

Naamkunde

35ste jaargang (2005-
2006)

Tijdschrift voor naamkunde
in het Nederlandse taalgebied

Het tijdschrift *Naamkunde* is de voortzetting van de *Mededeelingen uitgegeven door de Vla. Top. Vereeniging te Leuven*, jaargangen 1(1925)-XXII(1946); van de *Mededelingen* uitg. door de *Vereeniging voor Naamkunde te Leuven*, jaargangen XXIII(1947)-XXV(1949) en van de *Mededelingen van de Vereeniging voor Naamkunde te Leuven en de Commissie voor Naamkunde te Amsterdam*, jaargangen XXVI(1950)-XLIV(1968).

De *Mededelingen* werden opgericht in 1925 door H.J. VAN DE WIJER (°1883-t1969), voortgezet door H. DRAYE (°1911-†1983), K. ROELANDTS (1984-1993), A. MARYNISSEN (1994-2004) en L. DRAYE (2005-)

Subsidiënten: Instituut voor Naamkunde & Dialectologie, Leuven
Meertens Instituut, Amsterdam

REDACTIE

Voor Vlaanderen: M. DEVOS, L. DRAYE, P. SWIGGERS, J. VAN LOON

Voor Nederland: K. VAN DALEN-OSKAM, D. GERRITZEN,
K.F. GILDEMACHER

REDACTIERAAD

W. BEELE, D.P. BLOK, F. CLAES, F. DEBRABANDERE, R.A. EBELING,
J. GOOSSENS, P. KEMPENEERS, V. MENNEN, W.I.J. PIJNENBURG, A. QUAKE,
R. RENTENAAR, K. ROELANDTS, J. TAELEMAN, W. VAN LANGENDONCK,
W. VANOSTA

Redactieadres :

voor Vlaanderen: Instituut voor naamkunde en dialectologie,
Blijde Inkomststraat 21, bus 3308, B-3000 LEUVEN
voor Nederland: Meertens Instituut, Joan Muyskenweg 25, NL-1096
eJ AMSTERDAM (tel. +31 204628500 e-mail:
doreen.gerritzen@meertens.knaw.nl)

Alle bestellingen van *Naamkunde* en van de publicaties van het Instituut voor Naamkunde en Dialectologie te Leuven dienen te worden gericht aan:

Uitgeverij Peeters, Bondgenotenlaan 153, B-3000 Leuven
tel. +32 16235170; e-mail: PEETERS@peeters-leuven.be
online catalogue : <http://www.peeters-leuven.be>
online journals : <http://poj.peeters-leuven.be>

ISSN 0167-5257

Over de namen in de pleziervaart

Piet HEMMINGA

1 Inleiding

De constatering van BROUWER (2001,252) dat scheepsnamen er bekaaid afkomen in de Nederlandse naamkunde, maakt duidelijk dat slechts weinigen zich met scheepsnamen hebben bezig gehouden, althans daar publiekelijk verslag van hebben gedaan. Een handvol publicaties vonnt de oogst van de inspanningen op dit terrein. De eerste publicatie over scheepsnamen die ik heb kunnen noteren, is een kort stukje van Marten SCHÖLTEN (1941,125-126) met als titel 'Fryske nammen op ús skipkes!' Scholten stelt op grond van de scheepsnamen in het clubboekje van de *Sneker Zeilclub* vast dat het aantal Friese namen in de pleziervaart toeneemt. Zeventien jaar na Scholten komt SJ. VAN DER MOLEN (1958,4-6) met een kort artikel over de namen van Friese schepen in de veertiende eeuw. Een jaar later volgt het verslag van de lezingen die Voorbeijtel Cannenburg en Kmseman (1960) in 1959 voor de naamkunde-commissie van de *Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen* hebben gehouden(1) Begin zestiger jaren schenken HALBERTSMA (1961), VAN DER POEL (1963) en PETREJUS (1962) aandacht aan respectievelijk de vroegste Friese en Nederlandse scheepsnamen, alsmede, de tussen 1858 en 1906 verschenen zogenaamde boekjes van Sweijs: 'Neerlands vloot en reederijen' die ook de namen van schepen geven. Daarna is het een hele tijd rustig als het om scheepsnamen gaat, tot in 1989 Folkert de Jong, in het kader van zijn studie Fries aan de *Noordelijke Leergangen* te Leeuwarden, een scriptie over de namen van plezierschepen in Friesland schrijft.(2) Een jaar later richt VERRIPS (1990,106-118) zich op de naamgeving in de binnenvaart en in het bijzonder op de gebruikte vrouwen- en combinatie-namen. VERRIPS. (1990, 107) gaat er in zijn bijdrage van uit dat de naamgeving meer is dan alleen een naam ter onderscheiding van andere schepen en beantwoordt vervolgens de vraag welke de diepere betekenis van de betreffende naamgeving is. Ten slotte dient het artikel van maritiem historicus Frank BROEZE (2002,33-53) over de symboliek van scheepsnamen in de grote vaart sinds 1815, genoemd te worden.

(1) Voorbeijtel.Carmenburg geeft inzicht in de naamgeving van Nederlandse zeeschepen in de periode van de zeilvaart en Krusemansbijdrage bestaat uit een bloemlezing van scheepsnamen.

(2) De scriptie van Folkert de Jong over de namen in de Friesepleziervaart bleek onvindbaar. Ik baseer mij hierbij op het verslag van een lezing die Folkert de Jong op 2 december 1989 over het betreffende onderwerp hield voor de leden van het Nammekundich Wurkferbän van de Fryske Akademy

De constatering van Brouwer, waarmee deze bijdrage begint, vraagt om een tweetal opmerkingen. In de eerste plaats moet opgemerkt worden dat Brouwer zich tot de Nederlandse naamkunde beperkt, waarbij bovendien de naamgeving van schepen zoals die soms zijdelings aan de orde komt in bijdragen over de geschiedenis van rederijen, buiten beschouwing blijft⁽³⁾ In de tweede plaats kan vastgesteld worden dat, voor zover in de Nederlandse naamkunde scheepsnamen onderwerp van studie zijn, de namen in de pleziervaart, met uitzondering van de scriptie van Folkert de Jong, buiten beschouwing blijven. Dat laatste is opmerkelijk, gezien de geschiedenis en omvang van de pleziervaart in Nederland.

De pleziervaart wordt in het allereerste begin, 'de zestiende eeuw, nog beoefend met 'elk beschikbaar bedrijfsvaartuig', maar zal vervolgens al snel, begin zeventiende eeuw, tot het bouwen van 'speeljachten' leiden (JORISSEN, KRAMER, LENGKEEK 1990,12-13). De negentiende eeuw geeft het licht aan de eerste verenigingen en officiële wedstrijden. Zo is uit 1814 het gedrukte reglement bewaard gebleven van een zeilwedstrijd in Sneek, die aan het begin stond van de nog altijd bestaande Sneker hardzeildag op een woensdag in augustus (JORISSEN, KRAMER, LENGKEEK 1990,12-13). Het jaar 1890 laat de oprichting zien van de *Verbonden Zeilverenigingen van Nederland en België*, de voorganger van het latere *Koninklijk Nederlands Watersport Verbond* (Jorissen, Kramer, Lengkeek 1990,47)⁽⁴⁾ Het zou echter tot de tweede helft van de twintigste eeuw duren voordat de watersport, waaronder de pleziervaart, met de komst van welvaart voor brede lagen van de bevolking, vrije tijd en nieuwe technische ontwikkelingen, het karakter van massarecreatie kreeg. De maatschappelijke relevantie van de hedendaagse watersport komt naar voren in het aantal van ca. 170.000 leden, dat, toen de twintigste eeuw naar zijn einde liep, de watersportclubs in Nederland telde (CBS 2000,6). Volgens CBS-gegevens over het jaar 2000 beschikt drie procent van alle huishoudens over een motor- of zeilboot. Het aantal zeilboten is in Nederland dertien procent groter dan het aantal motorboten^{Y>}

(3) Zie bijvoorbeeld: G. Groenhof, De N.V. "Friesche Kofscheepsrederij (1839-1850)", in: *Jaarboek 1989 Fries Scheepvaartmuseum en Oudheidkamer* [Sneek, s.a.], 72-73; G.J. de Boer en A.J.J. Mulder, *Nedlloyd: 25 jaar maritiem*, De Alk, Alkmaar, 1995.

