vloot en het bezit van zeehavens van doorslaggevend belang waren. Bij zijn systematisch doorgevoerde politiek van 'verwestelijking' ging zijn aandacht dan ook vooral uit naar technische innova-

ties op het gebied van militaire zaken, scheepsbouw en scheepvaart. In dit kader dient ook de ontwikkeling van de Russische kartografie te worden geplaatst².

Tsaar Peters politiek van expansie richtte zich allereerst op het terugdringen van de Turkse vijand aan de zuidgrens van Rusland. Voorwaarde hiertoe was de verovering van de zeehaven Azov, welke strategisch gelegen was aan de monding van de Don en die tevens beschouwd werd als de sleutel tot de Zwarte Zee. De in de jaren 1695-96 gelanceerde Azov-campagne leverde inderdaad de inname van de zo fel begeerde havenstad op. Ten gevolge hiervan zijn de eerste kartografische produkten, die onder Peters regering werden vervaardigd, afbeeldingen van Zuid-Rusland³.

Het procedé van graveren en drukken van de eerste Russische originelen liet Peter de Grote aanvankelijk buiten Rusland, in casu Nederland, plaatsvinden. Een voor de hand liggende keuze gezien de Nederlandse know-how inzake kaartproductie in het algemeen en kartografische kennis van Rusland in het bijzonder. Op zijn reis naar het Westen droeg Peter een manuscriptkaart van Zuid-Rusland bij zich, welke hij in 1697 tijdens zijn verblijf in Amsterdam overhandigde aan de koopman/drukker Jan Thesing, wiens familie in de zeventiende eeuw een vooraanstaand koopmansgeslacht vormde, toonaangevend in de handel op Rusland. Peter de Grote verleende Thesing zelfs het alleenrecht om in Amsterdam een Russische drukkerij op te richten ter vervaardiging van land- en zeekaarten benevens allerlei ander drukwerk in de Slavische, Latijnse en Hollandse taal, m.u.v. beschrijvingen van Siberië en China en kerkelijke (orthodoxe) geschriften, om deze vervolgens in Rusland in te voeren. Het privilege hiervoor, waar Thesing in 1698 om had verzocht tijdens het bezoek van het Russisch gezantschap, werd hem in 1700 voor de duur van vijftien jaar verleend. Thesing, die geen drukker van beroep was maar koopman, stierf echter al in 1701 en heeft weinig van zijn voorrecht gebruik gemaakt⁴.

Eén van de weinige produkten die uit Thesings drukkerij voortkwam betrof voornoemde kaart van Zuid-Rusland, waarvan de Latijnse editie vermeldt in 1699 te zijn uitgegeven⁵. De Russische editie, pas in deze eeuw teruggevonden, is één van de eerste voorbeelden van een Russisch origineel in deze taal gedrukt (fig. 1)⁶. Hoewel geen auteursnamen staan vermeld wordt aangenomen dat het manuscript vervaardigd is door de 'buitenlandse' officieren Mengden en Bruce - geen Nederlanders - tijdens de Azov-campagne van 1695-96. Bij beide ontbreekt een aparte titelvermelding. Wel wordt in de opdracht aan tsaar Peter de Grote een korte inhoudsbeschrijving gegeven. In deze opdracht doet Thesing voorkomen, vooruitlopend op de formele toekenning, alsof het privilege hem al is toegekend. Elke plaat heeft



1. Russische editie van Mengden en Bruce's kaart van Zuid Rusland zoals gedrukt bij Jan Thesing. Amsterdam, ca. 1699. Uit Bagrow (noot 4.), 153.

hoogstwaarschijnlijk zijn eigen graveur gekend. Op het eerste gezicht lijken beide versies sterk overeen te komen. In afwijking van de Latijnse editie is de Russische versie echter ongedateerd, van een kleiner vignet voorzien en zonder vermelding van Voronezj als bouwplaats van de Zwarte Zee-vloot. Het grootste verschil vormt evenwel de deltavormige voorstelling van de Dnjeprmonding in plaats van de meer waarheidsgetrouwe éénkanalige stroom van de Latijnse editie. Geen van beide edities lijkt in grote oplagen verspreid te zijn. Deze veronderstelling wordt bevestigd door de scherpe afdrucken van een exemplaar uit 1704 uitgegeven door Johannes Loots, die de koperplaat van de Latijnse versie in dat jaar had overgenomen⁷. Hierna kwam de koperplaat in handen van de firma Ottens die er gebruik van maakte voor een uitgave in 1736⁸.

De 'Atlas van de Don'

Bij zijn bezoek aan Amsterdam in 1697 werd Peter de Grote door bemiddeling van met name Nicolaas Witsen onder meer in contact gebracht met Cornelis Cruys

(1657-1727), een Hollandse marine-officier van Noorse afkomst in de functie van buitengewoon of derde onder-equipagemeester van de Amsterdamse admiraliteit. Uit hoofde van deze functie was Cruys uitermate vertrouwd met diverse zaken betreffende de scheepvaart en scheepsbouw.

Volgens Scheltema⁹ zou hij zelfs ervaring hebben gehad met het maken van paskaarten. Hoewel hiervan geen resultaten bekend zijn moet dit zeker niet uitgesloten worden geacht gezien zijn latere werkzaamheden op dit gebied in Rusland. Door Peter als de ideale persoon gedacht belastte hij Cruys, in de rang van vice-admiraal, met de verantwoording over de bouw van de nieuw op te richten Russische vloot¹⁰.

Onder leiding van Cruys werd de scheepsbouw ter hand genomen op de werven vlak buiten Voronezj, dat gelegen is aan de bovenloop van de Don. Administratie en organisatie van de marine vielen ook onder het bevel van Cruys. Hiertoe recruteerde hij nog in Nederland o.a. scheepstimmerlieden, marine-officieren en lager personeel. Ik zal mij op deze plaats vooral richten op zijn kwaliteiten als hydrograaf en kartograaf¹¹.

Na voltooiing van de bouw van een eerste lichting oor-

logsschepen durfde Peter de grote een nieuwe confrontatie met het Turkse Rijk aan te gaan om zodoende, na de succesvolle inname van Azov in 1696, een nog gunstiger status quo aan de zuidflank van zijn rijk te vestigen. Hiertoe zakte in 1699 een oorlogsvloot onder zijn en Cruys' leiding vanuit Voronezj de Don af. Via de Zee van Azov dwong men de doorvaart door straat Kertsj af, waarmee men zich toegang tot de Zwarte Zee verschaftte. Hiervandaan zette een speciaal gezantschapschip, onder het commando van de Nederlandse kapitein Pieter van Pamberg, koers naar Constantinopel om onderhandelingen met de Turkse heerser te voeren.

Onder leiding van Cruys werd het gehele koersverloop van de Don systematisch opgemeten en in kaart gebracht. Gedurende de drie maanden lange tocht van Voronezj naar Azov werden nauwkeurige metingen verricht langs het ca. 1200 km. lange traject. Diepteloodpeilingen, breedtegradenbepalingen en beschrijvingen van het verloop van beide oevers, van binnenwaters en andere karakteristieke kenmerken maakten hiervan deel uit¹².

De serie manuscriptkaarten waarin al deze informatie werd verwerkt, liet Cruys in 1703, bij een bezoek aan Nederland, graveren en drukken bij Hendrik Doncker junior, kunst- en kaartverkoper te Amsterdam. Het tot atlas gebundelde werk, dat op kosten van de tsaar en met privilege van de Staten-Generaal verscheen, moet rond 1703-05 zijn uitgebracht. De atlas zelf is ongedateerd¹³. De 'Atlas van de Don' opent met twee titelbladen. Het voorblad vermeldt kort de titel en bevat tevens een afbeelding van de tsaar¹⁴. Het daaropvolgende blad geeft de titel in een uitgebreide versie weer¹⁵. De tekst van beide titels is gesteld in zowel de Nederlandse als Russische taal, hetgeen ook geldt voor de kaartinhoud van de kaartbladen. Een blad met de opdracht aan kroonprins Aleksej gaat nog vooral aan een uitvoerig tekstdeel over de Don en de stad Azov, welke wordt gevuld door een serie kustprofielen van de Krim en de Bosporus.

Het eigenlijke kaartdeel beslaat zeventien kaartbladen. De eerste twee geven de boven- en benedenloop van de Don in overzicht. Te zamen bieden zij desgewenst een totaalbeeld van de rivier tussen Voronezj en Azov. Hierin opgenomen zijn nog afbeeldingen van het marinedepot en de haven van Taganrog, het militaire bolwerk vlak buiten Azov. Hierna volgen twaalf bladen waarin opeenvolgende secties van de Don zijn opgenomen. Elk blad bevat twee of drie grootschalige afbeeldingen, welke zonder titelvermelding zijn. Het eerste blad uit deze reeks biedt tevens ruimte aan een kaartje dat het bronnengebied van de Don tussen Moskou en Voronezj weergeeft.

De serie wordt onderbroken door een kaart welke volledig gewijd is aan een kanaal dat Don en Wolga met elkaar in verbinding stelt d.m.v. een 'Doorgravinge' tussen de twee zijriviertje 'Ilafla en Camisinka' (fig. 2). Het belang van deze verbinding laat zich gemakkelijk raden. Moskou zou zo niet alleen met de Zwarte Zee, maar bovendien met de Kaspische Zee verbonden zijn. Rechts-onderaan treffen we een afbeelding aan die de werkzaamheden in de kampementen aan weerszijden van het kanaal en bij de sluizen- en dammenbouw moet voor-

stellen. Diverse legenda's geven tekst en uitleg. Gelijk de titel zijn zij zowel in het Nederlands als in het Russisch gesteld. Toegevoegd is nog een landweg die naar het plaatsje Ilafla loopt. De kaart geeft echter niet meer dan de geprojecteerde versie, waarvan de verwezenlijking toendertijd niet is doorgegaan. Pas in 1952, op een zuidelijker gelegen punt, is het kanaal gerealiseerd. Het idee stamde al uit de tweede helft van de zestiende eeuw. Bekend is dat er in 1697 vergevorderde Russische ideeën bestonden over de wijze waarop de aanleg zou dienen plaats te vinden. Voor de bewering dat de blauwdruk uitsluitend Cruys' verantwoordelijkheid zou zijn geweest lijkt de grond dus te ontbreken¹⁶.

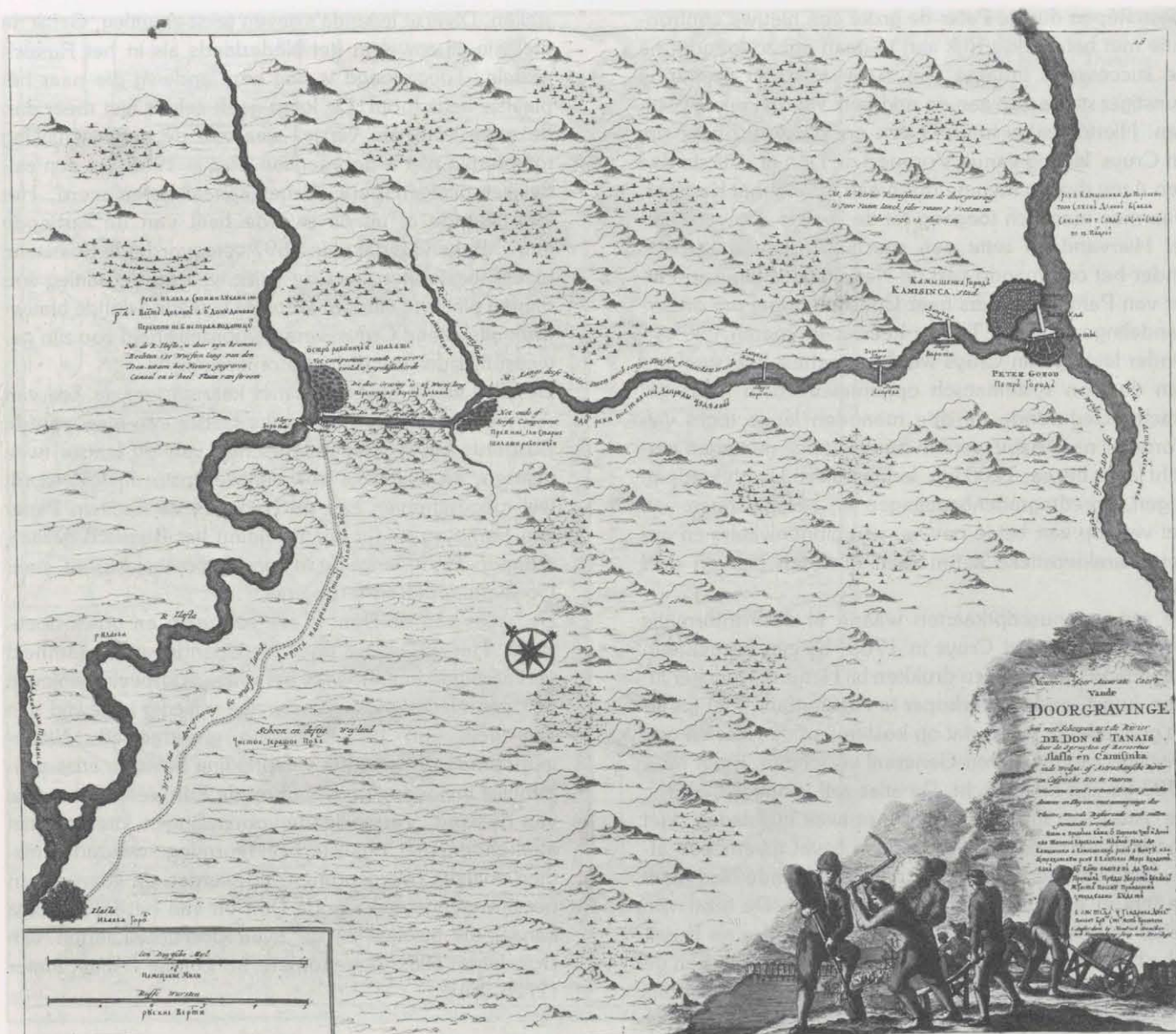
De atlas wordt afgesloten met kaarten van de Zee van Azov en de Zwarte Zee, welke laatste een inzet van de Bosporus bevat. Het auteurschap van de laatste twee kaarten, en trouwens ook van de kustprofielen, wordt wel toegeschreven aan de Nederlandse kapitein Pieter van Pamburg onder wiens leiding het Russisch gezantschap in 1699, langs de in kaart gebrachte kusten, naar Constantinopel en terug voer¹⁷.

De 'Atlas van de Don' is een zeldzaam en uniek document. Het uitsluitend door Nederlandse werkzaamheid vervaardigde kaartboek is het enige voorbeeld gebleven van een Nederlandse atlas welke volledig is gewijd aan een deel van het Russische grondgebied. Niettegenstaande de beperkte verspreiding heeft de atlas aanzienlijke invloed uitgeoefend op de Europese kartografie van Rusland. Verschillende voorstellingen, die definitief afrekenden met onjuiste beeldvorming, werden sindsdien volledig overgenomen. Zo werden de kaarten van het bronnengebied van de Don en van het Don-Wolga kanaal als inzetjes bij de twee overzichtskaarten van Donckerts atlas opgenomen in Ottens' *Atlas Maior* (1725-50)¹⁸.

Nederlandse graveurs in Russische dienst

Aangaande het graveren en drukken van Russische originelen was het de laatste maal dat Peter de Grote deze activiteit liet plaatsvinden in het buitenland c.q. Nederland. Vanaf dit moment trok de tsaar specialisten uit het buitenland aan en liet hen dit werk in Rusland zelf verzorgen.

Adriaan Schoonebeeck (1658-1705) gold reeds als een kundig graveur, leerling van de schilder/etser Romein de Hooghe, toen Peter de Grote hem in Amsterdam ontmoette. De Russische tsaar benutte dadelijk de gelegenheid om enkele lessen te nemen. In een bewaard gebleven brief aan Peter biedt Schoonebeeck zijn diensten aan om te vervaardigen '... kopergravures van historische gebeurtenissen of personen, van landschappen, steden, bouwwerken, landkaarten ...'. Hierop stelde de tsaar Schoonebeeck aan om Russische leerlingen te onderwijzen in de edele techniek van de graveerkunst¹⁹. Met betrekking tot de kartografie lag de betekenis van Schoonebeeck vooral hierin dat in belangrijke mate door zijn toedoen nu ook de laatste schakel in het proces van kaartvervaardiging, namelijk het graveer- en drukwerk, in Rusland zelf kon plaatsvinden. Tussen 1698, het jaar waarin hij in Russische dienst trad, en zijn overlijden in



2. Kaart van het niet uitgevoerde plan tot aanleg van een Don Wolga kanaal. Blad 11 van Cruys/Donkers 'Atlas van de Don'. UB Leiden Atlas BN 194.

