

Deze manco's worden echter ruimschoots goedge maakt door de enorme hoeveelheid informatie die de bundel biedt. Aan het boek ligt veel oorspronkelijk onderzoek ten grondslag. Dat is in het bijzonder het werk geweest van Van Gelder, Van der Veen en Van der Waals. Uit het Amsterdamse notarieel en handschriften en veilingcatalogi in binnen- en buitenlandse bibliotheken hebben ze talloze nieuwe gegevens opgediept. Via het register en twee bijlagen met lijsten van verzamelingen en verzamelaars wordt de informatie uitstekend toegankelijk gemaakt. De bundel is daardoor een echt naslagwerk. Aan de illustraties is ook duidelijk veel zorg besteed. Het boek telt er niet minder dan 240.

C. A. Davids

M. Spies, *Bij noorden om. Olivier Brunei en de doorvaart naar China en Cathay in de zestiende eeuw* (Amsterdam: Amsterdam university press, 1994, 157 blz., f49,50, ISBN 90 5356 075 0).

'But it were to be wished, that none would write Histories with so great a desire of setting forth novelties and strange things,... (Arngrimus Ionas Islandus, 1592)'. Met dit motto opent Marijke Spies, bijzonder hoogleraar in de geschiedenis van de rhetorica en hoofddocent historische Nederlandse letterkunde te Amsterdam, een meeslepend relaas over de pogingen tot doorvaart van de Noordelijke IJszee. Door het gebruik van fictieve, maar waarheidsgetrouwe dialogen (ze hadden zo eeuwen geleden gevoerd kunnen zijn), neemt het boek bijna de vorm van een roman aan. Hierdoor leest het bijzonder prettig. Hoewel de gesprekken soms onverwachts opduiken, geven ze, in combinatie met een overvloed aan oude fabels en verhalen, een prachtige sfeertekening van de onderzoekende en ondernemende zestiende-eeuwse maatschappij. Nadeel van deze verteltrant is wel dat de lezer het overzicht gemakkelijker dreigt kwijt te raken. De epiloog maakt het geheel er niet overzichtelijker op. De schrijvers van het in 1597 uitgegeven verslag dat in dit nawoord opgenomen is, voeren uiteindelijk wel voorbij de Barentszee en bereikten open water, wat vóór hen niemand gelukt was. Jammer genoeg staat deze informatie los van het verhaal en vormt daardoor een op zijn minst merkwaardige afsluiting. Laten we het erop houden dat dit een van de stylistische vrijheden is in het voor het overige zeer verdienstelijke werk. Noemenswaardig is ook de hoeveelheid oude kaarten, die zeer nauwgezet nader verklaard worden. Deze prachtige kaarten hadden echter wel wat groter afgedrukt mogen worden, zodat de details waar Spies het over heeft, beter te zien zouden zijn geweest.

Het boek is uit zeven delen opgebouwd. In het eerste hoofdstuk ('De man', 1-12), wordt Olivier Brunei geïntroduceerd als initiatiefnemer van de eerste Nederlandse ontdekkingsreizen naar het noorden. In hoofdstuk 2 ('Het water', 13-36), wordt beschreven welk beeld men zich aan het begin van de zestiende eeuw van een mogelijke noordelijke doorvaart had gevormd. Discussies over vreemdsoortige zeemonsters, het al dan niet bestaan van door de oude Grieken en andere zeehelden gesignaleerde eilanden, de uitgestrektheid van de 'Mare congelatum' (bevroren zee) en de weergave op kaarten worden hierin beschreven. Het uiteindelijke doel van de reis, het onwaarschijnlijk rijke en welvarende land Cathay, wordt in 'Het land' (37-56) aan de hand van de reisverslagen van onder anderen Marco Polo beschreven. Maar ook het beeld dat men had van de landen die men onderweg tegenkwam, en dat men door de ontdekkingsreizen kon uitbreiden, komt erin aan bod. In de jaren van Bruneis handelsreizen en ontdekkingstochten was Antwerpen uitgegroeid tot het wetenschappelijke, politieke en commerciële brandpunt van activiteiten. In het vierde hoofdstuk ('Antwerpen', 57-77) worden de belangrijkste Antwerpse geleerden, ondernemers, kaartenmakers en uitgevers met hun beweringen, beweegredenen en

meningsverschillen uiteengezet. In het daaropvolgende hoofdstuk ('De eilanden', 78-105) gaat Brunei in gesprek met deze Antwerpenaren (zoals koopman Hooftman en de kaartenhandelaar Ortelius) over de eerder gemaakte reizen langs de noordelijk gelegen eilanden en wat er waar en niet waar kon zijn in de oude reisverslagen.