(4) De Friese verenigingen stonden buiten het constituerend overleg en sloten zich in 1890 ook niet bij de nieuwe organisatie aan. De noordelijke verenigingen richtten in 1923 de 'Noord Nederlandse Watersport Bond' op die tijdens de oorlogsjaren door de bezetter gedwongen werd om lid van de nationale organisatie te worden. Na de oorlog werd de samenwerking voortgezet, totdat het in 1986 tot een breuk tussen de beide organisaties kwam. De samenwerking zou eerst in 1992 worden hersteld. Thans functioneert de Noord Nederlandse Watersport Bond als District Noord van het Koninklijk Nederlands Watersport Verbond

(5) Zie www.statline.cbs.nl.

2 Onderzoek

2.1 Doel en probleemstelling

De beperkte aandacht voor de naamgeving in de pleziervaart, alsmede de huidige omvang en maatschappelijke relevantie van de watersport, rechtvaardigen alleszins onderzoek naar de naamgeving in de pleziervaart. Dat onderzoek zou zich kunnen beperken tot alleen een overzicht en categorisering van de gebruikte namen. Dat laatste gebeurt in deze bijdrage mede op grond van een door VERRIPS (1990,106) gehanteerde indeling. Dit artikel blijft daar echter niet toe beperkt, maar stelt zich ten doel, in aansluiting op het werk van Broeze en Verrips, om de culturele en sociale achtergrond van de naamgeving in de pleziervaart te onderzoeken. De probleemstelling van het onderzoek kan worden geformuleerd als: 'Wat is de betekenis van de naam op een schip?' Daarbij wordt betekenis ruim opgevat. Het gaat niet om de letterlijke zin of inhoud van de betreffende naam, maar eerder om dat wat de naamgever met het woord wil uitdrukken, alsmede de relatie tussen naam en schip en de eigenaar/gebruiker. De culturele en sociale aspecten die met de naam verbonden zijn, staan daarmee centraal in deze bijdrage. Deze aspecten vragen om zicht op de taal die voor de naamgeving is gebruikt, en de vraag of het schip wel of niet gedoopt is, alsmede de geografische herkomst en sociale status van de eigenaar of gebruiker van het schip, wie de naamgever van het schip is, en de vraag of de scheepsnaam wordt geapprecieerd. Ten slotte wordt nagegaan in hoeverre er overeenkomsten of verschillen bestaan met de naamgeving in de beroepsvaart, zoals die door BROEZE (2002,33) en VERRIPS (1990,106-118) zijn weergegeven.

2.2 Uitvoering onderzoek

Het veldwerk voor het onderzoek naar de naamgeving in de pleziervaart werd uitgevoerd in de zomers van 2001 en 2002.⁽⁶⁾ Op de dagen dat de zon hoog aan de hemel stond en de temperatuur zomerse waarden aangaf, werden in totaal 110 boten bezocht, die alle lagen afgemeerd in de Leeuwarder Prinsentuin.⁽⁷⁾ De Prinsentuin kent op jaarbasis de afgelopen jaren gemiddeld zo'n 9.000 overnachtingen.⁽⁸⁾ De keuze van de onderzoekslocatie werd overigens niet bepaald door het aantal overnachtingen, maar door de directe nabijheid van de *Fryske Akademy*, de uitvalsbasis

(6) De interviews werden uitgevoerd door Lammert G. Jansma en de schrijver.

(7) Ter vergelijking: het onderzoek van Folkert-de Jong uit 1989 telt ca. 300 respondenten, allen eigenaren van boten die zich tijdens het onderzoek bevonden in de passantenhaven aan de Griene Dyk te Joure.

(8) *Leeuwarder Courant*, 23 oktober 2004. De Leeuwarder gemeentelijke statistici blijken geen gegevens inzake de functie van de Prinsentuin voor de watersport bij te houden. De krant baseert het globale aantal van 9.000 overnachtingen op informatie door de havenmeester.

voor het veldwerk. In hoeverre de watersporters in de Prinsentuin representatief zijn voor andere watersportlocaties in Friesland of Nederland, is een vraag die hierna nog wordt beantwoord. De betreffende locatie, in feite de Noorder Stadsgracht, maakt deel uit van de vaarroute Leeuwatden-Lauwersoog en is een schakel in de vaarverbinding tussen de laatste plaats en het Friese merengebied, alsmede Harlingen. Feitelijk behoort de Noorder Stadsgracht met meer dan 1000 passages per jaar tot de drukkere open vaarwegen in Friesland.

Oe Zomerse ambiance zorgde er waarschijnlijk mede voor dat de bereidheid van de watersporters om een aantal vragen te beantwoorden, in vergelijking met een gemiddelde responsscore bij enquêtes in het sociaal-wetenschappelijk onderzoek, groot genoemd mag worden. Wanneer er niet gevaren wordt, lijkt de watersporter zijn tijd graag beschikbaar te stellen om een kleine dertig vragen te beantwoorden. Die bereidheid zal ook niet losstaan van het onderwerp van het onderzoek: voor menig respondent leek een gesprek over zijn of -haar geliefde watersport en in het bijzonder het object waarmee die sport wordt bedreven, een welkome onderbreking van het 'luie' bestaan van de vakantievierende waterrecreant. Slechts één watersporter weigerde zijn medewerking. De reden van de weigering werd niet duidelijk. Verder was er één-respondent die de vraag naar de eigendom van de boot weigerde te beantwoorden. Mogelijk dat in zijn geval fiscale overwegingen een rol hebben gespeeld.

2.3 Onderzoekspopulatie

2.3.1 Geografische herkomst van boten en respondenten

Van de 109 in het onderzoek opgenomen schepen hebben 45 een Friese thuishaven. De Nederlandse provincies, exclusief Friesland, zijn met 44 boten in het onderzoek vertegenwoordigd. Achttien schepen hebben een thuishaven in buurland Duitsland. Twee boten komen uit resp. België en Frankrijk.

Dat een boot een thuishaven heeft in Friesland, Noord-Brabant of Duitsland wil nog niet zeggen dat ook de respondent uit dat land of die regio komt. Wanneer de geografische herkomst van de respondenten in ogenschouw wordt genomen, blijkt dat relatief het grootste deel van de watersporters in de Prinsentuin uit Duitsland afkomstig is. Met elkaar 31 respondenten hebben hun woonplaats in de Duitse Bondsrepubliek, terwijl 23 respondenten in Friesland wonen. Het grootste deel van de overige respondenten komt uit de rest van Nederland, waarbij de provincies Noord-Holland en Overijssel meer dan de helft voor hun rekening nemen.

Het verschil tussen de woonplaats van de respondent en de thuishaven van de boot valt vooral te verklaren uit de aanwezigheid van huurboten onder de onderzoekspopulatie. Ruim vijftien procent van de schepen in het onderzoek is gehuurd, waarbij het overigens alleen om motorboten gaat. De laatste categorie maakt ruim 63 procent van alle in het onderzoek opgenomen scheepstypen uit. De zeilboten in het

onderzoek, die bijna een vierde deel van de onderzoekspopulatie uitmaken, zijn alle eigendom van de respondent.