1705 graveerde Schoonebeek op voorbeeldige wijze een tiental kaarten, van zowel westerse als Russische oorsprong. Zijn eerste produkt uit 1699 betrof een afbeelding van het beleg van Azov, ter herinnering aan de inname van de stad in 1696. Zij was tegelijkertijd de eerste, onder Peters regering, in Rusland gegraveerde en gedrukte kaart. Ten grondslag hieraan lag een Russisch origineel, wellicht een door Peter zelf tijdens het beleg getekend manuscriptkaartje²⁰.

In 1701 graveerde Schoonebeek een kaart van het oostelijk deel van de Zee van Azov (fig. 3). Het manuscript zal getekend zijn ten tijde van de vlootexpeditie van 1699 tegen de Turken. De kaart memoreert in de begeleidende tekst uitvoerig het glorieuze verloop van deze onderneming. De delta van de Don is rechtsboven aan de kaart nog juist zichtbaar. Straat Kertsj is linksonderaan afgebeeld. De aangegeven dieptepeilingen tonen de in 1699 gevolgde route van het vlooteskader. Andere door Schoonebeek gegraveerde werken betroffen o.a. afbeeldingen van de Zwarte Zee, de Baltische Zee en van de monding van de Dvina²¹.

Met de in 1700 gesloten vrede met het Turkse Rijk had Peter de Grote voorlopig een bevredigende status quo aan zijn zuidgrens bereikt. Nu een tweefrontenoorlog uitgesloten was richtte Peter zich onmiddellijk op de Baltische regio om hier de macht van aartsvijand Zweden te betwisten en zich een venster op de Oostzee te creëren (Noordse oorlog, 1700-21). Na aanvankelijke tegenslag slaagde Rusland erin de gehele Baltische kust onder controle te krijgen en de Oostzee door Russische oorlogsschepen te laten beheersen. Met de Vrede van Nystad van 1721 werd de Russische terreinwinst gesanctioneerd²².

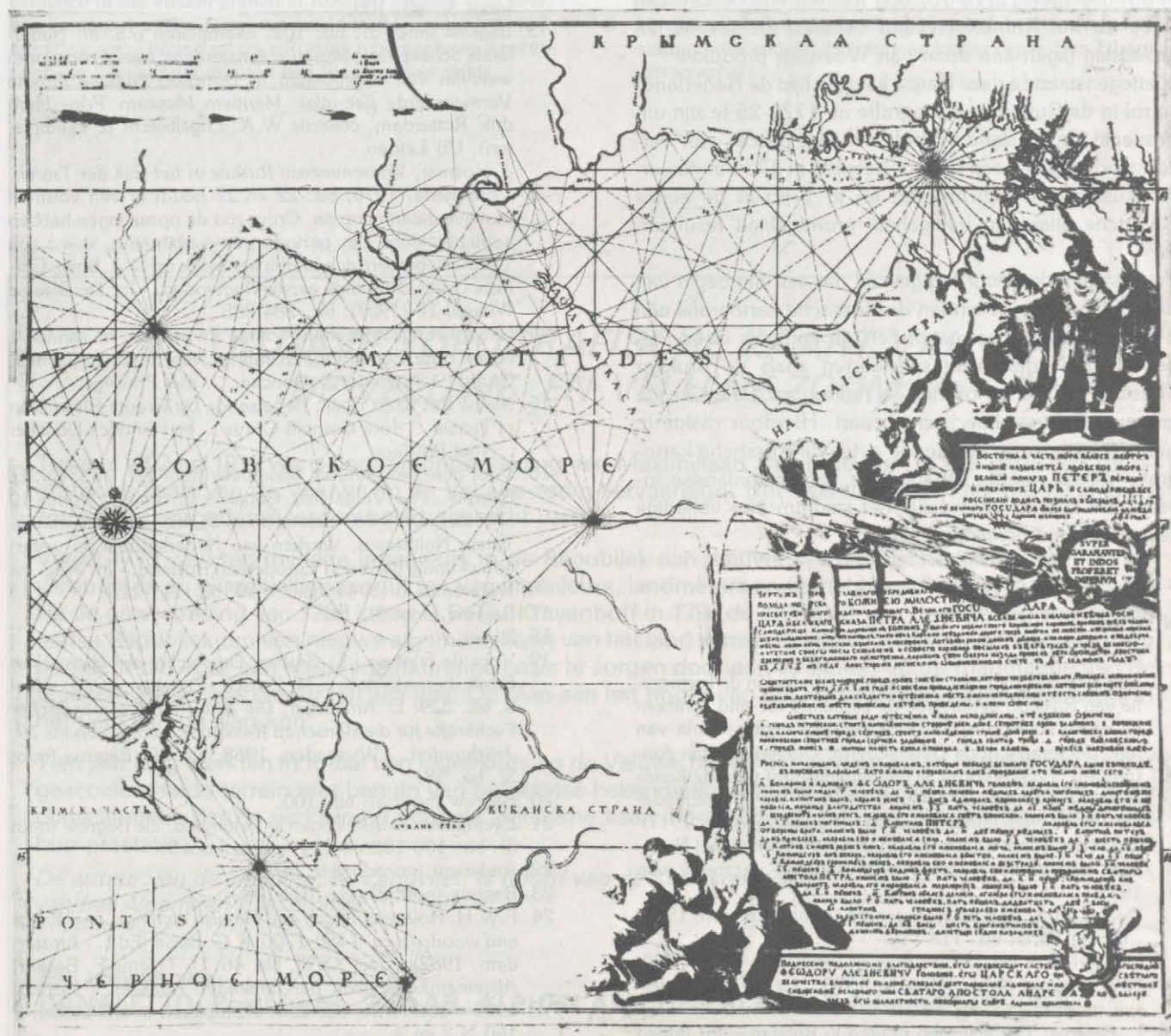
Het nieuw verworven gebied werd al in de oorlogsjaren zo snel en systematisch mogelijk in kaart gebracht. Aanvankelijk gebruikte men Zweedse originelen als voorbeeld. Lang duurde het echter niet voordat de Russen zelfstandige hydrografische en landmeetkundige expedities organiseerden, waarvan de resultaten in kaart werden gebracht. In eerste instantie berustte de leiding van deze ondernemingen bij westerse ingenieurs, die hierbij gesteund werden door Russische vakgenoten. Na ver-

loop van tijd (ca. 1715) werden ook nieuwe lichtingen afgestudeerden afkomstig van de in 1701 opgerichte 'school voor mathematica en navigatie' ingeschakeld. Peter slaagde er nog tijdens zijn leven in om het grootste deel van de door Rusland in de Baltische regio nieuw verworven gebieden in kaart te brengen. In dit werk blijken de Nederlandse graveurs Adriaan Schoonebeeck en Pieter Picaart een niet onbelangrijke rol te hebben gespeeld²³.

Met de verovering in 1702 van Noteburg, herdoopt in Sleutelburg (nu Petrokrepost), werd een nieuw Russisch district gevormd bestaande uit Litouwen, Karelië en Ingermanland. Aan de wens van Peter de Grote om deze regio in kaart te brengen werd in 1704 door Adriaan Schoonebeeck voldaan. Het graveerwerk van kaarten met voorstellingen van de verovering zelf dient waarschijnlijk ook aan Schoonebeeck te worden toegeschreven²⁴. In het jaar van zijn overlijden, in 1705, graveerde Schoonebeeck nog een andere kaart van deze regio. De geheel in het Russisch uitgevoerde kaart is door

Schoonebeeck aan Peter de Grote opgedragen. Beide kaarten van Schoonebeeck waren gebaseerd op Zweedse prototypes. Pas in de twintiger jaren verschenen op basis van Russische landmeetkundige expedities in de voorafgaande jaren, Russische kaarten van deze juist geannexeerde gebieden²⁵.

Andere opmetingen werden verricht in de Baltische Zee. De hiervan verschenen kartografische produkten moesten de in 1714 verschenen eerste Russische atlas van deze regio aanvullen. Deze atlas was namelijk samengesteld op basis van een Zweedse atlas. De in 1723 verschenen laatste editie van de Russische atlas was uitgebreid met één enkele kaart, gegraveerd door de Nederlander Pieter Picaart. De atlaskaart, die ook separaat werd uitgegeven, heeft het meest oostelijke deel van de Finse Golf tot onderwerp. Een andere kaart waarbij Picaart als graveur betrokken was, betreft de Finse Golf, de Golf van Riga en de Botnische Golf. Picaart (1668/69-ca. 1732) was, in de voetsporen van zijn mentor en schoonvader Adriaan Schoonebeeck, in 1702 naar Mos-



3. Kaart van het oostelijk deel van de Zee van Azov. Gravure van Adriaan Schoonebeeck, 1701. Uit Bagrow (noot 3.), 101.

kou vertrokken om als graveur dienst te nemen. Na de dood van Schoonebeeck werd Picaart de belangrijkste westerse graveur van Russische kaarten, plattegronden en stadsgezichten, waaronder die van de slag bij Poltava (1709), Het Alexander-Nevski klooster (1723) en een groot panorama van Moskou (ca. 1708). Ook actief in de boekdrukkunst werkte hij vanaf 1708 in Moskou en tussen 1714 en 1727 in de Petersburgse drukkerij²⁶. Nog meer Nederlanders in Russische dienst hebben zich verdienstelijk gemaakt bij de kartering van Russisch grondgebied. Zo was Peter Bergmann, door Bagrow²⁷ een 'Dutch shipbuilding master' genoemd, rond de eeuwwisseling actief betrokken bij karteringen van de Zee van Azov, de Don en de Baltische regio. Cornelis Cruys, belast met de verdediging van St. Petersburg - in 1703 door tsaar Peter gesticht - zou zich ook toegelegd kunnen hebben op het in kaart brengen van de stad en omgeving. Van de Nederlandse zeeman Karel van Vorden weten wij dat hij in 1719-21 langs de west- en zuidkust van de Kaspische Zee opmetingen verrichtte. Uit de tweede helft van de achttiende eeuw ten slotte zijn van de Nederlandse officier in Russische dienst Jan Hendrik van Kinsbergen (1770-75) nog kaarten van de Zee van Azov en het Krimschiereiland bekend, die tevens ten grondslag lagen aan Joan van Woensels produktie²⁸. Niettegenstaande deze laatste kaarten lijkt de Nederlandse rol in de Russische kartografie na 1720-25 te zijn uitgespeeld. In Rusland voltrok zich het proces van zelfstandiging in hoog tempo, hetgeen in 1734 in de eerste Russische overzichtskaart en in 1745 in de eerste Russische atlas van het gehele grondgebied resulteerde²⁹.

Ter afsluiting kan worden gesteld dat aan het begin van de achttiende eeuw binnen de Russische kartografie een overgang heeft plaatsgevonden grotendeels door toedoen van Nederlandse specialisten zoals de drukker Thesing, de marine-officier en hydrograaf Cruys en de graveurs Schoonebeeck en Picaart. Hierdoor raakte in het verloop van de achttiende eeuw de Russische kartografie steeds minder afhankelijke van buitenlandse inbreng en kon zij uiteindelijk het stadium van volledige zelfstandigheid bereiken.

NOTEN

1. Een overzicht van het Nederlandse aandeel in de kartografie van Rusland gedurende de zestiende tot eind achttiende eeuw vormde in 1987-88 het onderzoeksthema van mijn doctoraalscriptie *Geschiedenis*, Universiteit van Amsterdam. Tevens vormt zij het uitgangspunt voor de kartografische bijdrage aan de tentoonstelling 'Uit de geschiedenis van de Nederlands-Russische betrekkingen (tot 1917)' te houden in het Rijksmuseum te Amsterdam en het Nationaal Historische Museum te Moskou in de zomer van 1989.
2. Zie o.a. M.S. Anderson, *Peter the Great*. - Londen, 1978. - blz. 81-83 en blz. 113-115.
3. L. Bagrow, *A History of Russian Cartography up to 1800*. H.W. Castner (Ed.). - Ontario, 1975. - blz. 97-98; Anderson (noot 2), blz. 36-38.
4. L. Bagrow, The first map printed in Russian. - In: *Imago Mundi* 12 (1955), blz. 152-156; Bagrow (noot 3), 98;

- J.W. Veluwenkamp 'N Huis op Archangel'. De Amsterdamse koopmansfamilie Thesingh, 1650-1725. - In: *Amstelodamum* 69 (1977), blz. 123-129; B. Rapschinsky, 'Russische drukkerijen te Amsterdam'. - In: *Amstelodamum* 22 (1935), blz. 15-16.
5. Exemplaren o.a. in M.E. Saltykov Shchedrin State Public Library, Leningrad.
6. Bewaard in de (voormalige) Bagrow-collectie, Stockholm.
7. Exemplaren in UB Leiden P 163 N 106 en in de Deutsche Staatsbibliothek, Oost-Berlijn.
8. Bagrow (noot 4), 152-156; ibidem (noot 3), blz. 98 en 100; exemplaar van Ottens' uitgave in UB Leiden P 160 N 13.
9. J. Scheltema, *Rusland en de Nederlanden beschouwd in derzelver wederkerige betrekkingen*. - Amsterdam, 1817-19. - Deel II, blz. 215.
10. H. Büchler, Admiral Cornelis Cruys und die Niederländische Beitrag beim Aufbau der Russischen Flotte unter Peter I. - In: *Marineblad* 85 (1975) nr. 1, blz. 38; *Nieuw Nederlands Biografisch Woordenboek*, 1918, deel IV, blz. 484; Scheltema (noot 9) blz. 213-216; Bagrow (noot 3), blz. 97-98.
11. Zie o.a. J.C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandse Zeewezen* (Haarlem 1862) deel 3, 538-539; Büchler (noot 10), 39; Bagrow (noot 3), 100.
12. C. Steinmetz, Nederlandse admiraal bouwt Russische vloot (1703). - In: *Historia* 13 (1948), blz. 235; Bagrow (noot 3), blz. 100.
13. Bagrow (noot 3), blz. 102; exemplaren o.a. in: Nederlands Scheepvaart Museum Amsterdam, twee exemplaren waarvan één bijgebonden in Donckers *Nieuwe Grootte Vermeerderde Zee-atlas*; Maritiem Museum 'Prins Hendrik' Rotterdam, collectie W.A. Engelbrecht (2 exemplaren); UB Leiden.
J. Hosmar, *Vriezenveense Rusluie in het Rijk der Tsaren*. - Enschede, 1976, blz. 22 en 27 houdt er een volstrekt foutieve datering op na. Cruys zou de opmetingen hebben verricht tijdens zijn periode van verbanning, d.w.z. na 1713! Hij baseert zich hierbij kennelijk op D.J. Smit, Cornelis Cruys. Ruslands eerste vlootvoogd. - In: *De Blauwe Wimpel* 12 (1957), blz. 284-285.
14. Nauw-keurige Afbeelding Vande Rivier Don, of Tanais ... Meest door Eygen Ondervindinge van de Heer Cornelis Cruys ... By Hendrick Doncker ... met Privilege.
15. Nieuw Pas-kaart Boek, Behelsende De Grootte Rivier Don of Tanais ... door Cornelis Cruys ... by Hendrick Doncker ... met Privilege.
16. Voor deze bewering zie Steinmetz (noot 12), 235; vgl. L. Bagrow, The Volga-Don Canal. - In: *Imago Mundi* 10 (1953), blz. 97-98; ibidem (noot 3), blz. 105. Zie ook A. Tutein Nolthenius, Werken van Nederlanders op waterbouwkundig gebied in Europeesch Rusland. - In: *Weg- en Waterbouw* 6 (1946), nr. 9/10, blz. 117-125.
17. Bagrow (noot 3), 102.
18. Ibidem.
19. Voor de brief zie I.E. Grabar, *Geschichte der Russischen Kunst*, bewerkt door E.M. Pietsch. - Dresden, 1970. - deel 5, blz. 329; E. Amburger, *Die Anwerbung ausländischer Fachkräfte für die Wirtschaft Russlands vom 15. bis ins 19. Jahrhundert*. - Wiesbaden, 1968, blz. 59; Bagrow (noot 3), blz. 98.
20. Bagrow (noot 3), blz. 100.
21. Exemplaren in instellingen te Leningrad. Zie Bagrow (noot 3), blz. 100-102 en 124 (aldaar noot 9).
22. Anderson (noot 2), blz. 50-80.
23. Bagrow (noot 3), blz. 102-108.
24. F.W.H. Hollstein, *Dutch and Flemish etchings, engravings and woodcuts ca. 1450-1700*. K.G. Boon (Ed.). - Amsterdam, 1982. - deel XXVI, blz. 46; U. Thieme-F. Becker, *Allgemeines Lexikon der Bildenden Künstler*. - Leipzig, 1936. - deel XXX, blz. 256; exemplaren in UB Leiden P 160 N 2 en 3.
25. Bagrow (noot 3), blz. 104-108.