'De doorvaart bij noorden om ' (106-139) beschrijft onder meer de laatste reis van Brunei, die hem fataal werd. Hiermee waren de pogingen om via het noorden China en Cathay te bereiken nog niet ten einde. Na politiek getouwtrek tussen verschillende Hollandse steden over financiering, oogmerk en realisatie werden er nog verscheidene tochten door onder anderen Willem Barentsz. en Jacob Heemskerck ondernomen. Door onevenredig lange voorbereidingstijd vertrok de derde tocht een maand te laat en werd dan ook een ramp. Een decennium na Brunei reizen zouden de pogingen een doorvaart naar het oosten te vinden samen met Barentsz. en Heemskerck voorlopig stranden op Nova Zembla. Marijke Spies is erin geslaagd, ongetwijfeld door haar letterkundige achtergrond, een bijzonder goed leesbaar en bijna spannend historisch boekje af te leveren. Een literatuur- en afbeeldingenlijst is bijgevoegd.

Lianne Damen

F. W. Schmidt, *'Te laate genodigt of in't geheel vergeten'. De positie van Hasselt en Steenwijk binnen het bestuur van het gewest Overijssel 1621 -1795'* (Dissertatie Utrecht 1994; [Dronten: de auteur, De Ketting 25, 8251 LD Dronten], (niet in de handel), 1994,233 blz., ISBN geen).

Te laate genodigt of in't geheel vergeten gaat slechts ten dele over het thema dat de ondertitel van deze Utrechtse dissertatie aangeeft. De meeste pagina's zijn namelijk ingeruimd voor een beschrijving van de geschiedenis van beide plaatsjes tijdens de zeventiende en de achttiende eeuw. Daarbij krijgt de lezer informatie over sociaal-economische aspecten, bevolkingsomvang en de lokale politiek, vooral met betrekking tot burgerbewegingen, de patriottentijd en de vermeende oligarchisering van het bestuur.

De studie behandelt formeel de periode die begint met het einde van het twaalfjarig bestand in 1621. Hervatting van de oorlog betekende hogere lasten en het was de onvrede over de verdeling van de extra lasten, die Hasselt en Steenwijk in 1621 tot een gezamenlijk verzet tegen hun behandeling door de Staten van Overijssel bracht. Het Overijsselse platteland en de kleine steden, met uitzondering van Hasselt, Steenwijk en Oldenzaal, werden sinds het einde van de zestiende eeuw gecontroleerd door de drie ridderschappen. In de Staten hadden de ridderschappen elk één stem, net als Zwolle, Kampen en Deventer. Hasselt en Steenwijk (Oldenzaal was in 1605 in Spaanse handen gevallen) waren niet vertegenwoordigd in de Staten. Slechts bij het verklaren van oorlog, het sluiten van vrede en het kiezen van een stadhouder, mochten de kleine steden hun 'deliberaties en swaerigheden' inbrengen. Ze hadden echter geen concluderende stem, althans niet volgens de vertegenwoordigers van de drie grote steden en de drie ridderschappen. Hasselt en Steenwijk dachten daar zelf echter anders over. Zij meenden op grond van allerlei oude, helaas vaak verloren gegane stukken, dat zij dezelfde rechten bezaten als Deventer, Zwolle en Kampen. Rechten en vrijheden die in de eerste plaats betrekking hadden op belastingen, tolgelden en benoemingen, en die dus belangrijk waren voor de economie en financiën van beide stadjes.

Schmidts proefschrift schetst de verbetering waarmee de stadsbesturen van Hasselt en Steenwijk tot 1672—tevergeefs—bleven streven naar een gelijke status. Die pogingen hadden alleen kans van slagen wanneer de grote steden en de ridderschappen onderling verdeeld waren,