2.3.2 Leeftijd, burgerlijke staat en beroep

Om verder inzicht te verkrijgen in de onderzoekspopulatie is de respondenten gevraagd naar leeftijd, burgerlijke staat en (eerder) beroep. Het overgrote deel, dat wil zeggen 67%, van de watersporters in de Leeuwarder Prinsentuin, is de vijftig gepasseerd. Slechts dertien procent van de ondervraagde watersporters is nog geen veertig jaar en ruim 9% van de respondenten is tussen de 40 en 50 jaar. Een vergelijking met de leeftijdsopbouw van de Nederlandse bevolking leert dat de in Leeuwarden afmerende watersporter in doorsnee substantieel ouder is dan de gemiddelde Nederlander.⁽⁹⁾ Deze constatering geldt ook wanneer de leeftijd van de watersporter in Leeuwarden wordt vergeleken met die van de beoefenaren van de watersport in Nederland (CBS 1998,23). Daarbij mag echter worden aangenomen dat de afwezigheid van roeiers, kanoërs en surfers in het onderzoek, watersportbeoefenaars die wel deel uitmaken van het door het CBS vastgestelde leeftijdsprofiel van de Nederlandse watersporter, de leeftijdsopbouw van de watersporters in de Leeuwarder Prinsentuin naar boven doet bijstellen. Bovendien kan een verklaring voor de hogere gemiddelde leeftijd gevonden worden in de hoogte van de investering die de aanschaf en exploitatie van een zeil- of motorboot vergt. De hoogte van de investering zorgt ervoor dat met name de motorboot eerder aan oudere dan aan jongere recreanten is voorbehouden. In die zin hoeft het dan ook niet te verbazen dat vooral oudere watersporters in de enquête zijn vertegenwoordigd, want de gemiddelde leeftijd van watersporters met een motorkruiser ligt boven de gemiddelde leeftijd van watersporters met een kajuitzeiljacht (Strabbing en Van der Yegt 1976, 34).

Het overgrote deel (82%) van de onderzochte groep watersporters is gehuwd. Dit percentage is opmerkelijk hoger dan de ruim 40% van de Nederlandse bevolking die gehuwd is. Het hogere percentage heeft uiteraard onder meer te maken met de leeftijdsopbouw van de onderzoekspopulatie. Tegelijk maakt het hoge percentage duidelijk dat watersport vaak in gezinsverband wordt beoefend (STRABBING en YAN DER YEGT 1976,29). Vijf procent van de respondenten is gehuwd geweest, zes procent is samenwonend en zeven procent is ongehuwd en woont niet samen. De eerste beide percentages komen overeen met de percentages die voor de gehele Nederlandse bevolking gelden, het laatste percentage is aanzienlijk lager dan het aantal alleenstaanden onder de Nederlanders, dat zo'n 16% van de bevolking uitmaakt (CBS 2004,30).

(9) CBS-cijfers over het jaar 2004 laten zien dat ruim de helft van de Nederlandse bevolking nog geen veertig jaar is, terwijl bijna 14% ouder dan 65 jaar is.

Onder de respondenten komt een opmerkelijk aandeel (14%) voor dat zijn kost in de **maritieme sector verdient. Men is schipper of kapitein op de kleine of grote handelsvaart, of beroepsmatig actief in de maritieme sector als bijvoorbeeld scheepsdieselmonteur of jachtbouwer.** Blijkbaar is deze beroepsgroep zo aan het water verknocht dat ook de vrije tijd daarop wordt doorgebracht. Wanneer alle beroepen in de logistieke sector in de beschouwing worden betrokken, gaat het maar liefst om bijna 16% **van de respondenten. Ook de onderwijssector is onder de respondenten relatief ruim** vertegenwoordigd. Terwijl ruim 6% van de werkende Nederlanders haar of zijn brood in het onderwijs verdient, doet 11% van de varende respondenten dat. (10) Hoewel het **aantal academici onder de respondenten niet exact is na te gaan, lijkt die categorie ruim 10% van de respondenten uit te maken. Dat is meer dan de ruim 7%** van de bevolking die wetenschappelijk onderwijs als het hoogst behaalde onderwijsniveau heeft (CBS 2004,116). Daar tegenover staan beroepen als brugwachter, **chauffeur, huisschilder en lasser. Dat de watersporters in de Leeuwarder Prinsentuin gemiddeld boven het doorsnee onderwijsniveau in Nederland scoren, staat echter vast.** In hoeverre dat voor de watersport in Nederland in het algemeen geldt, valt, bij **het ontbreken van actuele onderzoeksdata, niet na te gaan. We maken cijfers van** bijna dertig jaar geleden duidelijk dat het gemiddelde inkomens-, opleidings- en **beroepsniveau van de -watersporters in Nederland in ieder geval toen boven het** gemiddelde inkomens-, opleidings- en beroepsniveau van de Nederlandse bevolking lag (STRABBING en VAN DER VEGT 1976,23-26). Het lijkt niet onaannemelijk dat **deze constatering ook van toepassing is op de watersporters in de Leeuwarder Prinsentuin in de eerste jaren van de 21^{ste} eeuwen dat zou wel eens kunnen betekenen dat de watersporters in de Prinsentuin mogelijk representatiever voor de watersport** in Nederland zijn, dan op het eerste gezicht lijkt. En dat houdt ook in dat de naamgeving waarschijnlijk minder van het algemene Nederlandse beeld afwijkt dan **de beperkte onderzoekslocatie zou kunnen impliceren.**

3 Namen

3.-) Soort en taal

In zijn artikel over de **namen van de vrachtvloot die de Nederlandse binnenwateren** bevaart, onderscheidt VERRIPS (1990,106) drie categorieën namen: namen die refereren aan houdingen en/of kwaliteiten (Hoop, Volharding, Rival); namen **samen-** **gesteld uit elementen van Voor- en/of achternamen van de varenslieden (Jo-CDr,** Lenie D, Adfra) en ten slotte vrouwelijke voornamen (Anna, Maria, Johanna). **Vijftig procent van de onderzochte namen valt in één van deze categorieën. Oaar-**

(10) Bij de genoemde 6% moet voor ogen worden gehouden, dat het daarbij in de CBS-telling om personen gaat met een werkweek van tenminste vijftien uur per week.

naast is er sprake van minder vaak voorkomende namen zoals geografische, mythologische en bijbelse namen, alsmede namen van sterrenbeelden, bekende personen, dieren (maar nauwelijks vogels) of namen die verwijzen naar de eigendom van het vaartuig (De drie gebroeders), of naar water (Aquanaut). Ten slotte zijn er schepen die, volgens VERRIPS (1990, 106) geen naam, maar slechts een nummer dragen.

Ik ga uit van deze rubricering en hanteer een onderscheid, geadstrueerd aan de hand van de namen zoals die in de Leeuwarder Prinsentuin genoteerd werden, naar :

- toponiemen (Schokland) en namen uit de astronomie (Orion) en mythologie (Thalia),
- II persoonsnamen (Elisabeth),
- III namen die zijn samengesteld uit (elementen) van persoonsnamen (Arby = Arend en Bynie),
- IV namen uit de natuur (Stormmeeuw),
- V symbolische namen (Escape), en ten slotte
- VI famasiënamen (Fornax).