26. Ibidem, blz. 108; Amburger (noot 19), blz. 77; Grabar (noot 19), blz. 80, 83, 233 en 328-335; Thieme-Becker (noot 24), deel 26, blz. 589.
27. Bagrow (noot 3), blz. 100.
28. Ibidem, blz. 100-110, 113-114 en 223.
29. Ibidem, blz. 190.

SUMMARY

Dutch cartographers in Russian service about the year 1700

The reign of Tsar Peter I (1682-1725) was to change the whole order of life in Russia. This transformation affected also the production of Russian maps.

On his trip to Europe in 1697-98 Peter I was greatly interested in meeting Western scholars and craftsmen. In Amsterdam Peter met with Dutch engravers and officers, many of whom accepted his invitation to enter into Russian service. The engraving and printing of the first Russian originals was to take place in the Netherlands. While staying in Amsterdam, Peter handed to Jan Thesing a manuscript of Southern Russia, prepared during the Azov campaign of 1696. Thesing published the printed version of the Latin edition in 1699. The very existence of the edition printed in Russian, the first map ever, was contested until a copy was found in this century. Subsequently even, Thesing set up a Russian typography in Amsterdam, for which Peter granted him the exclusive rights.

One of the first Dutchmen to be enlisted for Russian service was Cornelis Cruys. With the rank of Vice-Admiral Cruys was directed with the construction of the Russian Navy. In 1699, to secure the Turkish frontier, Tsar Peter and Cruys sailed their newly build fleet down the Don to Azov. Cruys took advantage of the journey to survey the entire course of the Don.

On a short visit to Amsterdam, Cruys delivered the manuscript maps to Hendrick Doncker for engraving and printing. The maps were bound as an atlas and published between 1703-05. The 'Atlas of the Don' constitutes a very unique and rare document.

It was the last time engraving and printing of Russian maps was realized abroad. From this time on Russian map production was entirely to take place inside Russia. This highly successful change was to a considerable extent due to the work of Adriaan Schoonebeeck, the very able Dutch engraver whom Peter had invited to Moscow. Despite his short period in Russian service (1698-1705) Schoonebeeck was one of the most productive foreign masters.

He engraved a plan of the siege of Azov (1699), a map of the eastern part of the Sea of Azov (1701) and many maps of the Baltic regions. Besides that he was a teacher of many Russian pupils.

Another Dutch engraver Pieter Picaart, pupil of Schoonebeeck, entered Russian service in 1702. His work included maps of the Finnisch Gulf, a print of the battle of Poltava and a large view of Moscow.

After 1725 no Dutchman seems to have played any role of significance in Russian cartography, which had become entirely autonomous and did therefore no longer depend on European cartographers.

UITGAVE TOPOGRAFISCHE KAART VAN DE VELUWE EN VELUWE-ZOOM

Tussen 1802 en 1812 werd door en onder leiding van Maximiliaan Jacob de Man (1765-1838) een topografische kaart van de Veluwe en de Veluwe-zoom vervaardigd. Het was de eerste keer dat dit gebied zorgvuldig en gedetailleerd in beeld gebracht werd.

Vanaf 1770 werkten militaire ingenieurs in de Republiek aan nieuwe systematische karteringen die de verouderde en wisselvallige produkten van ingenieurs, landmeters en liefhebbers dienden te vervangen. Na de omwenteling van 1795 kreeg C.R.Th. Krayenhoff in 1798 de opdracht van de regering van de Batavische Republiek om een nieuwe algemene kaart van het land samen te stellen. Krayenhoff benutte deze opdracht om voor een solide meetkundige basis te zorgen door aan te sluiten op de triangulatie van de Fransen. Hij zorgde ervoor dat zijn neef De Man aan het hoofd van het korps geografische ingenieurs in het veld aan de slag kon.

Tien jaar lang werkten in totaal tien ingenieurs op de Veluwe om de bebouwing en de begroeiing van het geaccidenteerd terrein met behulp van ter plaatse bekende autoriteiten vast te leggen. Zij deden dit zo consciëntieus dat de verkleining voor de algemene kaart noodgedwongen veel afbreuk zou doen aan hun prestatie.

De auteur van de inleiding, K. Zandvliet, is hoofd van de Kaartenafdeling van het Algemeen Rijksarchief.

Prijs f 240,—

Een uitgave van

CANALETTO Postbus 68 2400 AB ALPHEN AAN DEN RIJN Telefoon 01720-72458

Berkelvaart in kaart

De kaarten van Gerrit Ravenschot c.s. (1763): de tweede Berkelcompagnie in oprichting.

De eerste Berkelcompagnie, die midden zeventiende eeuw bestond en opgericht was om de Berkel bevaarbaar te maken, was op een mislukking uitgelopen. Toch bleef met name in Zutphen menigeen hopen op herstel van de oude scheepvaartroute naar het Münsterland. In 1753 nam de Zutphense stadsbouwmeester het voortouw en ontwierp een plan om de Berkel opnieuw bevaarbaar te maken. Zijn plan vormde de aanleiding voor de oprichting van de tweede Berkelcompagnie, maar ook deze zou slechts een korte bloeiperiode doormaken. De Berkelscheepvaart hield overigens pas aan het eind van de negentiende eeuw op te bestaan.

De eerste Berkelcompagnie 1644-1670

De magistraat van Zutphen riep bij proclamatie van 4 oktober 1643¹ de ingezetenen van de Graafschap op in te tekenen op en deel te nemen in het zo winstgevend lijkende plan de Berkel bevaarbaar te maken. Velen tekenden in en dit resulteerde in de oprichting van de eerste Berkelcompagnie. Het lag in de bedoeling de Berkel tot aan het Duitse Vreden, of zo mogelijk nog verder tot aan Coesfeld bevaarbaar te maken voor zgn. Berkelzompen. Dit waren platgeboomde schuiten met een laadvermogen van zo'n 5 tot 8 ton², die voornamelijk werden gebruikt voor het vervoer van potaarde, hout, steen en graan.

De compagnie bracht inderdaad vele verbeteringen aan de rivier ten behoeve van de scheepvaart tot stand. Een voorbeeld: zonder sluis was het onmogelijk een watermolen over water te passeren. Alleen bij de Lochemse molen lag voor 1640 al een sluis, maar deze was blijkbaar zo klein dat grotere schepen desondanks toch van een overtoom gebruik moesten maken.³ Zutphen en Lochem bereikten 24 mei 1644 overeenstemming 'alsoe men hoochnoedich heeft geacht, die Berkelvaart beter ende bequaemer als te voeren te benificieren. . . een sluyse voor die stadt Lochum te leggen'⁴. Deze nieuwe sluis kwam nog datzelfde jaar tot stand.

Eén jaar later werden ook bij de andere watermolens op Nederlands gebied sluizen gebouwd: Mallem, Nieuwe Molen en Borculo. Ook werden vonders (een soort kippenbruggetjes) verhoogd en meanders afgesneden. Ondanks de aangebrachte riviervverbeteringen ging het de compagnie niet voor de wind. Kort na de oprichting, reeds in 1646, moest ze de vaart op de Berkel vrijgeven, waarbij zij alleen het vervoer van potaarde aan zichzelf voorbehold⁵. Kennelijk was dit het meest lucratieve produkt dat men vervoerde.

De Dertigjarige Oorlog ging aan het Berkelgebied bepaald niet onopgemerkt voorbij. In 1623 leed de Pro-

testantse Unie bij Stadtlohn een zware nederlaag tegen de keizerlijke troepen. Met de vrede van Münster in 1648 kwam er een einde aan deze voor het Duitse Rijk zo rampzalige oorlog. In het Berkelgebied had de teruggekeerde rust tot gevolg dat nu ook aan Duitse zijde de bouw van sluizen ter hand werd genomen. In en rond 1652 werden in Vreden, Stadtlohn en Gescher sluizen gebouwd.

Ondanks deze nieuwe impuls ging het met de compagnie financieel snel bergafwaarts; in 1670 ging zij ten onder en moest zij de Raad der stad Zutphen verzoeken mee te helpen aan de sanering van haar schulden.

Plannen voor een tweede Berkelcompagnie

Mogelijk heeft de eeuwige rivaliteit met Deventer enkele Zutphenaren op de gedachte gebracht initiatieven te ontplooien om tot de oprichting van een nieuwe compagnie te komen⁶. In 1753 diende de Zutphense stadsbouwmeester Gerrit Ravenschot een plan in om de Berkel wederom beter 'navigabel en tot negotie vaarbaar' te maken.

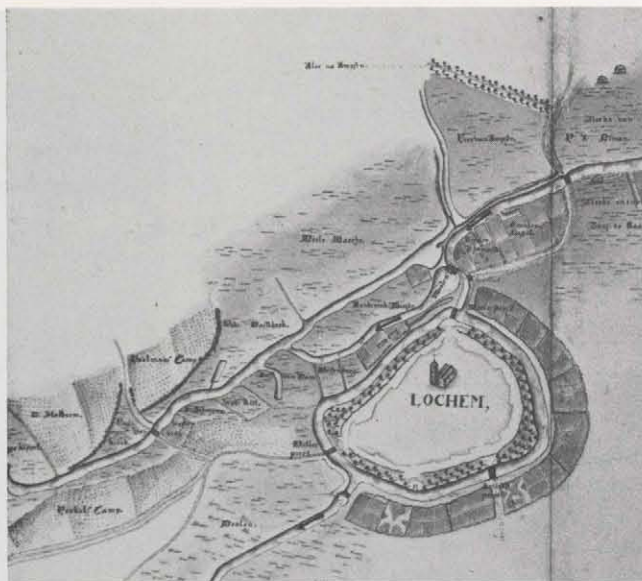
De belangrijkste punten van dit plan betroffen een restauratie van de rond 1645 uitgevoerde waterstaatswerken, en een ingrijpende schoonmaak- en opknaptbeurt van de rivier. Dit plan gaf het Kwartier van Zutphen aanleiding Ravenschot op te dragen de Berkel in kaart te brengen.

Hij toog aan het werk en voerde, in samenwerking met J.H. van den Heuvel, kapitein-ingenieur en L.H. Bonnet, vaandrig van het eerste bataljon van kolonel Ruysch, een uitvoerige kartering van de Berkel van Vreden tot Zutphen uit. In 1764 rondde de heren hun werkzaamheden af. Twee kaarten⁸ en een begroting van kosten⁹ vormen thans nog de papieren neerslag van hun bemoeienissen.

De kaarten van Ravenschot, Van den Heuvel en Bonnet van 1763

Beide kaarten tonen het traject van Vreden tot Zutphen. De ene kaart is ruim 13 meter lang en de andere 5 meter. De '13-meter-kaart' bestond oorspronkelijk uit drie gedeelten: Bonnet, de feitelijke tekenaar, heeft het er zelf op gezet: 'eerste stuk', 'tweede stuk' en 'derde en laatste stuk'. In 1845 was blijkens een passage bij Staring¹⁰ alleen het tweede deel van de kaart voorhanden. Later moet men ook het eerste en het laatste blad hebben teruggevonden en de drie bladen tot één geheel hebben samengevoegd.

Wat betreft de Berkelloop zijn de details zeer nauwkeurig



Detail van de 13-meter-kaart (foto: Henk Sikkink, Velp).

aangegeven. Dit kan niet gezegd worden van de ligging van de rivier ten opzichte van zijn omgeving. Lochem bijvoorbeeld ligt op de kaart ten zuidoosten van Zutphen, terwijl het in werkelijkheid ten oostnoordoosten ligt. Vergelijkbare afwijkingen komen meer voor.

Het Duitse gedeelte vanaf de bron bij Billerbeck tot Vreden is door Ravenschoot en de zijnen niet in kaart gebracht. Toch wilde men de Berkel ook boven Vreden bevaarbaar maken. Ravenschoot adviseerde hierover contact op te nemen met de bisschop van Münster of diens gevolmachtigde. Later heeft Zutphen, bij de overdracht van het octrooi aan de tweede Berkelcompagnie, inderdaad de voorwaarde gesteld dat ernaar gestreefd moest worden de Berkel tot Coesfeld bevaarbaar te krijgen. Dit blijkt gelukt te zijn, want in 1774 kwam het eerste schip in Coesfeld aan¹¹. Uit het feit dat het bovenstrooms van Vreden gelegen gedeelte van de Berkel niet door Ravenschoot in kaart is gebracht mag mijns inziens de conclusie getrokken worden dat de Zutphenaren niet echt in handel verder stroomopwaarts dan tot Vreden geloofden. In de handel op het traject Zutphen-Vreden had men wel degelijk vertrouwen.

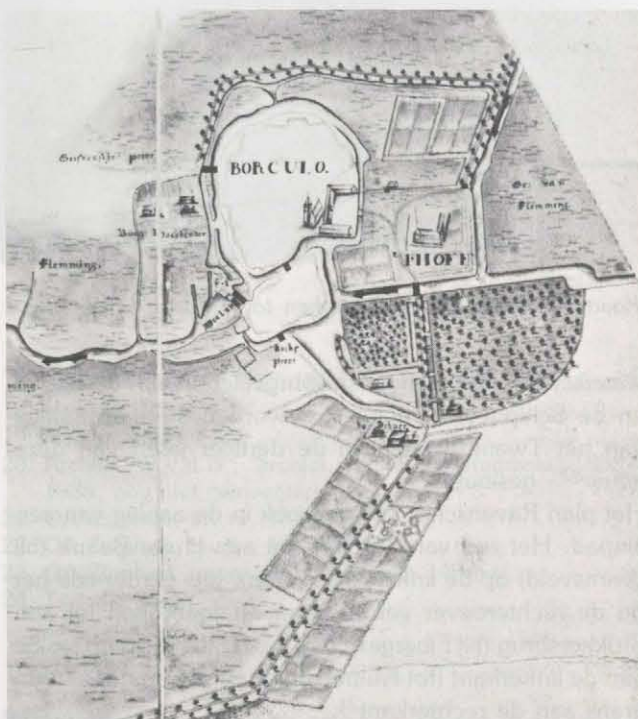
Eén blik op de kaarten is voldoende om een van de lastigste problemen voor de schippers te ontwaren: de sterk meanderende loop van de beek. Vaak hielp de natuur een handje, bijvoorbeeld als een bocht zo ver was uitgesleten dat hij doorbrak; ook was het mogelijk dat na een periode van hoog water ineens bleek dat de rivier zijn bedding had verlegd.

Van die dode rivierarmen staan er verschillende op de kaart ingetekend, bijvoorbeeld tussen Zutphen en Lochem. Ook was het mogelijk dat, als de natuur (nog) verstek liet gaan, de mens in actie moest komen. Het plan Ravenschoot behelde onder andere elf bochtafsnijdingen: twee tussen Zutphen en Lochem, vijf tussen Lochem en Borculo, twee tussen Borculo en Eibergen en twee tussen Eibergen en Rekken: ze staan met letters op de 5-meter-kaart aangegeven.

Vier van de vijf watermolens, die toen door het Berkelwater werden aangedreven zijn op beide kaarten terug te

vinden. Alleen het molencomplex van Zutphen ontbreekt. Van deze vier is die van Lochem waarschijnlijk de oudste. Al in 1295 is in een rekening van de scholte van Lochem sprake van een watermolen hier ter plekke¹². De oliemolen werd in 1883 door het Waterschap van de Berkel gekocht en een half jaar later gesloopt¹³; de korenmolen werd in 1894¹⁴ afgebroken. De oudste vermelding van Nieuwe Molen dateert van 1593¹⁵. In 1928 verkreeg het waterschap de eigendom van de koren- en pelmolen, alsmede het waterrecht¹⁶. Wat er nog van de molen over was verdween bij de zogenaamde Derde Berkelverbetering in 1970¹⁷ onder de slopershamer.

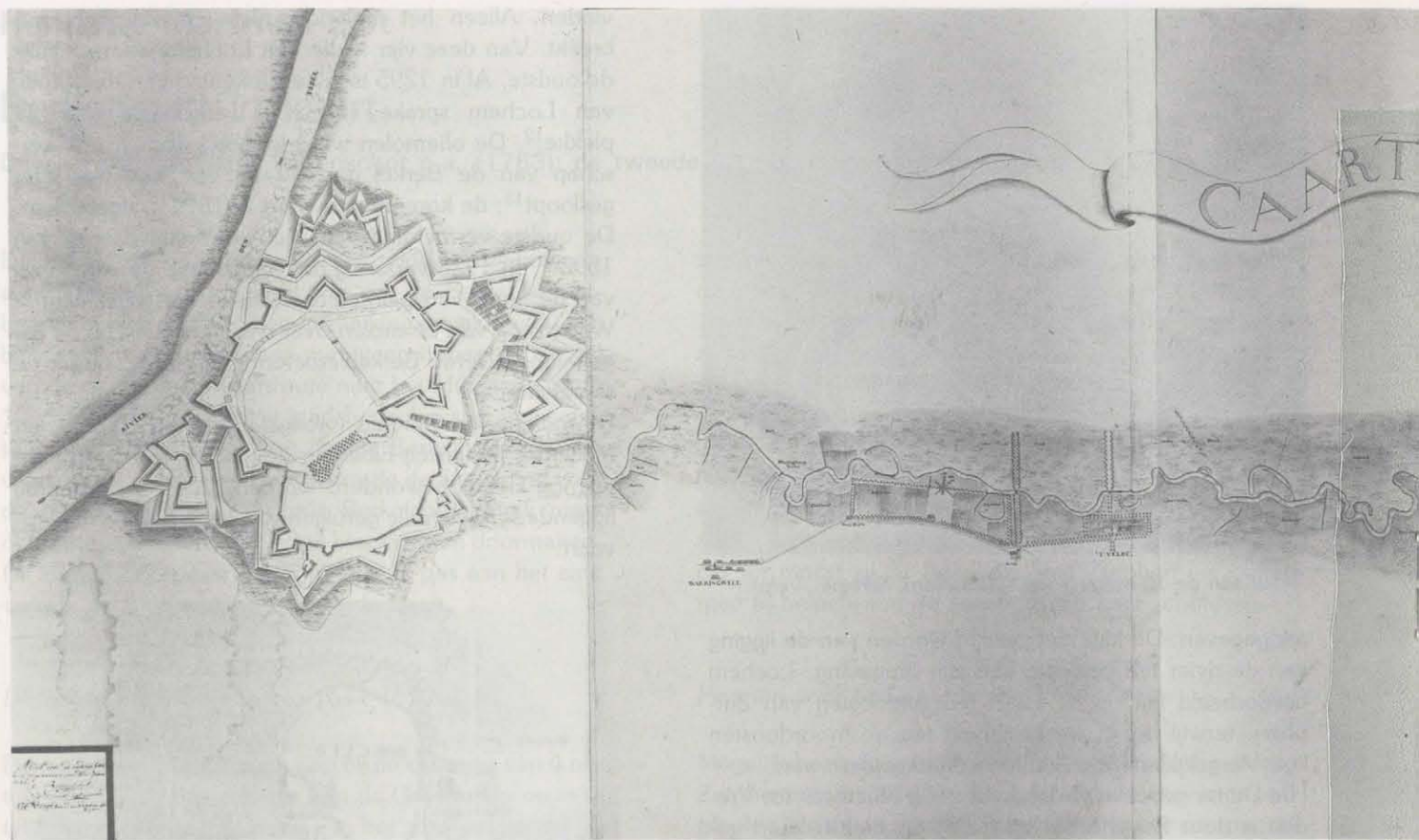
De molens van Borculo (vroegste datering 1552¹⁸), en Mallemsse Molen bij Eibergen (id. 1430¹⁹) kunnen echter nog steeds bewonderd worden, evenals de daarbij liggende sluisjes: stille getuigen van een voorbijge scheepvaart.



Detail van de 13-meter-kaart (foto: Henk Sikkink, Velp).

Bonnet heeft op de kaarten ook de twee belangrijkste zijbeken van de Berkel aangegeven: de Slinge en de Bolksbeek. Benedenstrooms Borculo stroomt de Slinge op de kaart Lebbebeek genoemd - in de Berkel. De Slinge veranderde vroeger onderweg nog wel eens van naam: Slinge, Meibeek, Grevengracht en Lebbink- of Lebbebeek. Bij 'Haarle Capel' (Haarlo) takt de Bolksbeek van de Berkel af. Dit riviervormde eertijds de verbinding tussen Berkel en Schipbeek. In de Bolksbeek lag - op de kaarten nog net zichtbaar - de Avinksluis (die in feite een stuw was).

Was het water bij de Borculose molen te hoog opgestuwd dan trok men - doorgaans te laat - de Avinksluis: het water stroomde dan met groot geweld door de Bolksbeek, via de Schipbeek richting Deventer: Borculo hield droge voeten ten koste van de uitgestrekte broekgronden aan weerszijden van de Gelders-Overijsselse grens. De Avinksluis is bij het tostandkomen van de



Kaart van de Berkel van Zutphen tot Vreden, 1763, lengte 13 m (afgebeeld is het 'eerste stuk') (foto: Henk Sikking, Velp).

waterscheiding tussen de stroomgebieden van de Berkel en de Schipbeek - mogelijk geworden door de aanleg van het Twenthekanaal in de dertiger jaren van deze eeuw²⁰ - gesloopt.

Het plan Ravenschot voorzag ook in de aanleg van een lijnpad. Het zou van Zutphen tot aan Huize Baank (bij Warnsveld) op de linkeroever lopen. Iets verder zou het op de rechteroever verder gaan onafgebroken tot aan Stokkersbrug (bij Eibergen) aan toe. Dan weer een stukje aan de linkerkant (tot Kuipersbrug) en daarna tot aan de grens aan de rechterkant²¹.

Het lijnpad zoals Ravenschot zich dat voorstelde, staat op de 5-meter-kaart ingetekend; ook is het dwarsprofiel van het pad in detail aangegeven. Op de 13-meter-kaart is dit alles niet terug te vinden.

De kaarten zijn gemeten in Rijnlandse roeden; de 13-m kaart heeft omgerekend een schaal van ca. 1:3700, de kleinere kaart is op een schaal van ca. 1:7000 getekend. Beide kaarten horen bij het ingediende plan. In de begroting van kosten spreekt Ravenschot namelijk over 'de kleyne kaart'²². De kleine kaart is als bijlage en werktekening bij het plan te beschouwen, de grote kaart heeft een meer representatieve functie gehad en moest de 'Wel Edele Heeren Burgemeesteren' van het weldoordachte van het plan overtuigen.

De tweede Berkelcompagnie 1766-1788

Van de grootse plannen is lang niet alles werkelijkheid geworden.

De tweede Berkelcompagnie kwam er wel, in 1766, maar het verhaal van deze onderneming is niet veel opwekkender dan van dat van haar voorgangster. Dat kon ook bijna niet anders. Zutphen stelde hoge eisen bij de overdracht van het octrooi aan de compagnieleden²³. De stad wilde wel profiteren van de compagnie, maar wenste tevens gevrijwaard te blijven voor aanspraken door derden op vergoeding van door de schipperij geleden schade. Toch ging de compagnie aan de slag: de sluizen werden in oude staat hersteld en de vaart werd zelfs tot Coesfeld mogelijk (zie hiervóór).

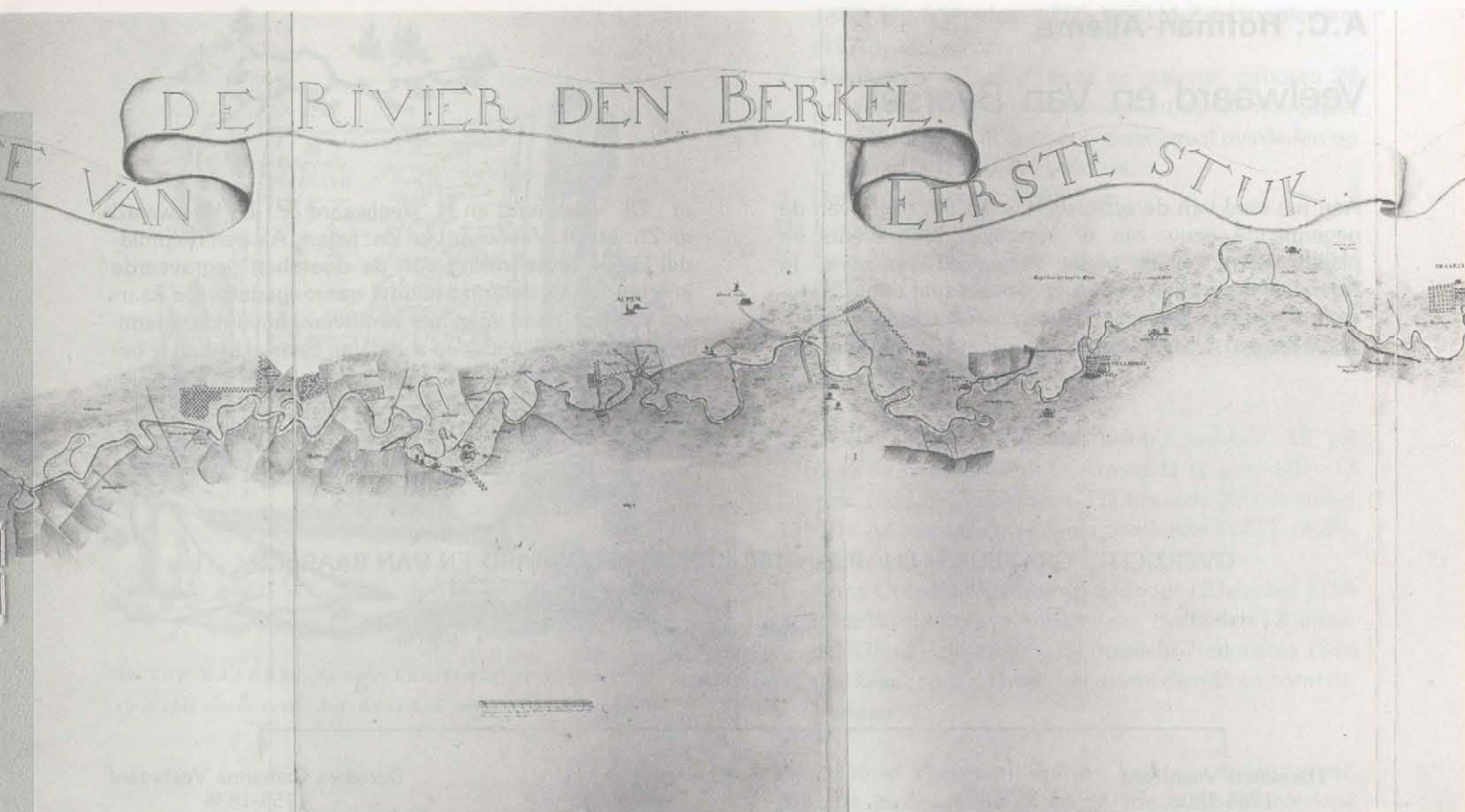
Zutphen had bedongen dat ook de noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden aan met name de kunstwerken door de compagnie betaald zouden worden en dat ging de draagkracht van de onderneming te boven.

De tweede Berkelcompagnie is als een nachtkaaars uitgegaan. De stad Zutphen droeg in 1788 het teruggenomen octrooi over aan het kwartier van Zutphen²⁴.

De scheepvaart op de Berkel voer wel bij deze octrooi-overdracht, en zou het tot ver in de negentiende eeuw volhouden. De uitbreiding van het wegennet, maar vooral de aanleg van spoorwegen betekende de doodsteek van het schippersbedrijf in deze regio.

Slotopmerking

In Borculo is in 1987 de Stichting Berkelzomp opgericht. Deze stichting streeft ernaar de herinnering aan de voorbije scheepvaart op de Berkel levend te houden door middel van het bouwen van een originele zomp, en deze



weer op de Berkel te laten varen. Met de bouw is inmiddels begonnen. Als alles volgens plan verloopt is hij april 1989 gereed. De officiële tewaterlating zal dan op 27 april plaatsvinden.

In dit kader zal dan tevens een langs de Berkelsteden reizende tentoonstelling over de Berkelscheepvaart worden ingericht. De 13-meter lange Berkelkaart zal daarbij als stralend middelpunt van de tentoonstelling voor het publiek te bewonderen zijn (zie *Varia Cartographica*).

NOTEN

1. OA Zutphen inv.nr. 1886
2. Schutten, G.J. Varen waar geen water is. Hengelo, 1981 pag. 80 e.v.
3. Terhalle, H. Die Berkelschiffahrt. Vreden, 1975 pag. 28
4. OA Lochem, inv.nr. 974
5. Staring, W.A.C. Verslag over den toestand der Berkel en ontwerp tot verbetering van die rivier. Zutphen, 1845. pag. 13
6. Terhalle 48
7. OA Zutphen, inv.nr. 1886
8. OA Zutphen, inv.nr. 1899
9. OA Zutphen, inv.nr. 1886;
10. Staring 15
11. Terhalle 73/Schutten 78
12. Hagens, H. Molens, mulders, meesters. Almelo, 1978. pag. 211.
13. Waberkel 1882-1936, inv.nr. 159.
14. Hagens 220
15. Hagens 163
16. Archief W.v.d.B. 1882-1936, inv.nr. 160

17. Archief W.v.d.B. 1937-1979, nog niet geïnventariseerd.
18. Hagens 122
19. Hagens 158
20. Archief W.v.d.B.; archief Avinksluiscommissie 1883-1935, nog niet geïnventariseerd
21. OA Zutphen, inv.nr. 1886
22. OA Zutphen, inv.nr. 1886
23. OA Zutphen, inv.nr. 1896/Terhalle 140 e.v.
24. Terhalle 83

Summary

Mapping the Berkel river: The maps of Gerrit Ravenschot a.o. (1763), the foundation of the second Company of the Berkel.