Veruit de grootste categorie in het onderzoek bestaat uit die van de symbolische namen: categorie V. Van de boten in 2001 en 2002 behoort 43% tot deze categorie. (1) De naam 'Escape' komt daaronder viermaal voor, de naam 'Vrijheid' komt driemaal voor, wanneer ook de Frans- en Spaanstalige versies van die naam worden meegerekend. Opvallend is het relatief grote aantal, ruim een derde deel, Engelstalige namen in deze categorie, terwijl in de overige categorieën slechts eenmaal sprake is van een Engelstalige naam. Van alle boten in het onderzoek (N=109) draagt 18% een Engelstalige naam. Dat is overigens aanzienlijk minder dan de 24% (N=100) Engelstalige namen die Wytsma (2001) in de zomer van 2001 telde. Van de door haar getelde honderd boten droegen er verder tien een Friestalige naam.

In het onderzoek zijn slechts vijf Friestalige namen opgetekend, dat is 4,5% van alle boten in het onderzoek. Vier van de betreffende boten hebben een Friese thuishaven, één boot is in de provincie Groningen thuis. Twee van de Friese namen vallen in de categorie van symbolische namen: 'Op Trochtocht' en 'Stanfries'. De persoonsnamen en natuur leveren ieder één naam. Het Latijn scoort met namen als 'Res Nova' en 'In Vatis' eender aan het Fries, terwijl het Frans op acht boten te lezen valt. De thuishaven van de boten met een Franse naam is tweemaal in Friesland te vinden, en verder in overig Nederland. Eenmaal is er sprake van een toponiem. De overige namen zijn in de categorie van de symbolische namen te vinden: 'Amice', 'Bohème', 'Liberté', 'Parfait', en in de categorie van namen uit de natuur: 'Bellefleur' en 'Le Pétrel'.

(1) Een door de schrijver op dezelfde locatie uitgevoerde telling en rubricering van ruim 300 scheepsnamen in 2005 bevestigt het beeld van de voorkeur voor -Engelstalige- symbolische namen. Bijna 40% van de namen in 2005 behoren tot de categorie van de symbolische namen

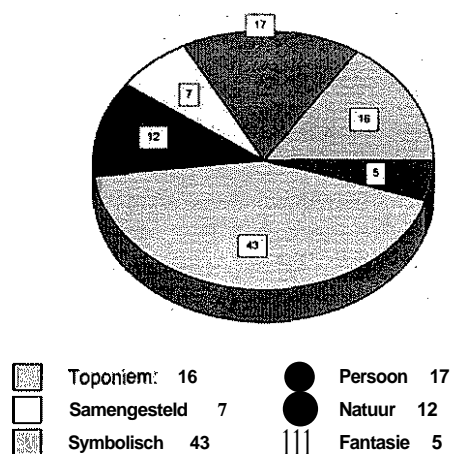


Diagram.] Categorieën namen in %

Naast de genoemde talen dragen twee boten een naam, respectievelijk een natuur- en een symbolische, die als Neder-Saksisch gekwalificeerd kan worden: Mtiske en Voeran. Vijfmaal komt een Hoogduitse naam op een schip met een Duitse thuishaven in het onderzoek voor.

Dat het Duits niet vaker op vootplecht of achterstevan van een schip aangetroffen wordt, kan met het oog op het relatief grote aantal Duitse watersporters opmerkelijk worden genoemd.

Van de zestien boten met een thuishaven in Duitsland draagt de helft een Engeltalige naam. Ten slotte komen het Ivriet, Keltisch, Spaans, Perzisch en Zweeds alle eenmaal in een scheepsnaam in het onderzoek voor. Twee van de betreffende boten hebben een Friese thuishaven, één boot is afkomstig uit Duitsland en de twee overige boten komen uit Noord-Holland en Noord-Brabant. Talen als het Ivriet, Keltisch of Perzisch lijken op de Nedetlaodse wateren overigens slechts incidenteel voor te komen.

Voor ruim de helft van de genoteerde scheepsnamen is het Nederlands gebruikt, maar daarbij dient bedacht te worden dat ik fantasienamen als Melaika en Fomax, samengestelde namen als Arby en Norah, en persoonsnamen als Elisabeth of Gretha als Nederlandse namen heb gekwalificeerd, maar ook in andere talen dan het Nederlands voorkomen.

P. HEMMINGA

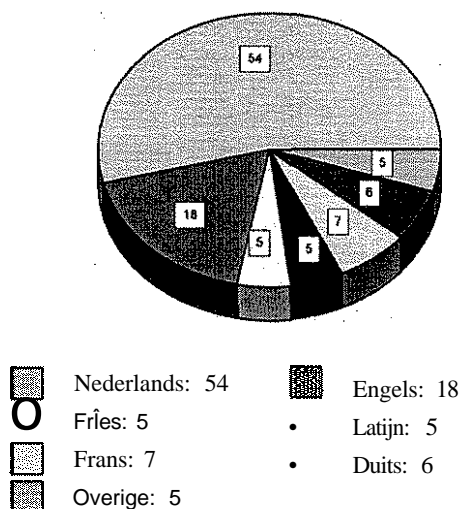


Diagram 2 taal en scheepsnaam in %

De gebruikte persoonsnamen bestaan vooral uit vrouwelijke voornamen. Vooral, **want** bijna een vierde deel van de gevonden namen betreft een mannennaam.⁽¹²⁾ Dat is meer dan werd verwacht, omdat schepen in het algemeen als **vrouwelijk** worden gezien en het met name vrouwennamen zijn waarmee boten worden getooid (VER-RIPS 1990, 113-115).

In het historisch perspectief dient opgemerkt te worden dat naamgeving -zich niet aan heersende modes of plaatselijke inzichten onttrekt en daarmee in de loop van de tijd de nodige veranderingen laat zien. Zo maakt een lijst met 317 scheepsnamen uit 1841 duidelijk dat in de zeevaart toen vooral persoons-, geografische en historische namen werden gebruikt, waarbij in Amsterdam vrouwennamen de grootste individuele subgroep vormden, terwijl in Rotterdam juist de voorkeur aan mannennamen werd gegeven (BROEZE 2002, 39).

Gezien de actuele positie en status van het Engels kan de grote populariteit van Engelstalige **namen** in het begin van de 21^{ste} eeuw amper verrassend worden genoemd: Dat geldt zeker voor de Nederlandse samenleving en daarmee de Nederlandse booteigenaren. Dat de Duitse watersporters in het onderzoek in meerderheid voor een Engelstalige naam vallen, is, juist gezien de sterke positie en status van het Duits, opvallender. Blijkbaar wordt het Engels algemeen verbonden met connotaties als 'moderniteit, vooruitstrevendheid, vrijheid en wenselijkheid. 'Escape' is een

(12) Daarbij gaat het tweemaal om een historische figuur, eenmaal om een familielid en ten slotte om de naam 'Bommel', die als bekend stripfiguur tot de mannelijke persoonsnamen is gerekend

prachtige -naam voor een boot, omdat het immers gaat om een 'Flucht aus dem Alltag', zoals één der Duitstalige respondenten opmerkte.⁽¹³⁾ Die constatering kan worden onderbouwd met het feit dat de Engelstalige namen, zoals hiervoor reeds werd opgemerkt, vooral te vinden zijn in de categorie van symbolische namen, waarbij het gaat om namen als 'Escape', 'Faith', 'Lucky' en 'The Happy Time'.

De verdeling van de categorieën namen over de typen boten laat verder zien dat er geen sprake is van een relatie tussen de categorie naam en het soort boot. Zowel voor motorboten als zeilschepen is de symbolische naam duidelijk het populairst.