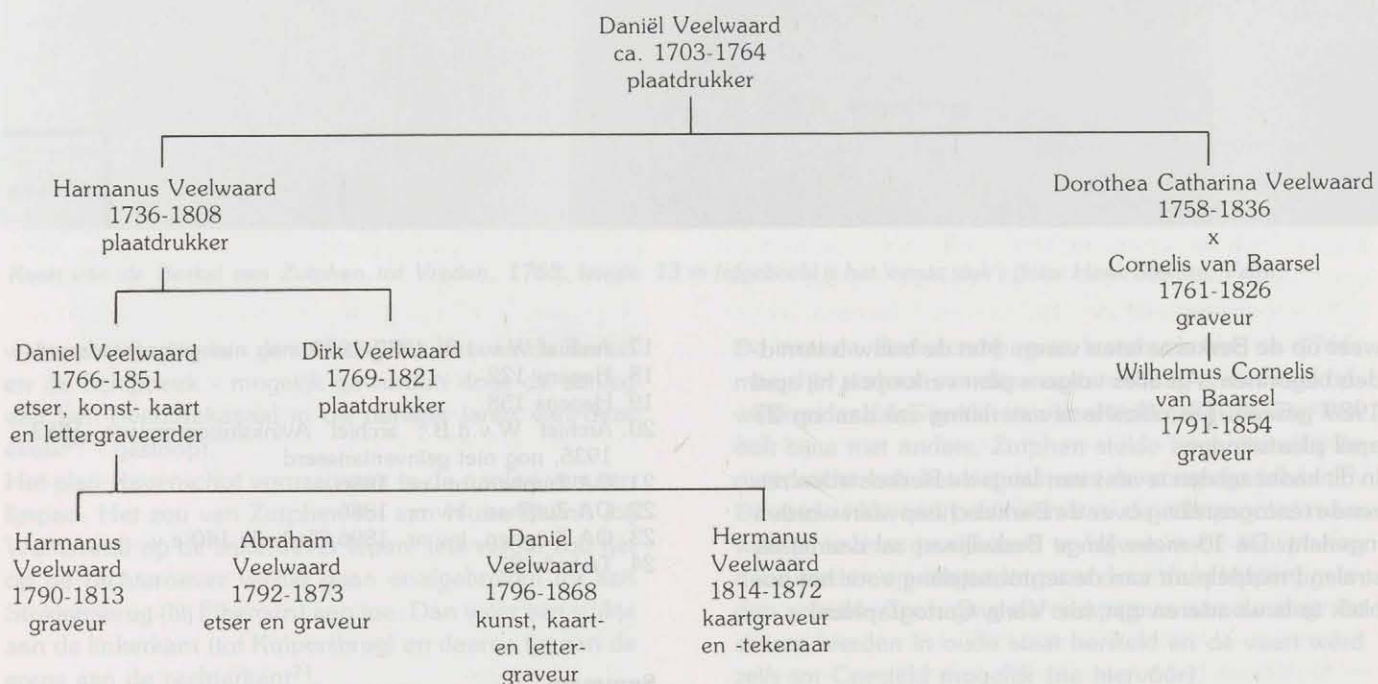
The first Company of the Berkel, founded 1644 to make the Berkel river navigable, resulted in a failure. In spite of this many people, especially in Zutphen, hoped for a recovery of the old shipping route to the Münsterland. In 1753 the Zutphen city architect Gerrit Ravenschot made a new plan for the canalization of the Berkel river. His plan was the immediate cause for the foundation of the second Company of the Berkel. For the execution of his plan he was in 1763 charged to make a map of the river course from Vreden (in Germany) to Zutphen, where the Berkel flows in the IJssel river. Together with J.H. van den Heuvel and L.H. Bonnet two maps were made, one with a scale of ca. 1:3700 (length of the map 13 meters) and one with a scale of ca. 1:7000 (length 5 meters), which were finished in 1764. They are preserved in the city archives of Zutphen. The article discusses these maps and the different canalization projects illustrated. The second Company of the Berkel, founded in 1766, however, flourished only a short period. Apart from this, the shipping on the Berkel ended at the end of the nineteenth century.

Veelwaard en Van Baarsel

Aan het eind van de achttiende en in het begin van de negentiende eeuw zijn er verschillende graveurs en plaatdrukkers met de naam Veelwaard werkzaam. In Koemans repertorium van zijn *Handleiding voor de studie van de topografische kaarten van Nederland 1750-1850* komen we namen D. Veelwaard, D. Veelwaard

Jr., Dl. Veelwaard en H. Veelwaard Jr., D. Veelwaard en Zn. en Dl. Veelwaard en Zn. tegen. Als een hulpmiddel bij de toeschrijving van de door hen gegraveerde kaarten en als dateringsmiddel van ongedateerde kaarten van hun hand volgt hier een overzicht van deze familie, waartoe ook vader en zoon Van Baarsel blijken te behoren.

OVERZICHT GRAVEURS EN PLAATDRUKKERS VEELWAARD EN VAN BAARSEL



I. *Daniel Veelwaard*, plaatdrukker, geboren omstreeks 1703 te Nieustad aan de Haart, begraven 10 februari 1764 te Amsterdam (Kartuizer Kerkhof). Hij trouwde op 15 mei 1729 in de Nieuwe Kerk te Amsterdam met Johanna Hoed (1704-1741). Hij hertrouwde op 22 september 1743 met Sara Sareijne (ca. 1713-1754) en trouwde voor de derde maal op 7 november 1756 met Maria Ghijsen (ca. 1713-na 1789), weduwe van Hendrik Temmink.

Uit het eerste huwelijk (behalve vier jong overleden kinderen):

1. Harmanus Veelwaard, volgt II.

Uit het tweede huwelijk (behalve vijf jong overleden kinderen):

2. Johanna Veelwaard, gedoopt 17 januari 1751 in de Westerkerk te Amsterdam, overleden 25 juni 1832 te Amsterdam. Zij trouwde 27 november 1774 in de

Nieuwe Kerk te Amsterdam met Mijndert Toll, turfhever (ca. 1751-1829).

Uit het derde huwelijk behalve een vermoedelijk jong overleden zoon:

3. Dorothea Catharina Veelwaard, gedoopt 5 november 1758 in de Westerkerk te Amsterdam, overleden 1 februari 1836 te Amsterdam. Zij trouwde 26 april 1789 te Buiksloot (ondertrouw 10 augustus 1789 Amsterdam) met *Cornelis van Baarsel*, graveur, gedoopt 15 november 1761 te Utrecht (R.-K.) en overleden 17 augustus 1826 te Amsterdam. Dit echtpaar had een zoon: *Wilhelmus Cornelis van Baarsel*, graveur, gedoopt 3 juli 1791 te Amsterdam (R.K. kerk 'De Posthoorn'), ongehuwd overleden 17 april 1854 te Amsterdam.

II. *Harmanus Veelwaard*, plaatdrukker, gedoopt 28 ok-



C. VAN BAARSEL, Geogr. Kaarte & Letter Graveerder.
Op de Noordkerk, L.I. het 12 huis voor brude Domusfuerat.

tober 1736 in de Westerkerk te Amsterdam, overleden aan 'verval' 5 oktober 1808 te Amsterdam (begraven 10 oktober Kartuizer Kerkhof). Hij trouwde 5 februari 1765 in de Nieuwe Kerk te Amsterdam met Cornelia Liskaljet (1745-1821).

Uit dit huwelijk (behalve drie jong overleden kinderen):

1. Daniel Veelwaard, volgt IIIa.
2. Dirk Veelwaard, volgt IIIb.
3. Sara Veelwaard, gedoopt 25 september 1771 in de Nieuwe Kerk te Amsterdam, overleden 13 juli 1841 te Amsterdam. Zij trouwde 20 juni 1820 met Jan ten Hope, rijtuig- en wagenmaker.
4. Kornelia Veelwaard, gedoopt 2 maart 1781 in de Westerkerk te Amsterdam, overleden 5 februari 1830 te Amsterdam. Zij trouwde 24 mei 1807 met Jan Steckman, zeeman.
5. Dorothea Veelwaard, gedoopt 23 november 1783 in de Westerkerk te Amsterdam, overleden 26 juli 1826 te Amsterdam. Zij trouwde 8 april 1810 met Gerrit Plaat, blik- en koperslagersbaas.

IIIa. *Daniel Veelwaard*, etser en konst-, kaart- en lettergraveerder, gedoopt 14 augustus 1766 in de Westerkerk te Amsterdam, overleden 28 februari 1851 te Amsterdam. Hij trouwde 25 mei 1788 in de Oude Kerk te Amsterdam met Trijntje Leduc (1764-1789), hertrouwde 8 november 1789 aldaar met Hillegonda Noom (ca. 1765-1803) en trouwde voor de derde maal in 1803 met Sara Stollée (1768-1848).

Uit het tweede huwelijk:

1. *Harmanus Veelwaard*, graveur, gedoopt 22 augustus 1790 in de Noorderkerk te Amsterdam, in het buitenland overleden in 1813 (zie Pieter A. Scheen, *Lexicon Nederlandse beeldende kunstenaars 1750-*

1880, blz. 534; idem 1750-1950 M-Z en supplement (1970), blz. 473).

2. *Abraham Veelwaard*, etser en graveur, geboren 24 november 1792 te Amsterdam en op 25 november in de Noorderkerk gedoopt, ongehuwd overleden op 17 maart 1873 te Amsterdam.
 3. *Daniel Veelwaard*, volgt IVa.
- Uit het derde huwelijk:
4. *Sara Hillegonda Veelwaard*, geboren 20 november 1807 te Amsterdam en aldaar overleden 9 januari 1848. Zij trouwde 11 augustus 1842 met Johan Pieter Liscaljet, koperdraadtrekker, tapper en zeeman.
 5. *Hermanus Veelwaard*, volgt IVb.

IIIb. *Dirk Veelwaard*, plaatdrukker, gedoopt 12 juli 1769 in de Nieuwe Kerk te Amsterdam, overleden 13 februari 1821 te Amsterdam. Hij trouwde 22 november 1795 te Amsterdam met Anna Steckman (1777-1828).

Uit dit huwelijk:

1. *Anna Cornelia Veelwaard*, gedoopt 12 februari 1796 in de Westerkerk te Amsterdam, overleden 12 januari 1835 te Amsterdam. Zij trouwde 7 augustus 1816 met Francois ten Have, kantoorbediende en commissienair.

IVa. *Daniel Veelwaard*, kunst-, kaart- en lettergraveur, geboren 15 december en op de 18e in de Noorderkerk te Amsterdam gedoopt, overleden 9 november 1868. Hij trouwde 30 augustus 1820 te Amsterdam met Seijtje Ketelhoed (1798-1830) en hertrouwde op 6 november 1837 met Maria Charlotta Baarken (1800-1869).

Uit het eerste huwelijk:

1. *Sara Hillegonda Veelwaard*, geboren 2 februari 1822 te Amsterdam, overleden aldaar op 1 mei 1880. Zij trouwde 13 mei 1853 met Gerrit Jacob Schuijt, apotheker.
2. *Alberdina Clasina Veelwaard*, geboren 7 april 1823 te Amsterdam, overleden aldaar op 23 april 1898. Zij trouwde 5 oktober 1848 met Andries Augustus Kampfraath, waagdrager en later directeur van het Entrepot-dok.

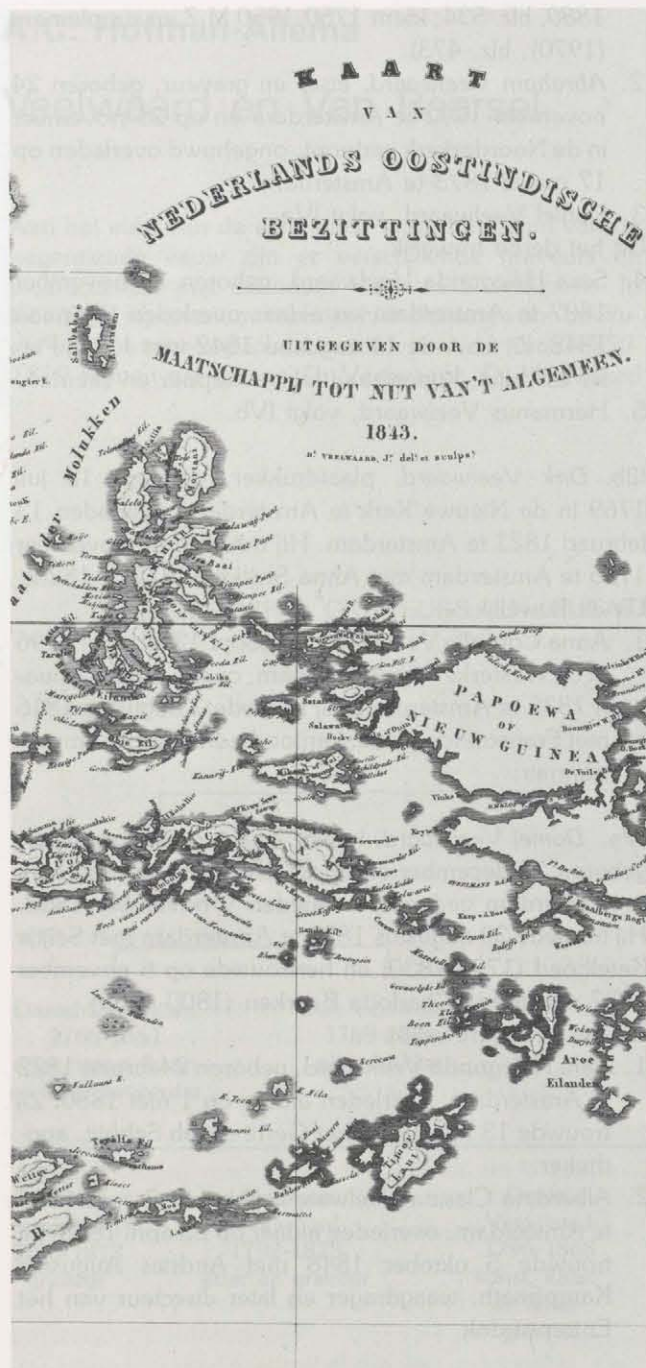
IVb. *Hermanus Veelwaard*, kaartgraveur en -tekenaar, kantoorbediende en opzichter van de spoorweg, van het

Gevraagd: LIER (prov. Antwerpen, België)

voor iconografie: inlichtingen betreffende kaarten, prenten, manuscripten e.d.

LIERS GENOOTSCHAP VOOR GESCHIEDENIS

p.a. Van den Broeck André
Pompstraat 2
B-2500 Lier
België
Tel. 03/480.10.72 ('s avonds)



Paleis voor Volksvlijt en in het garnizoenshospitaal, geboren 28 januari 1814 te Amsterdam en overleden aldaar op 9 november 1872. Hij trouwde vóór 1848 met Magdalena Johanna Langeveld (1825-1875). Het gezin woonde eerst in 's-Gravenhage, later in Voorburg en kwam in maart 1858 naar Amsterdam.

Uit dit huwelijk:

1. Johanna Christina Sara Veelwaard, geboren 18 oktober 1848 te 's-Gravenhage, overleden 2 december 1877 te Amsterdam. Zij trouwde 10 mei 1872 met Johannes Mattheus Antonius Brugman, kantoorbediende.
2. Sara Hillegonda, geboren 20 december 1851 te 's-Gravenhage. Zij trouwde 10 oktober 1878 met Lubbertus Frederik Carel van Woerden, kantoorbediende.
3. Daniel Willem (Maria) Veelwaard, kelner, geboren 30 januari 1856 te Voorschoten, overleden 24 februari 1896 te Amsterdam. Hij trouwde 22 oktober 1890 met Maria Wilhelmina Charlotta Tausent.
4. Catharina Louise Veelwaard, dienstbode en huishoudster, geboren 4 juli 1858 te Amsterdam.

Hofman

Leverbaar

VOLUME VI

ATLANTES NEERLANDICI

A bibliography of atlases
published in the Netherlands
between 1880 and 1940.

Also comprising a supplement to
Volumes I-V.

Prof. Dr. Ir. C. Koeman and H.J.A. Homan

Prijs f 250,—

CANALETTO

Postbus 68 - 2400 AB Alphen a/d Rijn
Telefoon 01720-72458



Inzendingen van deze rubriek zenden aan drs. E. Fleurbaay, Keizersgracht 570, 1017 EM Amsterdam.

Limburg in kaart en prent: Antwoord van de auteurs

In een vorige aflevering van *Caert-Thresoor* (6, 1987, blz. 27-28) heeft R. de la Haye een ronduit afkeurende, zeg maar vernietigende recensie gewijd aan ons boek *Limburg in kaart en prent*.

Als wij de recensent goed begrepen hebben, betreft zijn kritiek drie punten: het heuristische, het methodologische en het technische aspect.

Op zijn kritiek over de 'technische uitvoering' kan in het kort geantwoord worden. Indien een of andere afbeelding al eens minder scherp overkomt, is dit te wijten aan de kwaliteit en de bewaringstoestand van het origineel. Sommige reproducties zijn zelfs duidelijker dan het originele stuk! Dat het boek anderzijds, naast de Duitse en Engelse samenvattingen, geen Franstalig resumé bevat, heeft alleen te maken met de wensen van de uitgever, die voor zuidelijk België andere plannen bleek te koesteren.

Het heuristisch aspect

Veel ingrijpender is de kritiek van R.D.L.H. op het heuristisch aspect van het boek. Daarbij gaat de recensent achteloos voorbij aan de beperkingen, die door de auteurs zelf in de inleiding werden aangestipt.