3.2 Waardering

Zowel eigenaren als gebruikers kijken met voldoening naar de naam van het schip. Maar liefst tachtig procent van de respondenten is van oordeel dat de naam van het schip heel goed bij het schip past. Elf procent staat neutraal tegenover de naam en ruim zes procent is van mening dat de naam niet bij het schip past. Dat geldt ook in een enkel geval dat de eigenaar zelf verantwoordelijk is voor de naamgeving van het schip. Maar in dat geval is de partner of een familielid mogelijk als respondent in het onderzoek opgetreden. Dat de eigenaren in het algemeen zeer-met de naam zijn ingenomen, staat, naar mag worden aangenomen, niet geheel los van het aantal schepen dat in de loop van het bestaan een nieuwe naam heeft gekregen. De waardering voor de nieuwe naam zal in de praktijk nog worden versterkt door een ritueel als een doopplechtigheid, dat feitelijk een officiële bevestiging van de gekozen naam inhoudt. En speelt mogelijk ook niet dat alleen al het gewinnen aan een naam op de duur een mooi vinden kan inhouden?

Toch antwoordt op de vraag welke naam voor het bestaande of eventueel volgende schip zal worden gekozen, tweederde deel van de respondenten in dat geval voor een andere naam te zullen kiezen. Een derde deel behoudt de bestaande naam.

(13) In een op het internet gepubliceerd overzicht van namen gebruikt door Friese rondvaartbedrijven is bijna een derde deel van de 25 namen Friestalig, slechts drie namen zijn Engelstalig en de overige zijn, persoonsnamen inbegrepen, Nederlandstalig. Ook hier ontbreken Duitstalige namen. In deze commerciële sector lijkt het Fries als onderscheidende factor, als *unique selling point*, een zekere rol te spelen. Zie: <http://www.xs4all.nl/~rondvaart/> bedrijvenopscheepsnaam.html (3 november 2004)

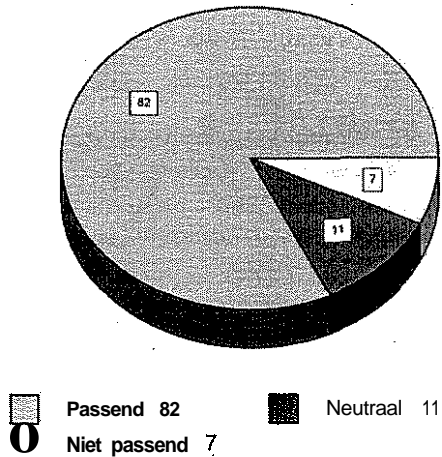


Diagram 3 Oordeel over scheepsnaam in %

3.3 Ritueel

De betekenis van een schip voor de gebruiker komt ook tot uiting in de wijze waarop de laatste met het schip omgaat. Eén aspect daarvan bestaat uit de doop van een schip. Voor 65% van de schepen in het onderzoek die dooraankoop, en niet door bouw of bouwopdracht, in eigendom zijn verworven, geldt dat de oorspronkelijke naam van het schip is vervangen. De oude zeemanswijsheid dat het wijzigen van de naam van een schip mogelijk ongeluk met zich meebrengt, heeft in de meerderheid van de gevallen de nieuwe eigenaar er niet van weerhouden om het schip van een nieuwe naam te voorzien. Overigens is het niet altijd de eigenaar die de nieuwe naam bedenkt. In ruim de helft van de gevallen is de eigenaar verantwoordelijk voor de naamgeving) maar in tien procent van de gevallen is de partner van de eigenaar verantwoordelijk voor de naamgeving en in een vijfde deel van de gevallen is de naam het product van eigenaar en partner gezamenlijk. In een enkel geval heeft de eerste of vorige eigenaar bij de naamgeving een rol gespeeld en in één geval wordt de familietraditie als oorsprong van de naam genoemd.

Het behoort tot de maritieme traditie om een schip te dopen. Op de vraag of de eigenaar het schip plechtig gedoopt heeft, antwoorden dertig respondenten bevestigend. In relatie tot de 16,5 % van de boten die al of niet in opdracht gebouwd zijn en het aantal aangekochte boten, kan worden vastgesteld dat relatief veel eigenaren voor een doopplechtigheid hebben gekozen, ook in die gevallen dat het niet om een tewaterlating, maar alleen om een naamswijziging ging. Wanneer de woonplaats van

de betrokken eigenaren wordt gerelateerd aan het wel of niet organiseren van een doopplechtigheid voor het schip, blijkt dat de Duitse watersporters met grote meerderheid voor een doop kiezen, terwijl de Friese eigenaren dat in het algemeen niet doen. De rest van Nederland neemt een middenpositie in.

De verschillende cijfers kunnen mogelijk verklaard worden vanuit een cultuurverschil, voor zover het gaat om de houding tegenover min of meer plechtige gebeurtenissen of de grondigheid waarmee de watersport wordt bedreven. Rob MEINES (1990, 98-105) jarenlang als Nederlandsjournalist in Duitsland werkzaam, heeft het onder meer over de, in dit verband relevante, in Duitsland geïmplementeerde grondigheidscultuur, die ook het vakantie houden betreft.

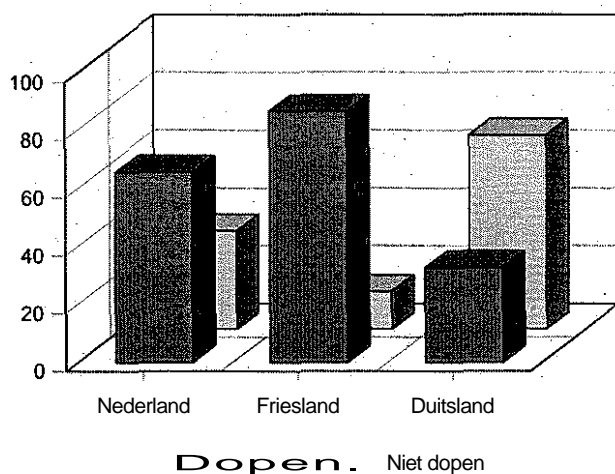


Diagram 4 Frequentie doopplechtigheid in relatie tot herkomst in %

In het onderzoek is niet gekeken naar de financiële waarde van een schip, en dat maakt het onmogelijk om de hypothese 'Hoe duurder een schip, hoe eerder een doopritueel' te toetsen, evenmin als de hypothese dat Duitse scheepseigenaren gemiddeld duurere schepen hebben dan Nederlandse c.q. Friese scheepseigenaren. Daarbij kan verder een rol spelen dat de Duitse watersporters een reis naar het buitenland moeten maken om in de Prinsentuin te kunnen overnachten, terwijl de Friese watersporters daarvoor dicht bij huis kunnen blijven. Het zou met andere woorden om een toch enigszins verschillend type watersporter kunnen gaan.

3.4 Motieven

Broeze en Verrips hebben beiden laten zien dat de naamgeving van een handelsschip verder gaat dan alleen de identificatie van het betreffende schip. Voor de Grote Vaart onderscheidt BROEZE (2002, 34) drie soorten motieven die ieder voor zich of in combinatie aan de naamgeving ten grondslag liggen: externe (op omgeving of maatschappij gerichte motieven), interne (op de doelstelling van de rederij gebaseerde motieven) en persoonlijke motieven (voortkomend uit persoonlijke gevoelens) van de reder. Voor de naamgeving in de pleziervaart gaat het met name om de laatste categorie, die van persoonlijke motieven. In ruim 40% van de onderzochte gevallen hangt de keuze voor een naam samen met de geschiedenis van de boot'of die van de eigenaar. Zo heeft 'Norah' alles te maken met de staat waarin het schip indertijd is aangetroffen: 'Nooit Oud Roest Aanhalen'. 'New Impulse' heeft alles te maken met een nieuwe stap in de loopbaan van de eigenaar. En de naam 'Tellina' staat voor een schelpensoort en is gekozen omdat de eigenaar carrière bij 'Shell' heeft gemaakt. In het geval van verschillende schepen in de loop van de tijd, kan een naam (familie-)traditie als scheepsnaam krijgen. 'Opa had een rederij en zijn grootste schip droeg dezelfde naam als de motorboot thans.' Persoonsnamen als 'Hinke', 'Marga' of 'Elisabeth' hebben alles te maken met de gevoelens van de naamgever voor de vernoemde. Denaam 'Phoenix' is gekozen omdat het nieuwe schip wordt ervaren als herrezen uit de as van het vorige schip. 'In Votis' geeft aan dat een droom is verwezenlijkt. 'Ons Verlangen' spreekt voor zich, en de naam 'Libertad' geeft niet alleen een vrijheidsgevoel weer, maar refereert ook aan de adoptie van twee Colombiaanse kinderen. In bijna een vierde deel van de gevallen (koop- en huurboten) kan de vraag naar het waarom van de naamgeving niet worden beantwoord. In een klein aantal gevallen is de naam het gevolg van een volstrekt spontane ingeving. 'Er passeerde een boot met de naam 'Ketch Up', en toen hebben wij ons schip maar 'Cat Weazle' genoemd.'