Uitgangspunt voor het samenstellen van het boek was het belichten van de oude kartografie van Belgisch- en Nederlands-Limburg aan de hand van een zeventigtal afbeeldingen, waarin naar evenwicht moest gestreefd worden tussen het Belgische en het Nederlandse deel van Limburg (38 kaarten over Nederlands-Limburg, 35 over Belgisch-Limburg, 4 over beide provincies), tussen uitgegeven (34) en handschriftelijke (43) kaarten en prenten, en tussen stad en platteland (36 kaarten over het platteland, 24 over de steden, 17 over beide). Hoewel Limburg inzake het kaartenbestand niet kan vergeleken worden met Vlaanderen of Holland, bleek daarbij al vrij snel dat Nederlands-Limburg er nog beter voorstaat dan Belgisch-Limburg. Daarom moest bijzondere heuristische aandacht besteed worden aan het Belgische aandeel in het boek. De definitieve keuze van de afbeeldingen werd voorts bepaald door de inhoud van de vijf hoofdstukken. In onderling overleg werd besloten de inhoudelijke aspecten van de kaarten en prenten van politiek-administratief, landschappelijk, urbanistisch en verkeersgeografisch standpunt te beschrijven. Met opzet werd afgezien van een verhaal over de kartografen, dat R.D.L.H. 'hier node mist', maar dat hij kan aantreffen in de andere delen van deze reeks kaartenboeken, in een uitgebreid aanbod van Nederlandse en Belgische publikaties en - verwerkt - in de legenden bij de verschillende hier gepubliceerde kaarten.

R.D.L.H. verwijt ons nu dat wij een aantal collecties niet aanbeoordeld hebben. Intussen weet hij, door vergelijking met de andere delen van de reeks, zeer wel dat wij slechts een zeer beperkte keuze van welgeteld 77 kaarten kunnen aanbieden. Daartoe hebben wij zo'n 2000 kaarten ter hand genomen: binnen de opgelegde grenzen van (geboden) tijd en (beschikbare) ruimte is dat toch een heel treffelijk aanbod, in verhouding tot de te publiceren documenten! Wij hebben in de inleiding zelf toegegeven dat wij andere collecties hadden kunnen gebruiken. R.D.L.H. zegt er ons daarvan een aantal voor. Het moge hem, als groot kenner ter zake, een terechtwijzing zijn dat hijzelf ook de collectie Bodel Nijenhuis op de bibliotheek der Rijksuniversiteit te Leiden vergeet. Exhaustiviteit is hier nu eenmaal onmogelijk.

Bevooroordeeld als hij is, gaat R.D.L.H. vervolgens spijkers op laag water zoeken. Dat Van Deventer meermaals aan bod

komt, zal niemand verbazen, die zijn nauwkeurige en fraaie werkstukken kent. Indien Leloups zwart-wit prenten zeven keer geselecteerd werden, is dat precies omdat zij de voornaamste iconografische bron vormen voor het uitzicht van de Loonse steden in de achttiende eeuw. Dat wij tien afbeeldingen uit Blaeu konden brengen, komt niet door intellectuele luiheid, maar is te beschouwen als een bewust tribuut aan deze Hollandse meester, wiens werk nog steeds in te kleine kring bekend is. Anderzijds is het R.D.L.H. voorzeker niet onbekend dat het kartografisch oeuvre van Ferraris en van Tranchot door een Belgisch en door een Nederlands initiatief heruitgegeven en ruim verspreid werd. Herhaling was hier dus overbodig; overigens werd de minder bekende 'chorografische kaart' van Ferraris in een bewerking door Gusesfeld gepubliceerd (afb. 10). Dat de landmeters 'niet aan bod (zouden) komen', is een manifeste onjuistheid: men bemerkte, naast Lowis en een aantal anonieme landmeterskaarten, de kaarten van Carront, de Bouge, de Rurigny, Meis, Meulemans, Mulier, Plaum, Putzeijs, Taisne en Arnouts, samen goed voor 31 afbeeldingen! Lowis kreeg inderdaad onze voorkeur, wegens de diversiteit van de door hem behandelde onderwerpen en wegens de gedetailleerde uitwerking van zijn kaarten. De door R.D.L.H. gevraagde landmeter Smabers duikt dan toch op in afb. 48. De door R.D.L.H. aangehaalde *Historische atlas van Limburg* is nog niet aan de politieke structuren van Limburg toe en kon dus door ons niet aangewend worden in de eerste twee hoofdstukken. Dat deze hoofdstukken ietwat ingewikkeld overkomen, heeft - zoals R.D.L.H. ook weet - te maken met de versnippering en het moeizaam aaneengroeien van de Limburgse territoria zelf. Als R.D.L.H. deze historisch-geografische ontwikkeling niet kan volgen, is dat zijn zaak.

De methodologische aanpak

Minstens even zwaar gaat R.D.L.H. te keer tegen het methodologisch hoofdstuk van het boek. Nochtans menen wij dat daarin juist de originaliteit van het boek schuilt. In die mening staan wij trouwens niet alleen, vermits het boek voornamelijk omwille van zijn methodologische vernieuwing in 1986 de 'Vijfjaarlijkse Prijs voor Geschiedenis van de (Belgische) provincie Limburg' heeft gekregen.

Naast dit argument 'ex auctoritate' hebben wij echter veel fundamentele redenen om onze methodologische aanpak te verdedigen. Heden ten dage bestaat, bij de studie van de oude kaarten, een diepe kloof tussen geografen, kartografen en historici. Tekenend daarvoor is de onomwonden afkeuring van onze methode in een kartografisch tijdschrift als *Caert-Thresoor*, en de instemming met onze benadering bij de historici, juryleden van de hogergenoemde prijs Gouverneur L. Roppe: 'De voornaamste kwaliteit ervan ligt in de originaliteit van de benaderingswijze ... De typologie reflecteert een intens en langdurig vooronderzoek' (gepubliceerd in: *Provincie Limburg. Cultuur/Recreatie*). Nu moet het de lezer, en dus ook R.D.L.H., duidelijk zijn dat wij resoluut voor een historische invalshoek gekozen hebben. Wij zijn er immers van overtuigd dat de klassieke historische bronnenkritiek de studie van de historische kaarten kan vernieuwen. Hier en daar vindt men in bijdragen van historische geografen-kartografen, bij nader toezien, wel enige fragmenten van een dergelijke methode, maar dan zonder samenhang, zonder de organische opbouw van de eigenlijke historische methodologie. Onze bedoeling was het dan ook deze methode, die op alle historische bronnen van toepassing is, toe te passen op de historische kaarten. Geeft R.D.L.H. juist niet het beste bewijs voor haar functionaliteit, waar hij het vierde hoofdstuk van het Limburgboek, dat in prin-

cipe volgens deze historisch-kritische methode is uitgewerkt, wel als gelukt voorstelt? En getuigt het niet van onbekwaamheid, zelfs van echte onwil, om precies de eigenlijke methodologische bijdrage, waarop het hele boek gesteund is, dood te zwijgen?

Typologie van oude kaarten

R.D.L.H. spreekt wel, in zeer afkeurende bewoordingen, over de voorgesteld typologie van de oude kaarten. Nochtans werd deze indeling niet zomaar ingevoerd. Tot hertoe werden de oude kaarten volgens de inhoud gerangschikt. Wij zijn echter van oordeel dat deze indelingswijze, hoewel ze waardevol blijft, enigszins vastgelopen is: ze komt inderdaad niet verder dan tot het benoemen van een oude zeekaart als 'zeekaart' of van een oude stadsplattegrond als 'stadsplattegrond'. R.D.L.H. trekt anderzijds de aandacht op het herkomstbeginsel, dat, in de gebruikelijke indeling van de oude kaarten, b.v. tot de groep 'proceskaarten' leidt. Dat is echter het standpunt van de archivaris, dat in het archiefdepot zijn nut en waarde heeft bewezen, maar dat hoegenaamd geen vertrekpunt kan zijn voor de historisch-geografische studie. Als bewijs kan aangevoerd worden dat het Algemeen Rijksarchief te Brussel, bij de opmaak van de catalogoog over *Diplomatiek* (Brussel, 1985), in feite handelend over alle archivalische bronnen, teruggerepen heeft naar het 'Typologisch overzicht van het bronnenmateriaal', uit de *Algemene geschiedenis der Nederlanden*, dl. III, Haarlem, 1982, blz. 393-446. Terloops gezegd: als de recensent zoveel beter weet wat (archivalische) bronnen zijn, waarom is hogergenoemde typologie in de A.G.N. dan door E.V.M. ondertekend, en niet door R.D.L.H.?

Wij hebben de oude kaarten expliciet als historische bronnen willen voorstellen en behandelen. Dit ondanks het feit dat er ook bij de historici aarzeling bestaat voor, soms zelfs weerstand tegen het aanwenden van de historische kaart als volwaardige bron (getuige daarvan de richtlijn van de A.G.N.-redactie om de geografische-kartografische bronnen aanvankelijk helemaal niet, nadien enkel in summier bewoordingen te laten behandelen). Het is onze overtuiging dat de oude kaart wel degelijk als historische bron moet gevaloriseerd worden. Maar als deze zich voluit als historische bron wil opwerpen, moet ze zich ook onderwerpen aan de principes van de historische bronnentypologie - in onze ogen een formele, vormelijke typologie. Vandaar de in dit Limburg-boek voorgestelde kaartentypologie, waarin op grond van onze jarenlange ervaring in het onderwijs van de historische methode voor de Leuvense geografie-studenten, gepoogd wordt de oude kaarten van vormelijk standpunt in te delen en ze ook als dusdanig te beschrijven in de verschillende legenden. Wij beweren niet dat daarmee het laatste woord gezegd is. Verre vandaar. Wel zijn wij van mening dat, mits de nodige bijsturing, - waarvoor wij gaarne aanwijzingen zullen ontvangen -, hier de weg gewezen wordt waarlangs men tot een redelijke classificatie van de oude kaarten kan komen. Een indeling die kan gebruikt worden dwars doorheen de 'archivalische' en de 'erudiete' kaarten, die overeind blijft zowel in de periode van de 'beeldende' kaarten als van de negentiende-eeuwse 'mathematische' kaarten. Een indeling bovendien, die tot een echt werkinstrument kan uitgroeien. Wat ons betreft, zegt het veel meer dat, in een beschrijving, een kaart (zeekaart, proceskaart, militaire ... kaart) als schematisch, toponymisch, chorografisch, figuratief, narratief ... betiteld wordt: op die wijze kan men zich, ook zonder de betrokken kaart onder ogen te hebben, een beeld van die kaart vormen. Dat daar ook de 'landschappelijke' prenten bij betrokken worden (niet als kaarten, maar als 'kaarten'), is voor R.D.L.H. onverteerbaar. Iedereen die met historisch-kartografisch materiaal omgaat, kent nochtans heel goed het probleem van de afgrenzing tussen, aan de ene kant, de uitgewerkte stadsplattegrond, met afbeelding van het omliggende landschap (figuratieve of narratieve kaart), en aan de andere kant de landschapsprent. Wij geven er daarom de voorkeur aan al deze iconografische bronnen in één reeks onder te brengen en daar dan een onderverdeling in figuratieve, narratieve, illustratieve, zelfs decoratieve kaarten en 'kaarten' door te voeren.

Conclusie

Wij willen desnoods toegeven dat de ondertitel van ons boek - die alleen maar toegevoegd werd om de tweeledigheid tussen Belgisch- en Nederlands-Limburg te verwoorden - misschien ietwat overdreven overkomt (ofschoon een 'overzicht', volgens Van Dale, precies de betekenis heeft van 'samenvatting, beknopt verhaal, korte opgave'). Wij betwisten echter ten gronde dat onze heuristische en methodologische aanpak 'slordig' zou geweest zijn. Wij verwerpen dienvolgens de recensie van R.D.L.H., die opgemaakt is met methodes en volgens formuleren, die in waarlijk academische kringen niet gangbaar zijn, en waaruit blijkt dat de recensent niet eens kon (of wilde) inzien waar de originaliteit van ons boek in gelegen is. Wij houden staande dat *Limburg in kaart en prent* een reële aanwinst betekent voor de historisch-geografische kennis van 'Limburg mijn land'. Daarmee weze beslist niet gezegd dat nu het laatste woord over dit bijzonder moeilijk onderwerp gevallen is. Wij zien integendeel met belangstelling uit naar een bijdrage van R.D.L.H. over de Limburgse kartografie, een bijdrage die wij met heel wat minder vooringenomenheid en onbegrip zullen ter hand nemen.

E. Van Mingroot en E. Van Ermen

Tentoonstelling over P.R. Bos en de Grote Bosatlas

Veel Nederlanders zijn op de één of andere manier, meestal tijdens hun schooltijd, in aanraking gekomen met de *Grote Bosatlas*. Meer dan 100 jaar lang is de atlas gebruikt bij de aardrijkskundelessen, met groot succes: het is nog steeds de meest gebruikte schoolatlas in Nederland. In 1877 verscheen bij J.B. Wolters te Groningen de eerste druk van de *Schoolatlas der geheele aarde* door P.R. Bos; pas bij de 46e druk in 1968 kreeg deze de titel waaronder hij al zo lang bekend stond: *De Grote Bosatlas*. In 1988 verscheen de 50e druk.

Pieter Roelf Bos (1847-1902) was aanvankelijk onderwijzer. Hij behaalde de akte M.O. aardrijkskunde en was, na eerst als zodanig in Warffum werkzaam te zijn geweest, van 1875 tot zijn dood in 1902 leraar aan de R.H.B.S. te Groningen. Aan hem en aan zijn geesteskind is in het kader van het 75e lustrum van de Rijksuniversiteit te Groningen een tentoonstelling gewijd in de Universiteitsbibliotheek.

De grote Bosatlas heeft in de loop van zijn bestaan veel veranderingen ondergaan, zowel naar het aantal der kaarten als naar de inhoud daarvan. Groei van kennis betreffende de aarde, nieuwe technieken, veranderende onderwijskundige inzichten, politieke veranderingen en nieuwe informatiebehoeften hadden tot gevolg dat de kaarten grote inhoudelijke wijzigingen ondergingen in de loop der jaren.

Was de Grote Bosatlas vooral bedoeld voor Gymnasium, H.B.S. en Kweekschool, ook voor het L.O., met name de volksschool, verschenen van de hand van Bos diverse atlasen. Ook hieraan wordt in de tentoonstelling aandacht besteed, evenals aan de leerboeken en wandkaarten welke op zijn naam staan.

Bij de tentoonstelling is een catalogus verschenen waarin ondermeer een artikel is opgenomen over Bos, zijn leven en zijn werk.

10 februari-18 maart 1989, Universiteitsbibliotheek, Broerstraat 4, Groningen, Openingstijden: ma t/m vr. van 9.00 tot 17.00 uur, za van 10.00 tot 16.00 uur.

Tentoonstelling Berkel

Tentoonstelling over de Berkel en de vroegere Berkelscheepvaart ter gelegenheid van het tewaterlaten van de gereconstrueerde Berkelzomp op 27 april 1989.

27 april 1989 - eind mei 1989 Borculo, Brandweermuseum
juni 1989 Lochem, Grote Kerk

juli 1989

eerste 2 weken augustus 1989

laatste 2 weken augustus 1989
september

Eibergen, Muldershuis van
de Mallemse Molen
Vreden (Dld), Berkelkraf-
werk
Almen, Dorpshuis
Zutphen, Stedelijk Museum

Organisatoren:

J. Eefting, streekarchivaris Gorssel, Lochem, Vorden, Warnsveld

drs. B. Looper, gemeente-archivaris van Zutphen

H.A.C. Marsman-Slot, archivaris van het Waterschap van de Berkel.

Historische onderzoek in Drenthe

Uit het initiatief van de rijksarchivaris in Drenthe, mr. P. Brood, en de provinciaal historicus, drs. M.A.W. Gerding, is in samenwerking met de stichting 'Vrienden van het Rijksarchief' een fonds opgericht waaruit historisch onderzoek in de provincie Drenthe voor een gedeelte vergoed kan worden.

Recente publikaties, waaronder enkele belangwekkende dissertaties, hebben het traditionele historisch onjuiste beeld van Drenthe als een provincie van armoede, jenever en achterdocht teniet gedaan.

Omdat in Drenthe de historische bronnen nog lang niet opgedroogd zijn voor wetenschappelijk onderzoek van hoog niveau bestaat sinds 1 januari 1989 de mogelijkheid om een gedeelte van de onderzoekskosten vergoed te krijgen. De vergoeding bedraagt maximaal 500 gulden en kan verkregen worden door studenten en afgestudeerden die respectievelijk hun doctoraal-onderzoek of dissertatie aan een Drents onderwerp willen wijden. De opzet is met deze tegemoetkoming de reiskosten, reproductiekosten en eventuele verblijfskosten van onderzoekers te vergoeden.