Andere schepen, ruim 70%, krijgen een naam die samenhangt met aan het schip toegedachte eigenschappen. Tot deze categorie behoren namen als 'Stormmeeuw' en 'Steurdy', volgens de eigenaren stoere namen voor stoere schepen, of 'De Blauwe Joffer' voor een chique schip met een blauw geverfde romp,- Niet iedere naam kent overigens een duidelijk motief: 'Een boot moet nu eenmaal een naam hebben' is meer dan eenmaal door respondenten genoemd. Dat extememotieven geen rol spelen vormt geen verrassing. In de pleziervaart spelen, anders dan in de handelsvaart, marketing-overwegingen of het opbouwen van vertrouwen en prestige immers geen rol. Ook patriotisme, de verering van nationale-zeehelden of het vernoemen van steden of vorsten, zoals die voor zeereders een rol spelen of hebben gespeeld, vormen geen issue in de pleziervaart.(14) De meer dan eens gebruikte namen

(14) Zo komen we in de 19^{de} eeuw Friese vrachtschepen tegen met namen als 'Burgemeester W.H.F.

'Escape' en 'Vrijheid' houden feitelijk ook distantie van dergelijke economische motieven' in. Dat symbolische namen zo vaak gekozen worden staat, naar het lijkt, niet los van het niet op winst gerichte karakter van de pleziervaart. Feitelijk lijkt de naamgeving in de pleziervaart, zoals naar voren komt in de keuze van symbolische namen en buitenlandse talen, LENGKEEKS (1996, 192) opvatting te bevestigen dat vrijetijd een andere werkelijkheid vertegenwoordigt, een contrastructuur voor de alledaagse werkelijkheid.

3.5 Herkomst en taal

De aan de respondenten voorgelegde stelling dat een schip met een Duitse resp. Nederlandse thuishaven, ook een Duitse resp. Nederlandse naam behoort te hebben, wordt door slechts een minderheid onderschreven. Ongeveer tweederde is het niet met de stelling eens, zo'n derde deel kan zich wel in de stelling vinden en zo'n acht procent van de ondervraagden heeft geen mening; Wanneer het eerder genoemde relatief grote aandeel Engelstalige namen (18%) op de schepen in ogenschouw wordt genomen, kan' het ook moeilijk verrassend worden genoemd dat een groot deel zich niet in de stelling kan vinden. Van' de boten met een Duitse thuishaven heeft, zoals hiervoor reeds werd aangegeven, zelfs de helft een Engelstalige naam.

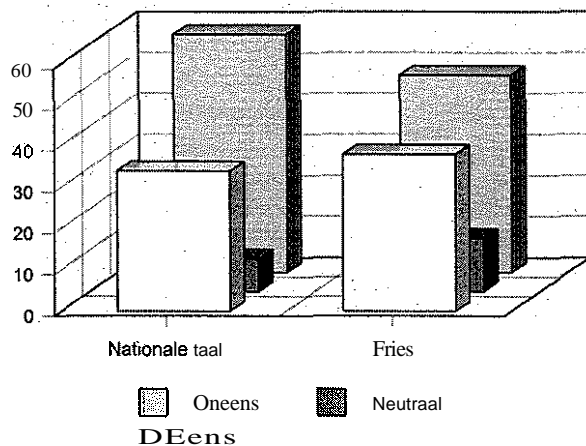


Diagram 5 Relatie thuishaven en taal van de scheepsnaam in %

Baron van Heemstra', 'Burgemeester Zijlstra', 'Caspai- de Robles', 'Minister Fock'. 'Luitenant-Admiraal Tjerk Hiddes' en 'Willem III' (Petrejus 1962, 17.19 en 23).

Dat maakt de uitkomst dat 67 % van de Duitse respondenten zich tegen de stelling uitspreekt, terwijl 59% van de Friese watersporters ende helft van de watersporters uit de rest van Nederland zich niet in de stelling kunnen vinden, minder verrassend. Maar wat als de stelling wordt aangepast in die zin dat een schip uit Friesland een Friestalige naam dient te hebben? Wanneer van het geringe aantal van -vijf Friese schepen met een Friestalige naam in ons onderzoek wordt uitgegaan, kan verwacht worden dat de stelling slechts weinig bijval krijgt. Bovendien werkt tegen dat de status van het Fries lager is dan die van nationale talen als het Duits of Nederlands (NELDE 1994, 119). De uitkomst laat echter iets anders zien. Nog steeds kan de meerderheid zich niet in de stelling vinden, maar de percentages voorstanders en zij die geen oordeel hebben, zijn in vergelijking met de vorige stelling toegenomen: **Daarbij speelt onder meer dat sommige respondenten het 'leuk' vinden om iets van het Fries eigene terug te zien. Het is alsof de 'aibaarheidsfactor', het bijzondere van een kleine regionale taal, c.q. het afwijken van de nationale taal, in de afweging wordt betrokken. En dan wijkt de uitkomst af van die wanneer het om de nationale landstaal gaat. Ruim een derde deel van de respondenten, 38%, is het eens met de stelling dat een boot uit Friesland een Friestalige naam dient te hebben, 48 % vindt dat niet nodig en dertien procent heeft geen mening. Het is overigens niet uitgesloten dat de opinie inzake de beide stellingen, verschillende gronden heeft. Het is eveneens mogelijk dat de ingenomen opvattingen mede beïnvloed zijn door de gebiedende vonn waarin de stelling is gegoten. Die zou er voor kunnen zorgen dat de watersporter, juist op het moment dat hij of zij de vrijheid van het vakantie vieren beleeft, op zijn minst licht allergisch is voor een stelling die als een voorschrift wordt ervaren. Er mag echter worden aangenomen dat de omgeving waarin een naam figureert, in het geval van de watersport een op ontspanning en ongebondenheid gerichte context van recreatie en vakantie, een contrastructuur voor het dagelijks leven, mede bepalend is voor de -keuze van een scheepsnaam. Het zijn, -zoals hiervoor reeds werd opgemerkt, vooral de strikt persoonlijke overwegingen die de naamgeving bepalen. Wanneer de opvattingen over de stelling gerelateerd worden aan de nationaliteit van de respondenten blijkt dat maar liefst tweederde van zowel Duitsers als Nederlanders, in het laatste geval exclusief de Friezen, positief slaat tegenover de opvatting dat een Fries schip een Friese naam dient te hebben. Onder de Friese watersporters is het enthousiasme met ruim de helft opmerkelijk geringer. Is het ongewone, mogelijk -zelfs exotische karakter van een Friestalige naam in de ogen van een Duitse watersporter, in dit geval niet de tegenhanger van het gewone en alledaagse voor de in Friesland woonachtige watersporter?**

De traditie om een schip een naam te geven wordt breed gedragen. De meeste motor- en zeilboten hebben een naam. In het onderzoek draagt elk schip een naam. De traditie om een woonhuis een naam te geven is daarentegen heel wat minder verbreid. Dat hangt niet alleen samen met de technische mogelijkheden, niet ieder

huis leent zich voor het aanbrengen van een naam, maar ook met de cultuur. Duitse respondenten waren buitengewoon verbaasd om de vraag voorgelegd te krijgen of de eigen woning een naam heeft. „Anders dan in 'Nederland is de naamgeving van woningen in Duitsland alleen gebruikelijk in, het geval van pensions, hotels en zomerhuizen. Overigens werd door slechts drie (Nederlandse) respondenten de vraag naar de naam van de" eigen woriingpositiefbeantwoord.

4 Conclusie

Omdat het onderzoek slechts een beperkte omvang heeft dienen niet te vergaande conclusies aan de bevindingen te worden verbonden. Hoewel de onderzoekspopulatie mogelijk representatiever voor de watersport in het algemeen is, dan op het eerste gezicht verwacht had kunnen worden, kan moeilijk worden gezegd dat er sprake is van een onderzoek dat volledig representatief geacht kan worden voor de watersporters in het algemeen. Om het laatste te bereiken had het onderzoek in ieder geval niet beperkt moeten blijven tot één locatie, in dit geval een stedelijke-doorgangs- jachthaven.

Het, beperkte, onderzoek naar denaamgeving in de pleziervaart maakt duidelijk dat zowel culturele als sociale aspecten zich laten gelde'n. Afgezien van de verdere verschillen tussen de plezier- en beroepsvaart' bestaat ook op het terrein van de naamgeving een duidelijk verschil tussen beide maritieme sectoren. Dit verschil komt naar voren in zowel de 'meest gebruikte categorie van, namen, als in de naamgeving zelf. Het grootste deel van de gebruikte namen in de pleziervaart behoort tot de categorie van de symbolische namen. Namen als 'Escape' en 'Vrijheid' geven daarbij niet alleen de distantie tot het dagelijkse leven weer, maar ook het onderscheid met de beroepsvaart, WaarvOor met name externe en interne motieven van de reder gelden. In ruim 40% van de gevallen in de pleziervaart geven de persoonlijke motieven van de eigenaar de doorslag bij de naamgeving. Het gaat om motieven die te maken hebben met de geschiedenis van de boot of de eigenaar. Een derde deel van de gebruikte symbolische namen is Engelstalig. Met de keuze voor het Engels lijkt het symbolische karakter van de naam en de distantie tot de alledaagse werkelijkheid nog eens versterkt te worden. Het Engels heeft prestige en is in de mode, zo lijkt het, en dat niet alleen onder de Nederlandse watersporters. Ook van de Duitse watersporters in het onderzoek kiest de helft voor een Engelstalige naam voor een schip.

Nederlanders en Duitsers onderscheiden zich niet van elkaar als het om de naamgeving van schepen gaat, hoewel er wel sprake lijkt te zijn van een enigszins verschillende verhouding tot de pleziervaart, voor zover het gaat om de 'ernst' waarmee de watersport wordt bedreven. Deze ernst komt tot uiting in het besluit om het schip plechtig te dopen. Friese watersporters lijken op dat punt een soberder gedrag te

vertonen. Dat is ook- het geval wanneer het om de keuze voor een Friestalige naam op het schip gaal. Daarbij lijkt te spelen dat Wat voor Friezen heel en zelfs tē gewoon is, voor de niet-Friezen juist bijzonder lijkt te zijn.

Naast de gevallen waarbij de persoonlijke motieven voor de naamgeving te maken hebben met de geschiedenis van de boot of de eigenaar, geeft een belangrijk deel vandenamen de met recreatie en vrije tijd samenhangende aspecten van vrijheid en afstand tot het dagelijks bestaan weer. Een heel wat kleiner deel van de namen hangt samen met aan het schip toegedachte eigenschappen. Externe motieven, economische of overwegingen van public relations, blijken bij de naamgeving, en anders dan in de beroepsvaart, geen rol te spelen.

De stelling dat een boot met een Nederlandse resp. Duitse thuishaven een Nederlandse resp. Duitse naam behoort te hebben, kan op minder bijval rekenen dan de stelling dat een Friese boot ook een Friestalige naam dient te hebben. Dat is opmerkelijk gezien het kleine aantal boten in het onderzoek dat feitelijk een Friese naam draagt, en nog meer gezien de lagere status van het Fries dan het Nederlands of Duits. Niet alleen een mogelijk hogere 'aantrekkelijkheidsfactor' speelt hier een rol, maar waarschijnlijk vooral het feit dat de watersport voor de beoefenaren een activiteit betekent die als een contrastructuur van het beroeps- en dagelijkse leven opgevat kan worden (LENGKEEK 1996, 192-197).

Tot slot kan worden vastgesteld dat de betekenis van een scheepsnaam verder gaat dan de naam sec, maar voor de eigenaar/gebruiker een deel van de eigen geschiedenis, de kwaliteiten van het schip of de met recreatie samenhangende verworvenheden als vrijheid en ongebondenheid, inlijnt of symboliseert. Deze gedachtegang impliceert dat de overwegingen die in het alledaagse leven een rol spelen in het geval van vrije tijd een andere waarde aannemen. Vrije tijd en recreatie vormen een 'Flucht aus dem Alltag' en dat komt onder meer terug in de naamgeving in de pleziervaart.

Geraadpleegde literatuur

- BROEZE, Frank, Mentaliteit, motieven en marketing, in : S. de Meer e.a., Schatkamer, Uitgeverij Van Wijnen, Franeker, 2002, 33-53.**
- BROUWER, L., Kroniek Nederland, in: *Naamkunde*, 33, 2, 2001, 247-256.
- CBS, *Sport in Nederland 1998*, CBS, Voorburg/Heerlen, 1998.
- CBS, *Statistisch Jaarboek 2004*, Voorburg/Heerlen, 2004.
- CBS, *Watersport 1997*, CBS, Voorburg/Heerlen, 2000.
- H. H. [Herre HALBERTSMA], Friese scheepsnamen uit de 13^{de} en 14^e eeuw, in : Jaarverslagen 1960, Fries Scheepvaartmuseum, [Sneek, 1961], 18-28.
- JORISSEN, Frans, Jaap KRAMER, Jaap LENGKEEK, *Het water op*, Uitgeverij Hollandia, Baarn, 1990.
- LENGKEEK, Jaap, Vakantie van het/even: over het belang van recreatie en toerisme, Boom, Amsterdam/Meppel, 1996.**
- MEINES, Rob, *Duitsland Duitsland : Kracht en zwakte van een volk*, Balans, Amsterdam, 1990.
- MOLEN, SJ. VAN DER, Hiene Fryske seeskippen Hollânske nammen ? in: *De Strikel*, 1958, 1,4-6. Later gepubliceerd als: SJ. vander Molen, *Op eigenmanneboet op nammen út*, Fryske Akademy, Ljouwert, 1985. 124-127.
- NELDE, Peter H., Sind Sprachkonflikteverneidbar? In: Uta Helftich, Claudia Maria Riehl (Hrsg.) *Mehrsprachigkeit in Europa - Hindernis oder Chance?*, Egert, Wilhelmsfeld, 1994, 115-125.
- [Petrejus. E. W.], De 'boekjes van Sweijs'en de Friese zeescheepvaart, in ; Jaarverslagen 1961, Fries Scheepvaartmuseum en oudheidkamer, [Sneek, 1962], 13-29.
- POEL, J.M.G. VAN DER, Driemaal is scheepsrecht; Nogmaals de oudste Nederlandse **scheepsnamen, in: Jaarverslagen 1962. Fries Scheepvaartmuseum en oudheidkamer, [Sneek, 1963], 17-25.**
- SCHOLTEN. M.K., Fryske nammen op ús skipkes ! in; *Fryslân*, 22,8, 1941, 125-126.
- STRABBING, Gerard en Wobbe VAN DER VEGT, *Watersport in Friesland*, Sociologisch Instituut Rijksuniversiteit Groningen, Groningen, 1976, 34 (Doctoraal **scriptie Rijksuniversiteit Groningen**).
- VOORBEIJTEL CANNENBURG, W., en J.? KRUSEMAN, *Scheepsnamen vroeger en nu*, N.V. Noord-Hollandsche Uitgevers Maatschappij, Amsterdam, 1960.
- VERRIPS, Jorada, On the Nomenclature of Dutch Inland River Craft, in; *MAST*, 1990,3,1,106-118.
- WYTSMA, Baukje, Fryske boatenammen, in: Leeuwarder Courant, 5 september 2001.**