Een voorwaarde voor het verkrijgen van de onderzoeksvergoeding is dat het historisch onderzoek leidt tot een publikatie, als boek of als artikel, zodat een ieder daarvan kennis kan nemen. In Drenthe zelf zijn enkele gerenommeerde tijdschriften, zoals 'Ons Waardeel' en de 'Nieuwe Drentse Volksalmanak', waarin de artikelen gepubliceerd kunnen worden.

De kwaliteit van de aanvragen wordt beoordeeld door een commissie bestaande uit de rijksarchivaris, de provinciaal historicus en een ervaren historicus uit de provincie Drenthe.

In principe kan elke geïnteresseerde (aspirant-)wetenschapper

een aanvraag indienen, maar de hoop is vooral gevestigd op de nabij gelegen rijksuniversiteit van Groningen, waarmee reeds goede contacten bestaan.

Wijzigingen in de redactie

De nieuwe jaargang brengt twee wijzigingen in de samenstelling van de redactie van *Caert-Thresoor*. Drs. J.W.H. Werner trekt zich tijdelijk terug wegens drukke werkomstandigheden. Over een jaar hopen we hem weer als actief lid van de redactie te begroeten.

Voor de samenstelling van het overzicht van de nieuwe literatuur en facsimile-uitgaven heeft drs. P.P.W.J. van den Brink zich bereid verklaard.

Dr. H.P. Deys uit Rhenen komt de redactie versterken. Lezers van *Caert-Thresoor* kennen hem ongetwijfeld als auteur van verschillende artikelen in dit tijdschrift, als initiator van de tentoonstelling over de kartografie van de Gelderse Vallei in 1988, en als auteur van het boek *De Gelderse Vallei: Geschiedenis in oude kaarten*.

Promoties redactieleden

Lange tijd zijn er geen promoties over onderwerpen uit de geschiedenis van de kartografie van Nederland te melden geweest. Dit voorjaar zijn er echter twee snel achter elkaar, beide te Utrecht en met als promotor prof. Günter Schilder. Voor *Caert-Thresoor* een bijzondere gebeurtenis, daarbeide promovendi lid van de redactie zijn.

Op vrijdagmiddag 17 februari om kwart over vier promoveerde in het Academiegebouw van de Rijksuniversiteit aan het Domplein te Utrecht ons redactielid Peter van der Krogt. De titel van het 415 pagina's tellende verslag van zijn onderzoek luidt: *Globi Neerlandici: de produktie van globes in de Nederlanden* (zie literatuurlijst).

Gaarne willen alle redactieleden en de uitgever van *Caert-Thresoor* hem heel hartelijk feliciteren met deze bekroning van zijn jarenlange "bollen" onderzoek.

Op vrijdagmiddag 7 april om kwart over vier zal Frans Scholten aan dezelfde universiteit en in hetzelfde gebouw promoveren op het proefschrift *Militaire topografische kaarten en stadsplattegronden van Nederland 1579-1795*. Dit proefschrift zal in de rubriek 'Nieuwe literatuur en facsimile-uitgaven' van het volgende nummer vermeld worden.

9^{DE} ANTIQUARISCHE BOEKEN- EN PRENTENBEURS EINDHOVEN 28 en 29 april 1989

HOTEL COCAGNE, VESTDIJK 47

VRIJDAG 28 APRIL 1989
13.00 UUR-21.00 UUR

ZATERDAG 29 APRIL 1989
11.00 UUR-18.00 UUR



literatuur - kunst - geschiedenis - muziek - topografie -
boekbanden - vrije grafiek - ansichten - beroepen prenten
- schoolplaten - cartografie - natuurkunde - theologie - kin-
derboeken - devotionalia - handschriften - erotica - japanse
houtsneden - geïllustreerde boeken ENTREE f 3,50

Inlichtingen: 040-432064/447419/853571 - 013-360337
Short Title List aan te vragen: Rechtestraat 36-A,
5611 GP Eindhoven.

Besprekingen



Marcel Destombes (1905-1983). Contributions sélectionnées à l'Histoire de la Cartographie et des Instruments scientifiques/Selected Contributions to the History of Cartography and Scientific Instruments - ed. by G. Schilder, P. van der Krogt en S. de Clercq. - Utrecht: HES Publishers; Paris: A.G. Nizet, 1987. - 568 + xxiv blz., ill., ISBN 90 6194 485 6.

Marcel Destombes was een echte *savant*. In de loop van zijn lange carrière als koopvaardijofficier en UNESCO-ambtenaar verwierf hij een weergaloze deskundigheid inzake alle aspecten van de geschiedenis van de kartografie, de navigatietechniek en de wetenschappelijke instrumenten. Na zijn pensionering, in 1965, wijdde hij zich volledig aan de verdere ontwikkeling van deze specialismen. Uit zijn enorme reservoir van kennis putte hij de bouwstoffen voor de ruim tachtig artikelen, boeken en congresbijdragen die hij tussen 1937 en 1985 het licht deed zien. Voor dit oeuvre werd hem in 1983 een eredoctoraat toegekend door de Rijksuniversiteit Utrecht. Bij wijze van hulde besloot de universiteit, zijn voornaamste bijdragen en artikelen gebundeld te laten herdrukken. G. Schilder, P. van der Krogt en S. de Clercq maakten een selectie van 34 stukken. Daaraan voegden ze korte levensbeschrijving (van de hand van Schilder) en een bibliografie toe. De uitgever liet de teksten in de oorspronkelijke vorm reproduceren. Het resultaat is een fraai verzorgd boek van bijna 600 bladzijden.

De stukken die de drie redacteurs uitzochten, gaan voor het merendeel over hemelglobes, astrolabia alsmede Portugese, Italiaanse, Franse en Vlaamse kaarten en kaartenmakers. Ook zijn er twee bijdragen opgenomen over de 17de-eeuwse Nederlandse zeekaarten. Wie de hele reeks doorleest, merkt vanzelf de constanten in Destombes' werkwijze op. Een typisch Destombes-stuk heeft als uitgangspunt een aandachtige beschouwing van een bepaalde figuur ('François Ollive', 'Oronce Finé', 'André Thevet') of een specifiek, vaak nog onbekend dan wel enigszins geheimzinnig voorwerp ('un astrolabe inconnu', 'un globe céleste arabe', 'a rare Chinese atlas'). Alle relevante kenmerken worden voorbeeldig zorgvuldig beschreven. Vanuit dat aangrijpingspunt wordt vervolgens een netwerk van relaties ontrafeld tussen dat ene object of die ene persoon en andere voorwerpen of figuren in dezelfde categorie (die dikwijls ver in tijd of plaats verwijderd zijn), terwijl ook het verband wordt belicht met de historische omstandigheden waaronder zo'n object ontstond of zo'n persoon werkzaam was. In een onopgesmukte uiteenzetting, waarbij eigenlijk elke regel een wereld van kennis vertegenwoordigt, wordt zo schijnbaar en *passant* een breed veld uit de geschiedenis van de kartografie, de navigatietechniek of de wetenschappelijke instrumenten bestreken. Destombes geeft dus niet alleen een gedetailleerde opname van één puzzelstukje; hij vertelt tegelijk uitgebreid over de puzzel waar dat stukje in past. Een enkele keer - bijvoorbeeld in een artikel over 'La Cartographie Florentine de la Renaissance et Verrazano' - werkt hij omgekeerd: van het algemene naar het bijzondere. In sommige stukken gaat het speciaal om de algemene aspecten. Een mooi voorbeeld is het artikel over de verspreiding van wetenschappelijke instrumenten in de middeleeuwen.

Omdat Destombes zelf zoveel wist en zo voorbeeldig te werk ging, zullen zijn bijdragen nog lang hun waarde behouden. Nieuwe ontdekkingen maken ze niet achterhaald. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor het artikel over 'Un astrolabe nautique de la Casa de Contratación (Seville 1563)' (mijn favoriet in deze bundel), waarin een lijst is opgenomen van alle bewaard gebleven 16de-eeuwse zeeastrolabia die in 1981 bekend waren.

Dankzij de vooruitgang van de maritieme archeologie breidt de kennis over deze instrumenten zich nu veel sneller uit dan vroeger. Elk jaar duiken er weer nieuwe op. Niettemin is Destombes' bijdrage op dit moment nog even leerzaam als toen ze voor het eerst verscheen. Iedereen die belang stelt in de geschiedenis van de kartografie, de navigatietechniek en de wetenschappelijke instrumenten kan alleen maar blij zijn dat zoveel classics zo handig bij elkaar staan. De bruikbaarheid van de bundel zou natuurlijk nog wel iets groter zijn geweest, als er een register op personen en zaken was opgenomen. Maar ik geef grif toe, dat de samenstelling daarvan een heidens karwei was geworden.

C.A. Davids

Handleiding voor het beheer van een topografisch-historische atlas / onder redactie van P. Ratsma en C.C.S. Wilmer. - Hilversum: Verloren, 1988; 215 blz. ISBN 90-71251-08-X. - Uitgave voor de Stichting Archiefpublicaties en de Vereniging 'De topografisch-historische atlas' te 's-Gravenhage.

Een topografisch-historische atlas - meestal kortweg atlas genoemd - is een systematisch geordende verzameling visuele documenten die een zo volledig mogelijk beeld geeft van een stad of streek en zijn geschiedenis. Dat betekent dat een atlas zowel kaarten, stadsgezichten en bouwtekeningen kan bevatten als portretten, historieprenten en afbeeldingen van het dagelijks leven. Kenmerkend voor de aard van het merendeel van de documenten is dat ze op papier zijn gemaakt; tekeningen, prenten, foto's, prentbriefkaarten maar ook affiches en soms zelfs (lege) suikerzakjes worden opgenomen in atlasverzamelingen.

Binnen dit geheel nemen kartografische documenten vanouds een eigen en ruime plaats in. P. Ratsma (hoofd van de atlas van het Rotterdamse Gemeentearchief) noemt kartografische documenten als eerste van de zes bestanddelen waaruit een atlas is opgebouwd (hoofdstuk 2) en in zijn drie opeenvolgende hoofdstukken over de identificatie, de beschrijving, en de ordening en ontsluiting van visuele documenten (hoofdstuk 5, 6 en 7) behandelt hij de kaarten dan ook steeds als aparte groep. Gelet op de aard van de documenten en gezien de historisch gegroeide situatie in Nederland is dat ook terecht. In veel atlasverzamelingen nemen kaarten immers de belangrijkste plaats in. Bekijken we het lijstje van topografische collecties (blz. 178) dan blijkt dat vier van de negen genoemde verzamelingen zelfs uitsluitend kartografische documenten bevatten. Het is dan ook niet verwonderlijk dat op het gebied van de geautomatiseerde beschrijving en ontsluiting de kaartbeheerders, in navolging van en in samenwerking met de bibliothecarissen, een voortrekkersrol vervullen. Op de bespreking van die twee aspecten in deze handleiding wil ik daarom wat dieper ingaan. In de uit de bibliotheekwereld afkomstige serie *Regels voor de titelbeschrijving* is het achtste deel, getiteld *Beschrijvingsregels voor kartografische documenten* ('s-Gravenhage 1982), het tot nu toe enige handboek op dit terrein dat gewijd is aan beeldmateriaal dat in atlassen wordt beheerd. Mede om wille van de internationale uitwisseling van gegevens baseert Ratsma zijn richtlijnen voor de beschrijving van visuele documenten op dit boek. Dat heeft een aantal vreemde consequenties die voortvloeien uit het feit dat de beschrijving in eerste instantie is ontwikkeld voor recentelijk vervaardigde, gedrukte documenten. Bij de beschrijving van de fysieke kenmerken van de documenten bij voorbeeld, mogen beschrijving van het materiaal van de

drager en beschrijving van de vervaardigingswijze achterwege blijven als het wit papier en een zwart-wit druktechniek betreft. Dat betekent dus dat men er van uitgaat dat dit de meest voorkomende fysieke kenmerken zijn. In veel bibliotheken zal dat wel het geval zijn, maar bij atlasverzamelingen niet. Dat blijkt wel uit het - overigens door A.W. Gerlagh (conservator tekeningen en prenten van het Amsterdamse Gemeentearchief) zeer helder geschreven - hoofdstuk in deze handleiding gewijd aan technieken en materialen.

Veel elementen die juist karakteristiek zijn voor de beschrijving van documenten in atlasverzamelingen zoals opschriften, herkomstgegevens en niet in de laatste plaats de beschrijving van de voorstelling zijn bij deze beschrijvingsregels alle terechtgekomen in het zevende van de acht beschikbare velden, dat - veelzeggend - annotatieveld wordt genoemd. De eerste zes velden, te zamen de kernbeschrijving genoemd, vormen niet meer dan een, weliswaar uitgebreide, *titelbeschrijving*. Men kan zich daarom afvragen of deze beschrijvingsregels uit de bibliotheekwereld inderdaad een geschikt uitgangspunt zijn bij het opstellen van beschrijvingsregels voor visuele documenten.

In het hoofdstuk over catalogusbouw schrijft Ratsma dat momenteel voor kartografische documenten de beste onderbouwde catalogiseerregels bestaan (blz. 137). Hij schetst de uitgangspunten van het geografisch classificatiesysteem dat de CCK (Centrale Catalogus Kartografie) hanteert en plaatst vervolgens enige kanttekeningen bij dit systeem dat uitgaat van de nu bestaande staatkundig-administratieve indeling en bij de gebruikers enige historisch-geografische kennis veronderstelt over het gebied waarvan men kaarten wil raadplegen. Hoe in de praktijk, waar de voorkennis bij niet alle gebruikers even groot is, een zo tot in details uitgewerkt classificatiesysteem bevalt kon wellicht binnen het kader van deze handleiding en in deze fase van de catalogusbouw niet beantwoord worden. Misschien moeten we daarvoor één van de artikelen raadplegen die worden genoemd in de per hoofdstuk geordende, beredeneerde literatuurlijst.

Die beredeneerde literatuurlijst bij deze handleiding waarin inderdaad alle aspecten van het atlasbeheer aan bod komen maakt dit fraai uitgevoerde boekje met zorgvuldig gekozen en goed gedrukte zwart-wit afbeeldingen niet alleen een uitstekende introductie voor de toekomstige atlasbeheerder, maar ook een praktisch handboek voor de 'gevoerde' atlasbeheerder én voor de atlasgebruiker.

Ellen Fleurbaay

Die Entdeckung der Erde: Geschichte und Geschichten des kartographischen Abenteuers / Oswald Dreyer-Eimbcke. - Frankfurt am Main: Umschau Verlag, 1988. - 272 p.: ill. - ISBN 3-524-69070-X. - DM 39,80.

Dit boek beoogt geen volledige geschiedenis van de kartografie te zijn. Het is een kaleidoskoop van geschiedenissen over kaarten en kartografie. De auteur, consul van IJsland in Hamburg, is een groot liefhebber van oude kaarten en heeft daarvan een grote verzameling. Met zijn nieuwe boek probeert hij de lezer zijn enthousiasme voor de oude kaart over te brengen en toont hoe daarom de geschiedenis van ontdekkingen, van theorieën over het wereldbeeld, van de geografie en van politieke ontwikkelingen op kaarten af te lezen is. De 23, vaak zeer korte hoofdstukken, schilderen een bonte verzameling onderwerpen in een min of meer chronologische volgorde. Zo komt het antieke en middeleeuwse wereldbeeld aan de orde, belangrijke kartografen, ontdekkingsreizen en andere personen (Gerard Mercator, Marco Polo, Hendrik de Zeevaarder, Fernão de Magalhães, James Cook), mythische landen (Frisland, Priester Johannes, Terra Australis, bronnen van de Nijl), en onderwerpen als portolaankaarten, de geografische renaissance, de deling van de wereld door paus Alexander VI en de betekenis van kaarten in de politiek. Elk van deze onderwerpen wordt aan de hand van kaarten besproken of met kaarten toegelicht. De hoofdstukken zijn prettig leesbaar geschreven en staan vol met feiten en anekdotes, die van een enorme belezendheid van de

auteur getuigen. Een nadeel van de anekdotische opbouw van veel hoofdstukken is dat door de aaneenschakeling van anekdotes de grote lijn verdwijnt en soms ook nauwelijks duidelijk gemaakt wordt.