Naamkunde 36 (2005-2006)

INHOUD

artikelen

- veldnamen:

- D. OTTEN, Vroege veldnamen in Voorst . . . 1-41
K.F. GILDEMACHER, Het onderzoek naar veldnamen in Fryslan . . . 43-61
Chr. BUIKS, Toponiemen in de Baronie van Breda . . . 63-78

- micro-toponymie: inventarisatie en digitalisering:

- F. ORMELING, Verzameling en vaststelling van de spelling van aardrijkskundige namen in Nederland . . . 79-86
N.I. BAKKER, Namen op topografische kaarten . . . 87-102
K.A.H. W. LEENDERS, Welke eisen stelt de historische geografie aan de digitalisering van toponiemen? . . . 103-119
D. ZELDENRUST, Digitalisering van microtoponiemen . . . 121-133

- varia:

- A. SCHRIJNEMAKERS, De invloed van ontbossing op de toponymie van Nederlands Limburg en naaste omgeving . . . 135-157
A. SCHRUNEMAKERS, Het Aduatuca- of Atuatuca-probleem . . . 159-177
L. TOORIANS, Betuwe en Hessen, Bataven en Chatten . . . 179-190
F. DE TOLLENAERE, Van *Rhodanus* naar *Ronne*? Of andersom . . . 191-193
W.J.J. PUNENBURG, Over een oud Vlaams toponiem en het heet *het Heet* . . . 195-209
L. VAN DURME, *Heide en heet* . . . 211-212
J. TER LAAK(t), Het toponymische element *dolder/dulder*. Pleidooi voor een bredere benadering van de toponymie . . . 213-222
P. HEMMINGA, Over de namen in de pleziervaart.. . . 223-240
J. VAN LOON, Het nieuwe elan van de historische naamkunde in het buitenland. Besprekingsartikel van D. Geuenich en I. Runde, *Name und Gesellschaft im Frühmittelalter. Personennamen als Indikatoren für sprachliche, ethnische, soziale und kulturelle Gruppenzugehörigkeiten* ; . . . 241-248
R. RENTENAAR, Afscheid van een diplomatische era ; . . . 249-255
P. KEMPENEERS, Vosje Kobia ; . . . 257-258

recensies

- A. BRENDLER & S. BRENDLER (Hrsg.), *Namenarten und ihre Erforschung. Ein Lehrbuch für das Studium der Onomastik. Anlässlich des 70. Geburtstages von Karlheinz Hengst* (rec. R.A. EBEUNG) . . . 259-264
Duden. *Lexikon der Vornamen. 4., völlig neu bearb. Auflage* von Rosa und Volker KOHLHEIM . . .
Duden. *Das große Vornamenlexikon. 2., völlig neu bearb. Auflage* von Rosa und Volker KOHLHEIM (rec. R.A. EBELINO) . . . 265-268
Proefschrift Hagoort (rec. R. RENTENAAR) . . . 269-272
L. GOEMINNE & H. MAES, *Toponymie van Astene. Oude en nieuwe plaatsnamen* (rec. L. VAN DURME) . . . 273-276
L. GOEMINNE, F. SANTENS & F. SPELEERS, *Toponymie van Anzegem. Oude en nieuwe plaatsnamen. Deel I* (rec. L. VAN DURME) . . . 277-278
P.T.C. KEMPENEERS, *Oud schrift. Lezen, Begrijpen, Overzetten* (rec. P. SWIGGERS) . . . 279-281
J. TERRADO PABLO, *Metodología de la investigación* (rec. P. SWIGGERS) . . . 282-286

kroniek

Netwerk (door R. BOERRIGTER)	287-289
Friesland (door K. GILDEMACHER)	290-292
Nederland (door L. BROUWER)	293-306
Vlaanderen (door L. DRAYE, P. SWIGGERS)	307-309

Medewerkers *Naamkunde 36(2005-2006)*

- N.I. BAKKER, Directie Strategie en Beleid, Kadaster, Hofstraat 110,
NL-73 J 1 KZ APELDOORN (nico.bakker@kadaster.nl)
- R. BOERRIGTER, Meertens Instituut, Joan Muyskenweg 25, Postbus 94264,
NL-1090 GG AMSTERDAM (reina.boerrigter@meertens.knaw.nl)
- L. BROUWER, Meertens Instituut, Postbus 94264, NL-1090 GG AMSTERDAM
(leendert.brouwer@meertens.knaw.nl)
- Chr. BUIKS, Roerdompstraat 46, NL-4901 AL OOSTERHOUT
(christbuiks@gmail.com)
- F. DE TOLLENAERE, Beatrixlaan 7, NL-2361 SB WARMOND
- R. EBELING, Diligencelaan 22, NL-9351 PS LEEK (renu.ebeling@home.nl)
- K. GILDEMACHER, Vegelinswei 17, NL-8501 ZC DE JQUWER
(karel@gildemacher.com)
- P. HEMMINGA, Fryske Akademy (FA), Doelestraat 8, NL-89J 1 DX LEEUWARDEN-
postadres : postbus 54, NL-8900 AB LEEUWARDEN
- P. KEMPENEERS, Leuvensestraat 43-45, 3300 TIENEN (paul.kempeneers@skynet.be)
- K.A.H.W. LEENDERS, Elspeetstraat 13, NL-2573 HM DEN HAAG
(kahw.leenders@pzh.nl)
- F. ORMELING, PO Box 80115, NL-3508 TC UTRECHT, (f.ormeling@geog.uu.nl)
- D. OTTEN, Machteldskamp 18, NL-8181 ZN HEERDE (ottendi@planet.nl)
- WJ.J. PIJNENBURG, Donsvlinder 68, NL-2317 KG LEIDEN
- R. RENTENAAR, Átoften 28, DK-2990 NivÅ (dalrent@hotmail.com)
- M.J.H.A. SCHRIJNEMAKERS, 254 Archer Street, FREEPORT, NY 11520 (USA)
- I. TER LAAK (†), p.a. Doreen Gerritzen, Meertens Instituut, Postbus 94264,
NL-1090 GG AMSTERDAM (<http://www.meertens.knaw.nl>)
- L. TOORIANS, Kasteellaan 2, NL-5175 BD LOON OP ZAND
(Laman.Toorians@cs.com)
- L. VAN DURME, Provinciebaan 310, B-9620 ZOTTEGEM (luc.vandurme@scarlet.be)
- J. VAN LOON, Stadscampus, S.C.453, Prinsstraat 13, B-2000 ANTWERPEN
(Oef.vanloon@ua.ac.be)
- O. ZELDENRUST. KNAW Bureau, Infonnatisering & Automatisering, Joan**
Muyskenweg 25, NL-1096 CJ AMSTERDAM-postadres: postbus 94264,
NL-1090 GG AMSTERDAM