Diepgravende theoretische en wetenschappelijke verhandelingen mogen we in een populair opgezet boek als dit niet verwachten; hiervoor moeten we gebruik maken van het jongste Amerikaanse werk *The History of Cartography*, dat op dit terrein een standaardwerk hoopt te worden. Ik kan me echter voorstellen dat de lezer van *Die Entdeckung der Erde* over bepaalde onderwerpen iets meer wil weten. Voor hen biedt dit boek jammer genoeg weinig mogelijkheden. Weliswaar is er een 'Quellen- und Literaturverzeichnis' (blz. 251-261), maar deze is helaas alfabetisch opgezet. Omdat noten voor zo'n werk niet toepasbaar zijn had toch een literatuuropgave per hoofdstuk op zijn plaats geweest, te meer daar de onderwerpen per hoofdstuk zo verschillend zijn.

Met veel oog voor detail is het werk geïllustreerd met zo'n 80 platen, waarvan 13 in kleur. Bij deze illustraties is echter te zeer de nadruk gelegd op de wat oudere kaarten, daterend van vóór de negentiende eeuw. Dit stemt niet overeen met de inhoud van het boek, dat geen tijdgrens kent. Zo zijn de laatste hoofdstukken, waar ook negentiende- en twintigste-eeuwse kaarten aan bod komen nauwelijks geïllustreerd. Juist in de paragraaf 'Karten als Instrument für Herrschaftsansprüche' hadden illustraties zo op hun plaats geweest. Bijvoorbeeld de anekdote op blz. 247, waar verteld wordt dat koningin Victoria van Engeland in 1871 na een belediging van Boliviaanse zijde een oorlogsschip naar dit land wilde sturen. Toen men haar vertelde dat dat zinloos was omdat Bolivia niet aan zee lag riep zij uit de Bolivia niet meer bestond. Als gevolg daarvan zou gedurende tien jaar Bolivia niet op Britse kaarten gestaan hebben. Daar had ik nu graag een illustratie van gezien, waarvoor overbeken-de platen als Pieter van den Keeres 'Leo Belgicus', Hogenbergs portret van Mercator of de titelpagina van Mercators atlas best hadden mogen wijken.

Toch is *Die Entdeckung der Erde* een zeer leuk boek geworden met vele onverwachte zaken, die men niet gauw elders aan zal treffen.

Peter van der Krogt

Speculum Orbis, Zeitschrift für Alte Kartographie und Vedutenkunde. Germany, Bad Neustadt a.d. Saale: Dietrich Pfäfer [kommercieel uitgever] en Peter H. Meurer [wetenschappelijk uitgever]. Formaat 29,7 x 21 cm, 144 pp. per jaar, ill. in zwart/wit. Het tijdschrift verschijnt twee maal per jaar. Abonnement DM 54, - (Duitsland) en DM 60, - (buitenland). ISSN 0178-9902.

Op 1 oktober 1985 verscheen het eerste nummer van een nieuw duitstalig tijdschrift dat als onderwerp de geschiedenis van de kartografie heeft. De naam hiervan luidt *Speculum Orbis*.

Het is een fraai uitgevoerde uitgave met ruimte voor artikelen en rubrieken voor literatuuropgaven, mededelingen en boekbesprekingen. Vóór 1985 verschenen er vier tijdschriften die uitsluitend op het gebied van de geschiedenis van de kartografie publiceren. Dit zijn: *Imago Mundi* (London, Groot-Brittannië), *Mapline* (Chicago, Verenigde Staten), *The Map Collector* (Tring, Hertfordshire, Groot-Brittannië) en *Caert-Thresoor* (Alphen aan den Rijn, Nederland).

De inhoud van *Speculum Orbis* lijkt het meest op *Caert-Thresoor*. De uitgave is echter aanmerkelijk duurzamer en is meer verwant aan de wijze waarop de Engelse *Map Collector* zich presenteert.

Vanzelfsprekend is de inhoud van de artikelen gericht op het duitstalige grondgebied. Dit wil echter niet zeggen dat er geen bijdragen van auteurs van buiten dit gebied worden opgenomen. Onder andere schreven Peter Barber (British Library, Londen) en Günter Schilder (Rijksuniversiteit, Utrecht) een bijdrage. Voorop staat echter wel dat de artikelen over de duitstalige geschiedenis van de kartografie dienen te gaan, dan wel

dat er raakvlakken mee zijn. De inhoudelijke kwaliteit van het tijdschrift zoals het nu verschijnt maakt het beslist waard dat deze uitgave een grotere verspreiding krijgt. Mogelijkerwijs kan deze aankondiging potentiële auteurs stimuleren een bijdrage

voor *Speculum Orbis* te schrijven en anderen bewegen abon-
nee te worden.

M. Hameleers



Nieuwe literatuur en facsimile-uitgaven

Inzendingen voor deze rubriek aan: drs. P.P.W.J. van den Brink, Geografisch Instituut, Postbus 80.115, 3508 TC Utrecht.

BRINK, P.P.W.J. VAN DEN

Resolutiekaarten, de Staten van Holland en de waterstaatskartografie, 1699-1795 / P.P.W.J. van den Brink. — In: *Kartografisch Tijdschrift* 14 (1988), p. 62-67.

De kartering van de Salomonseilanden: een kaartkritiek van Nicolaas Struyck / P. van den Brink. — In: *Kartofilatelie* ... (zie elders in deze lijst), p. 7-11.

COORNAERT, M.

De forten van het Brugse Vrije tijdens de Tachtigjarige Oorlog / M. Coornaert. — In: *Rond de poldermolens: handelingen van de Kring voor Heemkunde en Geschiedenis 'Sint-Guthago'*, p. 89-110.

Besprekt kaarten van Pieter Pourbus (1571), Floris Balthasar van Berckenrode (1603), Claes Jansz. Visscher (1622) en Pieter van der Keere (1605).

HAUBOURDIN, R.M.

De waterstaatskartografie van Jan Blanken 1798-1838 / R.M. Haubourdin. — In: *Kartografisch Tijdschrift* 14 (1988), p. 39-46.

HAEGEN, H. VAN DER

De Kempen van weleer in kaart: bespreking van enkele voor de analyse van het landschap belangrijke basisdocumenten en meer specifiek de kabinetkaart van Ferraris / H. van der Haegen en L. Vanneste. — In: *Brabants Heem* 40 (1988), p. 181-200.

HAMELEERS, M.

Het afbeelden van steden op postzegels / M. Hameleers. — In: *Kartofilatelie* ... (zie elders in deze lijst), p. 17-22.

KAGAN, R.L.

Ciudades del siglo de oro: las vistas Españolas de Anton van den Wyngaerde / dirigido por Richard L. Kagan. — [S.l.]: Ediciones El Viso, 1986. — 427 p., ill.

Philip II and the art of the cityscape / R.L. Kagan. — In: *Journal of Interdisciplinary History* 17 (1986), p. 115-135.

KARTOFILATELIE

Kartofilatelie: nummer, uitgebracht ter gelegenheid van de 70e verjaardag van Prof. Dr. Ir. C. Koeman / red. F.J. Ormeling; [m.m.v.] P.P.W.J. van den Brink ... [et. al.]. — Utrecht: Geografisch Instituut, 1988. — 68 p., ill. — Bulletin van de vakgroep Kartografie, no. 16 — ISBN 0304-0852. — f 10,—.

KROGT, P.C.J. VAN DER

Globefilatelie: een verzameling / P. van der Krogt. — *Kartofilatelie* ... (zie elders in deze lijst), p. 39-43.

Globi Neerlandici: de globeproductie in de Nederlanden = the production of globes in the Low Countries / door P.C.J. van der Krogt. — Utrecht: HES, 1988. — xiv, 415 p., ill. — Proef-

schrift Utrecht. — Niet in de handel. Een Engelstalige handelseditie is in voorbereiding.

KUYER, CHR.A.M.

Drie eeuwen kartografische geschiedenis van Brabant / Chr.A.M. Kuyer. — In: *Brabants Heem* 40 (1988), p. 167-180.

LEENDERS, K.A.W.H.

Het gebruik van oud kaartmateriaal: enkele voorbeelden / K.A.W.H. Leenders. — In: *Brabants Heem* 40 (1988), p. 151-167.

MEKENKAMP, P.

De nulmeridiaan van Greenwich / P. Mekenkamp. — In: *Kartofilatelie* ... (zie elders in deze lijst), p. 47-52.

ONTSLUITING

Ontsluiting en gebruik van historische landkaarten = Erschließung und Auswertung historischer Landkarten / [onder red. van] H.P. Neuheuser; [m.m.v.] K. Zandvliet ... [et. al.]. — Maastricht; Köln: Limburgs Geschied- en Oudheidkundig Genootschap; Landschaftsverband Rheinland, 1988. — Werken Limburgs Geschied- en Oudheidkundig Genootschap dl. 10. — Ook verschenen als Landschaftsverband Rheinland, Archivberatungsstelle Rheinland, Archivhefte no. 18.

POLAK, R.

De grens tussen Leusden en Amersfoort / R. Polak. — In: *Flechte: tijdschrift voor verleden en heden van Oost-Utrecht* 19 (1988), p. 48-52.

RATSMA, P.

Het beheer van archiefkaarten, in het bijzonder in het Rotterdamse gemeente-archief / P. Ratsma. — In: *Kartografisch Tijdschrift* 14 (1988), p. 46-50.

Handleiding voor het beheer van een topografisch-historische atlas / door P. Ratsma en C.C.S. Wilmer. — Hilversum: Verloren, 1988. — ISBN 90-71-25-108 X. — f 35,—.

SCHILDER, G.

Victor Victorsz. / G. Schilder. — In: *Kartofilatelie* ... (zie elders in deze lijst), p. 59-64.

SLIGGERS, B.C.

Een getekend reisverslag uit 1718 door Hendrik Pola / B.C. Sliggers. — In: *Liber Amicorum A.G. van der Steur: uitgegeven ter gelegenheid van zijn vijftigste verjaardag 3 mei 1988* / [ond. red. van] F.W. Kuyper en B.C. Sliggers; m.m.v. R.E.O. Ekkart ... [et al.]. — Haarlem: Schuyt, 1988. — p. 141-163. p. 146-148 over zijn relatie met Christoffel Beudeker en de medewerking aan diens verzamelatlas.

TEELING, P.S.

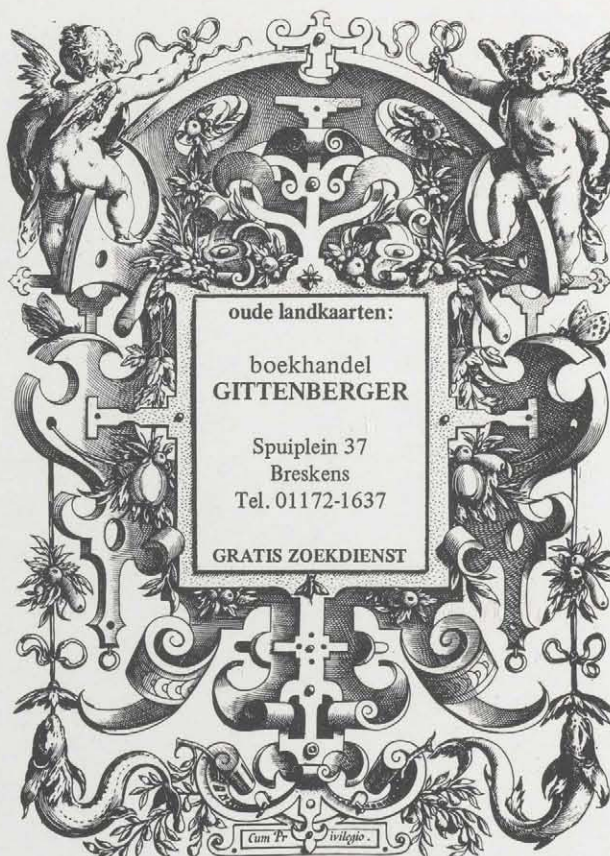
Het kadaster: hulpbron voor amateur-genealogen / P.S. Teeling. — In: *Oud Alkmaar* 12 (1988), 2, p. 6-11.

J. Emmering
Antiquarian Bookseller
and Printdealer

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



Old and Rare maps. West Indiana



Günter SCHILDER - *Australia Unveiled*. The share of the Dutch navigators in the discovery of Australia. Amsterdam, 1975. 2 delen in 1. 25 x 17½ cm. (XII), 424 pp. 44 platen, 61 afbeeldingen in de text, en 88 kaarten. Linnen.
 ISBN 90 221 9997 5 Dfl. 170,—

Günter SCHILDER - *The World Map of 1624 by Willem Jansz. Blaeu and Jodocus Hondius*. Amsterdam, 1977. 44 x 55 cm. Eén op één facsimile, bestaande uit 20 bladen, welke tezamen een wereldkaart vormen van 244 x 165 cm. Met een uitvoerige introductie door G. Schilder.
 ISBN 90 6072 118 7 Dfl. 165,—

Günter SCHILDER - *The World Map of 1669 by Jodocus Hondius the Elder and Nicolaas Visscher*. Amsterdam, 1978. 44 x 55 cm. Eén op één facsimile, bestaande uit 20 bladen, welke tezamen een wereldkaart vormen van 246 x 167 cm. Met een uitvoerige introductie door G. Schilder.
 ISBN 90 6072 119 5 Dfl. 165,—

Günter SCHILDER - James WELU - *The World Map of ca. 1610 by Petrus Kaerius (Pieter van den Keere)*. Amsterdam, 1980. 44 x 55 cm. Eén op één facsimile, bestaande uit 10 bladen, welke tezamen een wereldkaart vormen van 197 x 126 cm. Met een uitvoerige introductie door G. Schilder en J. Welu.
 ISBN 90 6072 120 9 Dfl. 145,—

Günter SCHILDER - *Three World Maps by Nicolaes van Wassenauer and François van den Hoeye of 1661, Willem Ianszoon (Blaeu) of 1607, Claes Janszoon Visscher of 1650*. Amsterdam, 1982. 44 x 55 cm. Eén op één facsimiles bestaande uit gezamenlijk 14 bladen, welke drie grote wandkaarten vormen. Met een uitvoerige introductie door G. Schilder.
 ISBN 90 6072 121 7 Dfl. 165,—

Alle prijzen excl. 6% B.T.W.

Verkrijgbaar via de boekhandel of bij de uitgever:



NICO ISRAEL
Keizersgracht 489
1017 DM Amsterdam
 Tel.: (020) - 22 22 55.

Verschenen

**MILITAIRE TOPOGRAFISCHE
KAARTEN EN
STADSPLATTEGRONDEN
VAN NEDERLAND
1579-1795**

Dr. F.W.J. Scholten

Pagina's: 252
Illustraties: 40 zwart/wit en 11 in kleur
Papier: houtvrij wit mach. coated
Band: linnen band met goudstempel
(in stofomslag)
Formaat: 318 x 242 mm

Prijs f 125,—

CANALETTO
Postbus 68 - 2400 AB Alphen aan den Rijn
Telefoon 01720-72458

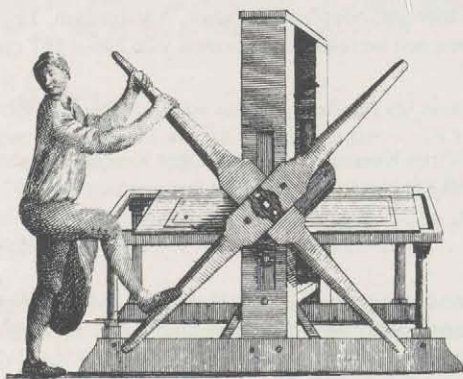


MERCATOR

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

Catalogus op aanvraag

**Decoratieve grafiek
Prentenrestauratie (25 jaar ervaring)
Inlijsten.**



Hanneke Winnubst
Tuinstraat 169
1015 PB Amsterdam
tel. 020-851689



**THE MAP
COLLECTOR**

*The World's leading journal
for lovers of early maps*

- ★ Original articles by leading researchers
 - ★ News of people and events in the map world
 - ★ Current catalogue and publication listings
 - ★ Book Reviews
 - ★ Letters from all parts of the globe
 - ★ Auction prices
 - ★ Classified Advertisements
- and much more . . .

Secure your copy now. Write to:

MAP COLLECTOR PUBLICATIONS (1982) Ltd.
48 High Street, Tring, Herts. HP23 5AE, England.
Telephone: (044 282) 4977.

UK subscription £23

All other countries £26

Published Quarterly

Editor: Valerie G. Scott

Associate Editor: Helen M. Wallis